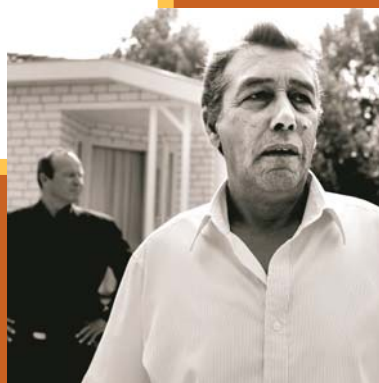


Beelden van reizigers

Woonwagenvbewoners in Nederland



VOORWOORD

Van woonwagenkamp naar wonen in familieverband?

Al ruim een eeuw zoeken overheden en corporaties naar manieren van 'omgaan met' woonwagenbewoners. Van apart zetten tot deconcentratie tot gedogen; diverse strategieën hebben de revue gepasseerd. Die strategieën hebben tot nog toe nauwelijks tot voor iedereen bevredigende oplossingen geleid.

In 2006-2007 mislukte bijvoorbeeld de integratie van acht Roma gezinnen in het Amsterdamse flatcomplex Heesterveld, met veel overlast als gevolg. De SEV onderzocht de mogelijkheden om hen in familieverband op kleinschalige aparte woonlocaties te huisvesten. Dit experiment ging niet door: er werden geen geschikte locaties gevonden en slechts één van de acht gezinnen koos voor dit aanbod. Kort daarop stelde de landelijk toegelaten woningcorporatie De Woonplaats uit Enschede voor om een Landelijke Woonwagencorporatie op te richten. Tegelijk ontstond bij de 13 gemeenten met grote woonwagenlocaties de behoefte aan een kenniscentrum op dit gebied. Op basis van een voorstudie van de SEV werd besloten het experiment met de Landelijke Woonwagencorporatie niet aan te gaan. Beide initiatieven worden geïntegreerd in de activiteiten van de Taskforce Woonwagenlocaties¹. Uit de voorstudie over de woonwagencorporatie bleek:

- veel corporaties weigeren om woonwagenlocaties over te nemen van gemeenten;
- gemeenten en corporaties willen af van woonwagenlocaties maar hebben geen beter alternatief dan huisvesting in gewone huizen in woonbuurten, ook als reizigers daar zelf nog niet aan toe zijn;
- er is een historisch gegroeid wantrouwen bij woonwagenbewoners (zowel bij de autochtone reizigers als de Roma/Sinti) jegens gemeenten en corporaties vanwege halfslachtig en angstvallig beleid, het niet nakomen van afspraken en negeren van wensen;
- bij gemeenten en corporaties is weinig en versnipperde kennis over woonwagenbewoners, hetgeen leidt tot inschakeling van gespecialiseerde beheerders voor woonwagenlocaties met als gevolg hoge kosten en verlies van direct contact met bewoners. Dit helpt mee aan voortzetting van enerzijds achterstelling en anderzijds privileges.

De behoefte om *in dialoog* met de woonwagenbewoners nieuwe oplossingen te vinden is groot. De SEV, woningcorporaties De Woonplaats (Enschede) en Woninc (Eindhoven) en de VROM-Inspectie richten samen een Taskforce Woonwagenlocaties op. Deze Taskforce staat gemeenten en corporaties met raad en daad terzijde om de woonwagenbewoner te integreren in ons normale volkshuisvestelijke (en maatschappelijke) bestel. Daarbij vormen bewoners en hun woonwensen het uitgangspunt.

Eén van de acties van de Taskforce is het overdragen van kennis over woonwagenbewoners en hun woonwensen en over het normaliseren van deze woonvorm. Daarop vooruitlopend brengt de SEV *Beelden van reizigers. Woonwagenbewoners in Nederland* uit. Het eerste deel van dit boekje geeft een overzicht van het (overheids)beleid in de afgelopen honderd jaar en schetst de huidige situatie.

Het tweede deel toont goede voorbeelden van nieuwe oplossingen die in direct contact met bewoners tot stand zijn gekomen. Hopelijk komen we spoedig tot nieuwe alternatieven voor de huidige woonwagenlocaties, met als uitgangspunt de woonwensen en mogelijkheden van betrokken bewoners. Belangrijke vraag is in welke mate de wens om in (groot) familieverband te wonen kan worden gehonoreerd. Als die wens wordt gehonoreerd, zou dat ook moeten gelden voor andere groepen in de samenleving, zoals bewoners van traditionele volksbuurten.

Jeroen Singelenberg

Programmaregisseur SEV

INHOUDSOPGAVE

1 Landelijk beleid	3
Honderd Jaar woonwagenbeleid, 'Met u, over u, zonder u'	5
De strijd tegen onmaatschappelijkheid (1918-midden jaren 60)	5
Apart zetten, helpen en verheffen (jaren 60 en 70)	5
Deconcentratie en decategorialisatie (jaren 80)	7
Gedogen (jaren 90)	7
De omslag	7
Onbekend maakt onbemind	8
Zelfredzamen	9
Autonomen	9
Ontvankelijken	10
Afhankelijken	10
Roma en Sinti in Nederland	11
 2 Lokale praktijk	 13
Goed voorbeeld Terneuzen: scholing en contact	14
Terneuzen, 'Onze cultuur vergaat langzaam'	15
Goed voorbeeld Eindhoven: uitbreiding aantal standplaatsen	17
Eindhoven, 'Was die slagboom om de buitenwereld buiten te houden, of ons binnen?'	18
Goed voorbeeld Domein: contact, onorthodoxe methode, oog voor aansluiting	20
Son en Breugel, 'Lekker op onszelf'	22
Goed voorbeeld Winterswijk: De Woonplaats. Van wagen naar huis	23
Winterswijk, 'Je moet je aanpassen'	24
Goed voorbeeld Raamsdonkveer: verregaande inspraak van bewoners	26
Van handkar tot woonwagenwoning	27
 3 Succesfactoren	 29

1 LANDELIJK BELEID



HONDERD JAAR WOONWAGENBELEID

“Met u, over u, zonder u”

Het Nederlandse woonwagenbeleid kent weinig tot geen consistentie. Soms lag het accent vooral op repressie, dan weer op investeringen in onderwijs, arbeidsmarktpositie en opbouwwerk. Hoe verschillend de aanpak ook was, één aspect blijft steeds hetzelfde: overleg met de betrokkenen is er niet. Honderd jaar beleid leidde dan ook niet tot een positieverbetering of tot een betere verhouding met de maatschappij. Deze analyse is niet van een kritische sociaal wetenschapper, maar van het ministerie van VROM (in 2005). Het is zelfs de vraag of de overheidsinmenging – ondanks alle goede bedoelingen – de integratie van woonwagenbewoners niet vooral heeft tegengewerkt.

De oudste Nederlandse foto van een woonwagen dateert van rond 1880. Bij de volkstelling van 1889 vormen woonwagenbewoners voor het eerst een aparte categorie. Er worden 93 woonwagens geteld, met 326 bewoners.

Tot de ontwikkeling van de woonwagen trekken marktkramers, scharenslieden en ketellappers met kruiwagens, handkarren, hondenkarren of paard en wagen van hooiberg naar logement. De woonwagen maakt het mogelijk hun gezin mee te nemen. Van meet af aan heeft de overheid – van hoog tot laag – moeite met deze tot dan toe onbekende woonvorm en zijn bewoners. Zo gelden voor hen de Leerplichtwet, de Woningwet of de Wet op de besmettelijke ziekten niet. Een staatscommissie die in 1903 wordt ingesteld en in 1907 een rapport publiceert, constateert dat een wagen geen 'normale' woonvorm is en doet voorstellen paal en perk te stellen aan dit 'euvel'.

De werkelijkheid is anders: het aantal woonwagens en het aantal bewoners neemt snel toe. In 1911 zijn het er 2800 (in 581 woonwagens) en in 1918 7300 (in 1600 woonwagens). De toename heeft onder meer te maken met de invoering van de Woningwet (in 1901), waardoor veel krotten en keten onbewoonbaar worden verklaard. Bij gebrek aan een betaalbaar onderkomen verhuizen veel voormalige krotbewoners naar een schip of een woonwagen. Het aantal woonwagens blijft toenemen. In 1938 zijn het er 2.700. In 1943 wordt het rondtrekken met wagens verboden en worden woonwagenbewoners in grote kampen verzameld om de mannen via werk geschikt te maken voor een 'normaal' leven. Uit zelfbehoud verlaten veel woonwagenbewoners hun wagen, maar na de oorlog neemt het aantal woonwagens snel weer toe. In 1965 zijn het er volgens een officiële

telling 3267, in 2002 telt het ministerie van BZK 9000 wagens. Pas dan buigt de lijn weer om: in 2008 telt de minister voor WWI 8319 woonwagens.

De strijd tegen onmaatschappelijkheid (1918 - midden jaren 60)

Tot 1918 is het beleid vastgelegd in (verschillende) gemeentelijke verordeningen. Vaak hebben die als voornaamste doel de woonwagens zo snel mogelijk weer buiten de gemeentegrenzen te krijgen. De handwerkslieden en dagloners die van stad naar stad trekken worden op z'n best met rust gelaten, op z'n slechtst opgejaagd en weggepest.

Als in 1918 de eerste Woonwagenwet van kracht wordt, zijn daar tientallen jaren van discussie aan vooraf gegaan. De wet legt de eisen vast waaraan de woonwagen en de bewoners ervan moeten voldoen. De wagen moet voorzien zijn van een kenteken en een (zichtbare) woonvergunning van de Commissaris der Koningin. Deze vergunning kan worden geweigerd als de wagen niet aan de kwaliteitseisen voldoet of het gezin onvoldoende inkomen heeft, en kan worden geweigerd of ingetrokken als één van de bewoners is veroordeeld wegens een misdrijf of overtreding, of als het de kinderen onmogelijk wordt gemaakt naar school te gaan. De nieuwe wet maakt een eind aan de vrijheid om de wagen overal neer te zetten, maar ook aan het opjagen en wegpesten. De Memorie van Toelichting is duidelijk: "Wanneer woonwagens alleen nog mogen voorkomen in voldoende bewoonbare toestand en bewoond is door fatsoenlijke lieden, zal ook aan deze medeburgers gelijke vrijheid moeten worden verleend om hun tijdelijke verblijfplaats te kiezen waar zij willen." De wet verplicht elke gemeente dan ook om een terrein in te richten waar woonwagens kunnen staan. In de praktijk zijn dat tot diep in de jaren vijftig vaak afgelegen modderige terreinen zonder elektriciteit, riolering of stromend water.

Apart zetten, helpen en verheffen (jaren 60 en 70)

Tot het eind van de jaren vijftig worden woonwagenbewoners over het algemeen 'met rust gelaten'. Dan komt er langzaam maar zeker meer aandacht voor hun maatschappelijke positie en gaat het beleid zich richten op resocialisatie en het wegwerken van achterstanden. In 1957 staat een kleine wijziging van de Woonwagenwet gemeen-



ten toe om samen een regionaal woonwagenterrein in te richten: een voorbode van de latere grotere regionale kampen.

De Woonwagenwet van 1968 wil het welzijn van de woonwagenbevolking bevorderen en hen als aparte groep met eigen voorzieningen helpen en verheffen. Daartoe komen er zo'n 50 grote regionale kampen met maximaal 70 plaatsen, een beperkt aantal trekkersplaatsen en eigen voorzieningen. Standplaatsen buiten de regionale kampen zijn verboden. Wie naar een ander kamp wil, moet eerst informeren of daar wel plaats is. Volgens de Memorie van Toelichting verschaffen de regionale kampen de voorwaarden om tot "harmonisering met en aanpassing aan de gevestigde samenleving te komen." Tegelijkertijd wordt het vergunningstelsel beperkt: wie in een woonwagen wil gaan wonen, krijgt alleen een standplaats wanneer de ouders ook al in een woonwagen woonden. Dit afstammingsbeginsel is bedoeld om uitbreiding van het aantal standplaatsen tegen te gaan.

In de regionale centra hebben veel woonwagenbewoners voor het eerst elektriciteit, water en een wc die is aangesloten op de riolering. En een eigen maatschappelijk werker, gezondheidszorg en recreatie. Ook krijgt ieder centrum een eigen lagere school. Begin jaren zeventig worden de woonwagenbewoners – zo nodig met dwang – overgebracht van de kleine naar de grote centra. De theorie blijkt mooier

dan de praktijk: de regionale kampen groeien uit tot ommuurde getto's, met een slagboom en soms een politiepost naast de poort. De mogelijkheden om te trekken worden sterk beperkt, waardoor de bestaande sociale contacten en vertrouwde broodwinning abrupt worden verbroken. Door de heftige concurrentie op één plek nemen de handelsmogelijkheden sterk af. Het leven van de bewoners speelt zich voornamelijk af rond de eigen kerk, feestzaal, sportzaal en dokterspost. Het niveau van de school voor buitengewoon lager onderwijs blijkt niet aan te sluiten op het gewone vervolgonderwijs. Vanuit het centrum vindt men moeilijk ander werk. De regionale kampen liggen soms erg afgelegen en ook de slagboom nodigt niet uit tot interactie met de samenleving. Veel woonwagenbewoners kunnen bovendien niet lezen of schrijven en zijn niet gewend in vaste dienst te werken. Op sommige centra komt de sociale dienst de bewoners actief een uitkering aanbieden als zij stoppen met hun werk. In de jaren zestig raken de woonwagenbewoners dan ook vrijwel collectief aangewezen op een uitkering. Zo krijgen in april 1969 de bewoners van 90 van de 106 woonwagens op het grote regionale kamp in Helmond een uitkering.

Controle of iemand ook nog andere bronnen van inkomsten heeft, is er zelden. In feite zijn woonwagenbewoners dan ook de eerste Nederlanders die een basisuitkering hebben.

Deconcentratie en decategorialisatie (jaren 80)

Sommige bewoners verzetten zich tegen de ingrijpende maatregelen waartoe over hun hoofd heen is besloten. In de zomer van 1971 gaan 140 woonwagens in vlammen op.

Halverwege de jaren zeventig – nog geen tien jaar na de start van het concentratiebeleid – stelt de Woonwagennota van het Rijk vast dat dit niet werkt. De scholen op de centra worden opgeheven en er volgt een meer individuele benadering. In 1983 wordt besloten dat alle grote kampen moeten worden gesaneerd.

In de jaren negentig worden alle aparte regels en wetten voor woonwagengebouders beetje bij beetje afgeschaft. Uitgangspunt van beleid wordt dat woonwagengebouders moeten worden behandeld als 'gewone burgers'. Een wijziging van de Woonwagenwet verplicht iedere gemeente – opnieuw – om kleine centra in te richten van maximaal 15 standplaatsen. Dicht tegen de bebouwde kom om de integratie te bevorderen. Als de Woonwagenwet in 1999 wordt afgeschaft, bestaan woonwagengebouders wettelijk niet meer als aparte categorie. Het afstammingsbeginsel wordt geschrapt, waardoor ook 'burgers' in aanmerking komen voor een standplaats. Voortaan zijn woonwagengebouders geen aparte huisvestingsdoelgroep meer. De huur van een woonwagen valt onder het algemeen huurrecht en net als bij andere woningzoekenden met een lager inkomen is er voor woonwagengebouders de mogelijkheid tot koopsubsidie. In 2008 is volgens het ministerie van VROM 70 tot 80 procent van de woonwagens eigendom van de bewoner. De verkoop van standplaatsen verloopt minder vlot: van de ruim 8.000 standplaatsen in Nederland is nog maar een fractie verkocht. Op onderdelen verloopt de gelijkstelling minder soepel. Zo krijgen woonwagengebouders soms geen hypotheek of verzekering en soms alleen tegen hogere tarieven en een beperkte dekking².

Gedogen (jaren 90)

De afbouw van de grote kampen verloopt niet overal even goed. Zo zijn er rond de eeuwwisseling nog steeds 17 grote regionale kampen. Een aantal – met name grote – woonwagencentra groeit uit tot een vrijplaats, waar de overheid uit angst voor geweld afziet van handhaving. Milieueisen worden niet gecontroleerd, belasting niet geïnd, de leerplicht niet gehandhaafd, het overtreden van bouwvergunningen en bestemmingsplannen gedoogd en criminele praktijken genegeerd. Volgens criminoloog Frank Bovenkerk is rond de eeuwwisseling een derde van de productie van hennep in handen van woonwagengebouders.

De omslag

In 2003 en 2004 worden er verschillende grootscheepse politieacties gehouden op woonwagencentrum Vinkenslag in Maastricht. Daarbij treft de politie een aantal hennepplantages aan. Naar aanleiding van de inval laat het ministerie van VROM de situatie in alle Nederlandse gemeenten inventariseren. Meer dan 70 gemeenten geven aan dat zij problemen hebben met (één of meer van) hun woonwagencentra. Een derde daarvan zegt een 'vrijplaats' binnen de gemeentegrenzen te hebben. Dit kan zo niet langer, stelt het ministerie: er moet weer gehandhaafd worden. Maar niet zoals vroeger. In een 'handreiking aan gemeenten' steekt het de hand in eigen boezem: "De geschiedenis van het woonwagenbeleid kent verschillende perioden. Soms lag het accent sterk op repressie en eenzijdig opgelegde maatregelen, dan weer op investeringen in onderwijs, arbeidsmarktpositie en opbouwwerk. De perioden hebben met elkaar gemeen dat niet werd overlegd met de bewoners ('voor u, over u, maar zonder u') en steeds weinig vooruitgang werd geboekt in de zin van positieverbetering en normalisatie van verhoudingen, waarna het beleid weer drastisch omging. Met wederom weinig vooruitgang tot gevolg. Uiteindelijk heeft dit eind jaren negentig geleid tot een periode van gedogen en de andere kant uit kijken. [...] Terugkijkend op decennialange overheidsbemoeienis met woonwagengebouders, is te constateren dat het steeds aan drie basisingrediënten ontbroken heeft: voldoende (feitelijke) kennis, vertrouwen en respect over en weer. Wil beleid een kans van slagen hebben, dan zullen daar de nodige investeringen in moeten worden gedaan: herstel van het gezag betekent vóór alles herstel van vertrouwen. [...] Nu de handhaving weer wordt opgepakt, hebben de overheden de kans te leren van de ervaringen en fouten uit het verleden. Er moet een evenwichtig beleid ontwikkeld worden waarin 'hard' en 'zacht' beleid elkaar niet afwisselen of afzwakken, maar aanvullen en versterken." Begin 2009 verschijnt een nieuwe, praktische handreiking aan gemeenten: *Eigentijds omgaan met woonwagengebouders*.

Het gaat de Europese Commissie tegen Racisme en Intolerantie (ECRI) allemaal niet snel genoeg. In 2008 oordeelt de commissie dat de Nederlandse rijksoverheid (meer) verantwoordelijkheid moet nemen voor woonwagengebouders. Volgens het ECRI worden Roma en Sinti achtergesteld in onder meer onderwijs, werkgelegenheid en de 'relaties met de strafrechtstelsel' en lopen autochtone woonwagengebouders tegen vergelijkbare problemen op bij vooral de huisvesting.

Volgens het ECRI moet de overheid – in nauwe samenwerking met woonwagengebouders – een centrale, brede strategie ontwikkelen om achterstelling en discriminatie tegen te gaan en geld beschikbaar stellen om die strategie ook uit te voeren.

2) Nadat in 2007 de Commissie Gelijke Behandeling deze praktijk veroordeelt, biedt een aantal verzekeringsmaatschappijen een inboedel-, brand- of opstalverzekering aan tegen een normale prijs.

Onbekend maakt onbemind

Over woonwagenbewoners bestaan veel beelden, maar die zijn vaak 'tweedehands'. Het ontbreekt vaak aan persoonlijke ervaringen - in ieder geval bij bestuurders, beleidsmakers en handhavers. Een rechtstreeks gevolg van een geschiedenis vol (wederzijds) wantrouwen en gebrek aan respect.

In Nederland wonen naar schatting 60.000 tot 70.000 woonwagenbewoners, maar er is eigenlijk geen goede definitie van deze groep. Het 'kale' wonen in een woonwagen volstaat in ieder geval niet. Woonwagenbewoners die in een huis wonen, voelen zich vaak nog steeds onderdeel van de eigen, sterke levensstijl en gaan na verloop van tijd soms ook weer terug naar een centrum.

Sjaak Khonraad, onder andere docent aan de Universiteit van Utrecht, die jarenlang in velerlei hoedanigheden met woonwagenbewoners werkte en er zijn proefschrift over schreef, noemt als kenmerken onder andere: het zijn vrijbuiters, die vaak op zoek zijn naar het gat in de markt, met hechte familiebanden en een sterke onderlinge solidariteit en duidelijke beelden over succes en falen. Maar ook met een sterke sociale controle, een sterk wij-zij-gevoel en traditionele rolpatronen.

De vrijbuiters zit deels in de genen. Veel woonwagenbewoners stammen af van rondtrekkende dagloners en handwerkslieden als scharenslijpers, stoelenmatters en ketellappers. Ook was de woonwagen een uitkomst voor wie zich niet kon voegen in de burgermaatschappij en voor de huursoldaten die na terugkeer in Nederland geen woning meer hadden. En dan zijn er nog de kermisexploitanten: de enige woonwagenbewoners die voor hun beroep ook nu nog rondtrekken - met als uitvalsbasis Apeldoorn.

Aan het eind van de jaren veertig verdiende 85 procent van de woonwagenbewoners nog de kost als kleine zelfstandige, maar in de jaren daarna werd dit steeds moeilijker. Door de toenemende welvaart en de massaproductie kwamen er steeds meer goedkope producten die niet meer werden gerepareerd, maar vervangen. Toch waren er tot diep in de jaren zestig nog steeds voddens- of oliemanen en scharenslijpers die in een eigen rayon een bron van inkomsten hadden - hoe karig soms ook. Dat was definitief afgelopen met de inrichting van de grote, regionale kampen.

Een aantal woonwagenbewoners vond een nieuwe handel. "Het zijn handelsmensen pur sang", zegt maatschappelijk werker Brusselaers. "Ik heb me er vaak over verbaasd wat ze klaar konden spelen. Zelfs toen de Muur er nog stond, zagen zij kans om met een vrachtwagen met bestek of met oude auto's gewoon naar Polen te reizen en daar alles te verkopen."

Op en rond de woonwagencentra startten de bewoners een schroot-handel, autohandel en de autosloop. Lucas van Steveninck, die al meer dan dertig jaar nauwe contacten onderhoudt met woonwagenbewoners, kreeg in de jaren zeventig een tijdje onderdak op een

woonwagencentrum en kon daar meewerken in de autobanden-handel. "Dat was een goeie boterham. Met drie man wrakken ophalen en met twee man ijzer demonteren voor de ijzerhandel. Aan het eind van de week werd er soms wel 6000 gulden de man verdeeld - zwart." Het werd allemaal gedoogd. "De politie belde zelf met de vraag of we wrakken wilden komen weghalen."

De afzondering van de centra maakt het lastig te overzien hoe de bewoners aan een inkomen komen. Op de afgelegen centra soms duistere handeltjes. Op sommige centra tiert de wietteelt levendig. Succes drukt zich vaak uit in geld en luxe. Woonwagenbewoners laten hun weelde graag zien. Luk Brusselaers, al drieëndertig jaar maatschappelijk werker en vraagbaak voor de woonwagenbewoners van Zeeuws-Vlaanderen: "Zij hechten veel belang aan aankleding en materiële zaken."



Door de beschutting van een woonwagencentrum en het wonen in familieverband zijn de contacten hecht. Uit een onderzoek in opdracht van het ministerie van VROM in 2002 blijkt dat het woonwagengewoners niet eens zo heel veel uitmaakt waar en hoe zij wonen, maar dat het vooral belangrijk is om in familieverband te wonen.

"Daar woont mijn zuster, daar mijn moeder", wijst één van de bewoners van het kleine woonwagencentrum in Son en Breugel. En mevrouw Battels in Winterswijk woont dan wel sinds kort in een huis, maar wel om de hoek bij haar dochter.

Ouderen en gehandicapten worden in het centrum opgevangen en verzorgd. Wie niet te eten heeft, kan in een andere wagen aanschuiven. Woonwagengewoners 'verlinken elkaar niet'. Dat kan soms ver gaan. Lucas van Steveninck kent voorbeelden waarbij woonwagengewoners na een misdrijf een beroep doen op een ander om zich te melden als dader. "Zij krijgen te horen: 'Zit het maar uit, dan krijg je als je straks vrijkomt een woonwagen, een Mercedes en een vuurwapen.'"

"Het wij-zij-gevoel is heel sterk", zegt Van Steveninck. "Woonwagengewoners kunnen heel neerbuigend doen over burgers, maar bijvoorbeeld ook over 'zigeuners'. Maar zodra woonwagengewoners en Roma of Sinti samen tegenover de samenleving komen te staan, sluiten de rijen zich." De hechte contacten hebben een keerzijde: als iemand het centrum moet verlaten, kunnen de rijen zich sluiten. Zo kan het een drama zijn als iemand – bijvoorbeeld door een scheiding – van het centrum moet vertrekken.

Ook de overheid ontkomt niet altijd aan het 'wij-zij-gevoel'. "Aan beide kanten bestaan vooroordelen, gebaseerd op een gebrek aan kennis en ervaring", zegt Luk Brusselselaers. "Instanties zien woonwagengewoners vaak als onbetrouwbaar: sjoemelaars en handelaars, die altijd overal voordeel uit willen slaan. De overheid heeft die vooroordelen ook gekoesterd door woonwagengewoners apart te houden en apart te behandelen. De afschaffing van de Woonwagewet haalde de woonwagengewoners uit een minderheidspositie. Maar de overheid staat nog altijd huiverig tegenover de groep." Ook Lucas van Steveninck maakte mee hoe bestuurders soms in een kramp schieten zodra ze met woonwagengewoners te maken krijgen. "Ik heb meegemaakt dat een wethouder woonwagengewoners uitnodigde in een hotel in plaats van op het stadhuis. En vergaderingen waar plastic bekertjes stonden in plaats van stenen kopjes. Terwijl daar geen enkele aanleiding voor was."

Ook woonwagengewoners hebben vooroordelen. Zoals: de vooroordelen van anderen verkleinen onze mogelijkheden. Of: de overheid houdt zich toch niet aan de afspraken. Lucas van Steveninck: "Kampers kruipen heel gemakkelijk in de slachtofferrol of in de bedreiging. Daar komen ze soms een heel eind mee en dan zeggen ze: 'Dat is toch mooi?' Maar ik zeg altijd: 'Nee, dat is niet mooi. Het is een boemerang: uiteindelijk trekken jullie aan het kortste eind.'"

De rolpatronen op het centrum zijn vaak traditioneel. Vrouwen zorgen voor het huishouden en het eten – vaak ook voor onverwachte gasten. "De emancipatie op de centra loopt nog steeds wel iets

achter bij die in de burgerwereld", zegt ook Brusselselaers, "maar het is veel beter dan vroeger. Vroeger was het kamp een eilandje en kwamen vooral de vrouwen er vaak niet af." Toch ziet Van Steveninck nog wel vaak een bepaald patroon: "Mannen leven vaak buiten de deur, maar sommige vrouwen hebben geen enkel sociaal contact buiten het kamp. In de wagen is zij de baas. Als ze kinderen baart en haar lichaam ter beschikking stelt, krijgt ze alles wat haar hartje begeert. Maar een man wil niet graag dat zijn vrouw het kamp verlaat. Dan belt hij iedere vijf minuten."

Overigens wonen steeds meer woonwagengewoners buiten het woonwagencentrum – al was het maar door een gebrek aan standplaatsen. Tegelijkertijd gaan veel jongeren relaties aan met een burger, waardoor de eigen levensstijl van woonwagengewoners verwaterd. "Onze cultuur vergaat langzaam", constateert woonwagengewoonster Paula Netten spijtig.

Eén van de redenen dat het woonwagenbeleid zo vaak is stukgelopen, is dat de overheid – net als gemeenten en woningbouwcorporaties – woonwagengewoners veelal heeft benaderd als (problematische) homogene groep en zich heeft gefixeerd op de (onvolwaardig geachte) woonvorm, meent Sjaak Khonraad. "Maar het woonwagenprobleem is geen huisvestingsprobleem. Ja, er is een tekort aan standplaatsen, maar dat is niet zoveel groter dan op de woningmarkt. Het echte woonwagenprobleem is de maatschappelijke achterstand van sommige woonwagengewoners: de hoge werkloosheid, de grote uitval uit het voortgezet onderwijs en vanuit zorg en welzijn."

Woonwagengewoners moeten ook niet worden benaderd als groep, volgens Khonraad, maar op grond van hun eigen mogelijkheden, wensen en behoeften. Khonraad onderscheidt daarbij vier typen: de zelfredzamen, de autonomen, de ontvankelijken en de afhankelijkken.

Zelfredzamen

Zo'n veertig procent van alle woonwagengewoners zet volgens Sjaak Khonraad in op de aansluiting bij de maatschappij. Steeds meer woonwagengewoners hebben een opleiding, regulier werk of een eigen bedrijf. Uit een onderzoek in Deventer blijkt dat in 2005 60 procent van de woonwagengewoners tussen 16 en 21 de middelbare school heeft afgemaakt – zij het vaak op vmbo-niveau. Volgens Van Steveninck is het daarom belangrijk aan te haken bij de jongeren en vrouwen. "Bij de jongeren en vrouwen liggen wereldkansen. Vrouwen willen hun kinderen een betere kans geven."

Autonomen

Een aantal woonwagengewoners maakt van de beslotenheid van het centrum gebruik om duistere handeltjes op te zetten. Dit kan variëren van grijs, zwart tot voluit crimineel. De anonimiteit en afgeslotenheid van met name grote kampen trekt soms ook criminaliteit 'van buiten' aan. Paula Netten ziet met lede ogen aan dat de hele bevolkingsgroep onder de criminele praktijken lijdt: "Als er in onze cultuur één rotte appel is, is de rest kennelijk ook meteen besmet." Van Ste-

veninck: "Tien strafdossiers op een groot kamp onderdrukken de rest." De duistere handeltjes zorgen soms ook voor scheve verhoudingen op een centrum. Waren de woonwagbewoners tot aan de jaren zestig over het algemeen allemaal even arm, nu zijn er grote verschillen in rijkdom. Van Steveninck: "Op één kamp wonen soms multimiljonairs naast sociale huurders." Anton Reuvekamp, jarenlang jongerenwerker op het regionale kamp Dennenoord bij Winterswijk, zag de verhoudingen veranderen. "In de jaren zestig en zeventig had niemand wat, dat schept een band. Nu is er soms ook afgunst."

Ontvankelijken

Woonwagbewoners die (nog) sterk beïnvloedbaar zijn. Zij zijn ontvankelijk voor de invloed vanuit het criminele circuit, maar ook voor die van de overheid. Khonraad: "Als de overheid optreedt, zullen zij luisteren. Maar als de overheid het laat afweten, dan drijven zij af richting het criminele circuit." Van Steveninck maakt zich vooral zorgen om sommige jongens. "De jongens maken de school vaak niet af: zij haken eerder af. Er zijn ook enkele volledig losgeslagen groepjes. Iedereen weet het, ook de school en de politie, iedereen keurt het af, niemand doet er iets aan. Die jongens maken me ook wel eens angstig: ze richten zich op de verkeerde volwassenen. Ook daarom moet de criminaliteit op de centra goed worden aangepakt."

Afhankelijken

Minder weerbare woonwagbewoners zoals bejaarden, gehandicapten of alleenstaande moeders. Volgens Khonraad is dit een groei-

ende groep. Woonwagbewoners zijn trots en van oudsher gewend hun eigen zaken te regelen en doen moeilijk een beroep op hulpverlening. Zieken, gehandicapten en ouderen worden in eigen kring opgevangen. Maar het sociale vangnet dreigt wel overbelast te worden, ziet Lukas van Steveninck. "De eigen cultuur heeft op die overbelasting geen antwoord en de samenleving laat het liggen." Omdat mensen de gebruikelijke opvangmogelijkheden niet kennen, levert dat soms zeer schrijnende gevallen op. Zo trof Steveninck een kampje met zes alleenstaande vrouwen en een meisje van 19, dat zorgde voor een psychisch zieke moeder en een gehandicapt broertje. "De gemeente wist daar niets van. De enige buitenstaander die soms langs kwam, was een oude non."

Soms maakt het gedrag van de woonwagbewoner of het onbegrip van een ambtenaar dat de gevraagde hulp wordt afgewezen. Van Steveninck: "Dan schrijft een maatschappelijk werkster: 'meneer kon geen duidelijke hulpvraag formuleren.'"

In dit krachtenveld van de eigen leefstijl, criminele invloeden en de 'gewone' maatschappij moeten woonwagbewoners zich staande weten te houden. De overheid moet hen daarbij ondersteunen en haar beleid aanpassen op het individu in plaats van op de groep, vindt Khonraad. "Zelfredzamen moet je met rust laten. Zij ervaren apart beleid als betuttelend en discriminerend. De autonomen moet je isoleren en keihard aanpakken. De ontvankelijken vragen individuele, gerichte aandacht en de afhankelijken individuele, gerichte hulp."





Roma en Sinti in Nederland

"Wie goed woont, staat ook beter in het leven", aldus Lalla Weiss, woordvoerder van de landelijke Roma en Sinti Organisatie. Roma en Sinti vormen een etnische groep, die van oorsprong van buiten Nederland komt. Naar schatting zijn er tussen de 6.000 en 10.000 Roma en Sinti in Nederland. In heel Europa zijn het er tussen de 8 en 12 miljoen.

De oorsprong van de Roma en Sinti ligt vermoedelijk in India. Toen zij dat land moesten verlaten, trokken de Sinti vooral naar West-Europa. En wat Nederland betreft vooral naar Brabant en Limburg. Van de 4500 tot 4800 Sinti in Nederland wonen ook nu nog de meesten in Brabant en Limburg.

De Roma trokken vanuit India vooral naar Oost-Europa en kwamen pas in de loop der tijd ook naar Nederland: voor de oorlog waren dat de 'oude Roma', in de jaren zestig gastarbeiders, vanaf de jaren zeventig stateloze Roma en na de val van de Muur asielzoekers uit vooral Oost-Europa.

De 'oude Roma' en de Sinti wonen merendeels in een woonwagen. De andere Roma wonen vrijwel allemaal in gewone huizen: door de 'afstammingsbepaling' had alleen wie ook al vóór 1970 in Nederland in een woonwagen woonde recht op een standplaats.

In de jaren tachtig verhuisden ook de eerste Sinti naar een huis.

Woonwagens zijn duur en binnen enkele tientallen jaren afgeschreven. Maar het wonen op een centrum heeft ook andere nadelen. Weiss: "Het houdt mensen op hun plek. Figuurlijk: je moet je kop niet boven het maaiveld uitsteken – er is veel sociale controle. Maar ook letterlijk: veel mensen komen alleen het centrum af om naar de winkel te gaan en de kinderen van school te halen. Zolang het centrum je wereld is, heb je daar genoeg aan. Maar als je verder kijkt, zie je dat het je leven moeilijker maakt. In vrijwel alle opzichten: qua huisvesting, opleiding, de kans op werk, je kijk op het leven. Dan merk je dat je onderaan de maatschappelijke ladder zit."

In de praktijk is het leven buiten het centrum vaak zwaar. "Wij zijn niet gewend aan dat afgepaste, dat strenge. Dat je hondenbelasting moet betalen en een boete krijgt als je hond in de tuin van de buurvrouw poept... Mensen raken buiten het centrum soms helemaal geïsoleerd. Op het centrum loop je zo bij elkaar binnen. Daarbuiten komen ze alleen nog op een flitsbezoek."

De keuze voor een huis of een centrum is dan ook vaak niet definitief. "Als de kinderen naar het vervolgonderwijs gaan, is het soms beter voor hen om een 'gewoon' adres te hebben. Dat geeft hen meer kansen. Maar wie oud is of ziek, zoekt de geborgenheid van het centrum weer op. Voor kinderen en ouderen is er niets fijner dan het

centrum. Daar kun je bij elkaar in- en uitlopen en wordt er voor elkaar gezorgd. Het is wel van belang dat het centrum niet heel groot is."

De cultuur van Roma en Sinti is een heel andere dan die van (autochtone) reizigers. "Reizigers zijn in alle opzichten verder dan de Sinti en Roma", zegt Lalla Weiss. "Zij zijn zelfbewuster, kunnen veel beter opkomen voor hun rechten. Reizigers zijn Nederlanders, onze cultuur is zo anders. Wij hebben een hele andere schaamtecultuur. Zo nemen wij ook niet zo gauw een hypotheek, want dat houdt ook een levensverzekering in en die sluiten wij niet af. Dan word je uitgelachen: 'Je gaat toch niet betalen om dood te gaan?'"

Roma en Sinti hebben een sterk 'wij-gevoel'. Wie slecht bij kas zit, krijgt hulp. Wie ziek is, krijgt eten." Weiss kookt iedere dag en altijd te veel. "Het moet je niet overkomen dat er iemand langs komt en je hem niet te eten kunt geven."

Roma en Sinti verdienen hun geld vaak in de handel. Zij gaan met tapijten, pannen, potten, bestek of serviezen langs deuren, bedrijven of restaurants. "Die van ons hebben het talent om een boterham te verkopen." Ook is er werk op het centrum: in de sloop, de schroot-handel of de reparatie van auto's. In opkomst is het zelf maken van 'Pipowagens'. "Ik ken zeven families die in de zomer met paard en Pipowagen door Nederland trekken. Onderweg drijven ze soms handel. Dat gaat prima: veel burgers vinden het erg leuk. Wat dat is? Terug naar vroeger, denk ik."

Van oudsher gingen de jongens vanaf een jaar of 14, 15 met hun vader of een oom mee om de handel te leren of auto's te repareren. De meisjes hielpen hun moeders. Tegenwoordig blijven kinderen steeds langer op school. Alle kinderen maken de basisschool af, de meisjes ook steeds vaker het voortgezet onderwijs. Lalla Weiss: "Er zijn er die daarna nog verder gaan. Dat was tien, vijftien jaar geleden ondenkbaar."

De positie van de vrouw is de laatste decennia sterk veranderd. Jonge vrouwen brengen hun kinderen naar de crèche en gaan werken, een opleiding volgen of vrijwilligerswerk doen. Lalla Weiss: "Dat is een hele verandering. Vroeger waren ze alleen mamma, dochter, vrouw of zuster. En helemaal achteraan ook nog een beetje zichzelf." Het intensievere maatschappelijk verkeer brengt nog een andere verandering met zich mee: Roma en Sinti trouwen steeds vaker buiten de eigen kring. "Vijftig jaar geleden was dat ondenkbaar, maar inmiddels komt dat veel voor."

De veranderingen komen allemaal uit de groep zelf. "Alles wat van buiten wordt opgelegd, is gedoemd te mislukken. Je kunt het aan-dragen, maar de groep zelf moet het oppakken. Anders werkt het niet. Wij vinden onze eigen weg wel. Of het nu gaat om huisvesting, werkgelegenheid of emancipatie: de groep moet het zelf willen, anders werkt het niet."



2 LOKALE PRAKTIJK

GOED VOORBEELD TERNEUZEN

Scholing en contact

Sinds de opheffing van de Woonwagenwet (op 1 maart 1999), vallen de woonwagencentra onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. De pogingen van de gemeente Terneuzen om deze over te doen aan de plaatselijke corporaties mislukten vooralsnog. Tot ongevoegen van wethouder Kees Liefing: "Het is hun corebusiness, niet de onze." Tegelijkertijd stimuleert de gemeente het eigen bezit van woonwagens en standplaatsen. Liefing: "Dat is ook een vorm van overdracht en draagt bij aan een verdere integratie."

Wettelijk gezien zijn de corporaties verantwoordelijk voor de sociale huisvesting en dus ook voor de verhuur van standplaatsen en woonwagens. Maar voorlopig is de gemeente nog steeds eigenaar van de huurwoningwagens. Dit is ongeveer een kwart van het totale aantal en wat de gemeente betreft blijft dit zo: ook op de 'gewone' woningmarkt is ongeveer een kwart sociale huurwoning.

Een andere manier om het eigen bezit te stimuleren is de verkoop van standplaatsen. Dit vordert langzaam. Ook hier streeft de gemeente naar een percentage van 25 procent huurstandplaatsen.

In 2006 publiceerde de gemeente Terneuzen een plan van aanpak: *Integratie door transformatie*. Uitgangspunten: woonwagengebouders worden niet langer behandeld als aparte groep, maar individueel benaderd; woonwagencentra worden omgevormd tot reguliere woonwijken (nadrukkelijk wel met behoud van de eigen cultuur) en bestaande achterstanden worden aangepakt. Liefing noemt dat ontwikkelen via anders wonen. "In en rond Terneuzen zijn meerdere kleinere woonwagencentra, die allemaal binnen of vlakbij de bebouwde kom liggen. Langzaam maar zeker moeten zij transformeren naar een gewone woonwijk." Daartoe wil de gemeente ook de 'hofjessituatie' doorbreken. Veel centra hebben nu maar één toegangsweg. Liefing: "Daardoor komen andere inwoners niet zo gauw op een centrum. Dat draagt niet bij aan integratie. Wat ons betreft moet er ook een uitgaande weg komen." Overigens spreekt de gemeente liever niet meer over 'centra', maar over 'individuele standplaatsen'. Nu er standplaatsen kunnen worden gekocht, is de situatie vergelijkbaar met die van een gewone woonwijk.



Steeds meer woonwagengewoners hechten belang aan een goede opleiding. Ook dat komt van twee kanten. De bewoners zien dat een opleiding hun kinderen meer maatschappelijke kansen biedt. Voor de gemeente is scholing onderdeel van het principe 'gelijke rechten en plichten voor iedereen' en een integratie-instrument.

Vanaf de jaren zeventig haalde de gemeente de kinderen van woonwagengewoners op met een busje en bracht hen naar de kleuter- of lagere school. Brusselaers: "Velen trokken nog rond. Dat maakte het in de praktijk moeilijk. Je kunt aan sommige dingen nog steeds merken dat woonwagengewoners weinig opleiding hebben: zo hebben de kinderen vaak een grovere motoriek."

Om ook volwassen woonwagengewoners bij de maatschappij te betrekken, garandeerde de gemeente Hulst begin jaren negentig de uitkering van woonwagengewoners die meededen aan ten minste één vormingsactiviteit, zoals muziekles. Brusselaers: "Zo werd het aantrekkelijk om van het woonwagencentrum af te komen."

Een volgende stap was het gericht aanbieden van opleidingen. "Op een bepaald moment hadden we 25 mensen op een garagehoudersopleiding. Tien volgden een slopersopleiding. We hebben die opleidingen dan ook niet zelf uitgedacht, maar aan de mensen gevraagd waar hun interesses liggen. Wij kregen wel kritiek: hier in de buurt is toch nooit plaats voor tien garagehouders. Maar daar ging het niet om. Belangrijk was dat de mensen zouden ondervinden dat iets leren leuk is en dat ze een opleiding kunnen afmaken. Ze hadden alleen maar negatieve ervaringen met school." De opzet slaagde. De integratie werkte zelfs omgekeerd: een burger schreef zich in voor een cursus met verder alleen maar woonwagengewoners. Het waren vaak de vrouwen die de opleiding volgden. Brusselaers: "De mannen deden het werk en de vrouwen haalden de benodigde diploma's." Daarna volgde met Europese subsidie en samen met Belgische woonwagengewoners een opleiding tot vrachtwagenchauffeur. Alles altijd in nauwe samenwerking met het ROC.

Het nieuwe woonwagenbeleid wordt zo veel mogelijk vormgegeven met de woonwagengewoners zelf. Brusselaers: "Het is belangrijk om initiatieven uit de groep zelf te laten komen. Je moet ze niets opleggen en ook niet bestraffen als het niet gaat zoals jij wilt." Lang geleden al kon Brusselaers goede afspraken maken met de sociale dienst: werken moet aantrekkelijk zijn, een kettingreactie teweegbrengen. Brusselaers: "Dat heeft gewerkt. Meisjes worden nu vaak kapster of nagelstyliste. Jongens gaan in de sloop, werken bij de gemeentelijke plantsoendienst, of worden vrachtwagenchauffeur."

In de praktijk blijken woonwagengewoners keiharde werkers. Brusselaers: "Ik heb wel werkgevers gehad, die me opbelden: 'ze nemen geen vakantie. Waarom niet?' Misschien kennen ze het verschijnsel vakantie niet, of zijn ze bang om hun werk kwijt te raken, omdat ze nog niet zoveel ervaring hebben met een vaste baan."

Inmiddels volgen alle kinderen basisonderwijs en de meeste ook voortgezet onderwijs. Jongens beëindigen hun opleiding wel eerder dan meisjes: steeds meer vrouwen volgen volwassenenonderwijs.

Terneuzen

"Onze cultuur vergaat langzaam"

Zes weken is er geen muziek gespeeld in het woonwagencentrum in Terneuzen. En om de beurt heeft iedereen een week voor de familie van de overleden oom Henk gekookt. Inmiddels is de rouwperiode voor de man van tante Katrien voorbij, maar de eenzaamheid blijft. Tante Katrien is betrekkelijk jong weduwe. Maatschappelijk werker Luk Brusselaers had het al gezegd: "Woonwagengewoners worden vaak niet ouder dan 70. Dat komt door de slechte woonomstandigheden van vroeger. Dan moest je bijvoorbeeld buiten naar de wc. In de winter is dat heel slecht voor de gezondheid."

Tante Katrien heeft nog rondgetrokken: door heel Nederland en België. Dat wil zeggen: in de zomer. "In de winter stonden we vaak in Terneuzen." Vijftig jaar terug kon je nog overal staan. Wel waren de stukjes land aan de rand van de stad vaak een modderpoel.

Daarom is het steeds traditie om voor de deur de schoenen uit te trekken. "Dat is ook veel schoner in de wagen."

Soms zat ze even ergens op school. "De burgerkinderen kregen dan les, maar aan ons werd niet veel aandacht geschonken. Wij werden achterin gezet en mochten kleuren. Daarom kunnen veel van ons niet lezen, schrijven of rekenen. Wij waren altijd met grote families, dus school was er niet bij. Schooien en werken op het land: dat waren onze belangrijkste levenslessen."

Het rondtrekken is nu vooral onderwerp van mooie verhalen over hoe het ooit was. Zo herinnert tante Katrien zich dat als er wagens kwamen buurten, er werd meegegeten uit het deksel van een pan als er geen borden genoeg waren.

Vanaf eind jaren zeventig tot 1996 stonden alle woonwagens op één groot terrein bij het kanaal in Sluiskil. Francien en Paula Netten, twee nichtjes van tante Katrien, zijn op het grote kamp geboren. Francien: "Toen het oude kamp weg moest, wilden alle bewoners naar één nieuw, groot kamp in Terneuzen. Maar dat kon niet. We konden wel de woonplaats kiezen, maar het aantal standplaatsen lag vast, dus we moesten wel opsplitsen." Francien koos, net als één van haar broers, voor het kamp in Sluiskil: bij haar schoonfamilie. Haar moeder en de andere zussen en broers kozen voor Terneuzen. Paula: "We moesten verkassen omdat het oude kamp vervuild en onbewoonbaar was, maar het terrein ligt er nog net zo bij als vroeger. Hier in Terneuzen hebben we meer luxe, maar de ouderwetse gezelligheid is weg. We staan met minder mensen en iedereen is druk. Onze kinderen kennen straks hun eigen volk niet meer: iedereen gaat naar een andere school, krijgt andere vrienden. Ik vind dat wel jammer: onze cultuur vergaat langzaam. Mijn kinderen kennen hun leeftijdsgenootjes van andere kampen amper."

Voor de verhuizing kregen de bewoners een vergoeding. Paula: "Woonwagens zijn niet meer geschikt om te verplaatsen, dus sommigen kregen scheuren. Die onverwachte kosten werden niet

vergoed." Wie een nieuwe huurwagen kreeg, had wel inspraak over de indeling, maar niet over de afmeting.

Inmiddels wonen er zo'n 35 mensen op het kampje van 10 wagens: bijna allemaal familie of schoonfamilie. Paula: "Dat is gezellig. Wij hebben geen deurbel: je kunt een half uurtje naar binnen voor een bakkie. Dan ben je er toch even uit geweest. En opoe heeft iedere dag bezoek. Mijn ooms en tantes komen vaak even langs, om samen met haar naar Hollandse plaatjes te luisteren." Francien bezoekt haar moeder bijna iedere dag. "De sociale samenhang is bij ons heel sterk. Als je in een huis woont, vervaagt dat. Mijn oudste broer woont in een huis. Hij komt nog wel regelmatig bij mijn moeder, maar ik zie hem bijna nooit meer."

Op het oude terrein had de familie Netten – net als veel andere bewoners – een sloopbedrijfje. Ook de sloperijen moesten verhuizen. De nieuwe bedrijven liggen in en rond het industriegebied van Terneuzen. Dat heeft zo zijn nadelen. Onlangs was er op het bedrijf van de familie Netten een ramkraak: een auto reed dwars door het hek heen. Dat moet een hoop lawaai hebben gemaakt en er was flinke schade, maar niemand heeft iets gezien.

Het terrein ziet er keurig uit. Een vorkheftruck tilt twee wrakken hoog op. Binnen laat Dirk Netten de betonnen vloer zien, die milieuverontreiniging tegen moet gaan. Hij runt het bedrijf samen met zijn broer, de vader van Paula. Dirk: "Het geld dat we voor de verhuizing kregen was niet genoeg. Omdat we zelf het water, gas, hekwerk en de loodsen moesten aanleggen, hadden we geen geld over om de grond te kopen. De gemeente vroeg destijds 5 gulden per vierkante meter. Nu we de loodsen hebben gebouwd, kunnen we die als onderpandgarantie geven en willen wij het terrein graag kopen. Maar de grondprijs is enorm gestegen en nu vraagt de gemeente ruim twintig keer zoveel."

Vroeger, op Sluiskil, was alles makkelijker. "De politie kwam zelf autowrakken aanbieden zonder vrijwaringsbewijs. Ik zou wel terug willen vliegen naar het oude terrein. Nu moet je overal papieren voor hebben en voldoen aan milieueisen."

Het oude centrum werd min of meer met rust gelaten, weet ook Luk Brusselsaers. "Misschien is in Nederland ook wel sprake van een zekere overregulering. En woonwagengewoners zijn in een hoog tempo met deze eisen geconfronteerd, omdat ze lange tijd veel vrijer zijn gelaten dan wij."

De gemeente Terneuzen telt acht kleine woonwagencentra met in totaal 75 standplaatsen en 155 bewoners. Het grootste centrum heeft 18 standplaatsen, de twee kleinste ieder 6. Alle centra liggen binnen of vlakbij de bebouwde kom. De gemeente stimuleert het eigen bezit van woonwagens en standplaatsen, omdat dit bijdraagt aan de integratie. In de praktijk is dit niet zo makkelijk te verwezenlijken. Sinds kort kunnen woonwagengewoners wel een hypotheek krijgen, maar voor een lening zijn ook aanvullende verzekeringen nodig. Paula: "Een verzekering voor een wagen is veel duurder dan voor een gewoon huis. Mijn brandverzekering kost bijna 700 euro en ik kan mij niet verzekeren voor water- of stormschade." De huurprijs



van een vak is 178 euro. Die prijs is zo vastgesteld dat de bewoners recht hebben op huursubsidie. Een kwart van alle standplaatsen blijft gereserveerd voor verhuur.

Bij de begrafenis van oom Henk waren er veel burgerburen en veel anderen schreven een condoleancekaart. Het woonwagencentrum in Terneuzen ligt midden in een villawijk. Om procedures te voorkomen, heeft de gemeente eerst het woonwagencentrum neergezet en toen pas de villa's. De ligging binnen de bebouwde kom heeft de integratie zeker bevorderd. Net als de deelname aan de arbeidsmarkt. Veel woonwagengewoners hebben inmiddels een 'gewone' baan. Francien werkt parttime in de schoonmaak en haar man heeft een autozaak. Ook was Francien leesmoeder op school en is zij actief op de voetbalclub van haar zonen, die vaak burgervriendjes mee naar huis nemen.

Ook Paula is vrijwilliger op school. "Burgers denken vaak dat kamers lui zijn. Een andere moeder zei eens dat ze nooit had verwacht dat ik als kamper vrijwilligerswerk zou doen. Nou ja, zeg. Tegen zulke mensen zeg ik: 'Open your eyes and meet the world.' Nu de Woonwagewet is opgeheven, moeten wij integreren. Dat is prima, maar het wordt ons niet gemakkelijk gemaakt. Het is echt niet gemakkelijk om te solliciteren als je een kamper bent: ik spreek uit eigen ervaring. Dat geldt ook voor andere dingen. Zo komt de politie soms met tientallen mensen voor één arrestatie. Als er in onze cultuur één rotte appel is, is de rest kennelijk ook meteen besmet." Het helpt wel dat steeds meer woonwagengewoners trouwen met een burger. "Die familie ziet dan ook de positieve kanten, die je verder nooit te horen krijgt. Dan blijken hun vooroordelen onterecht."

GOED VOORBEELD EINDHOVEN

Uitbreiding aantal standplaatsen

Eindhoven heeft 16 woonwagenlocaties met in totaal 156 standplaatsen. De grootte van de locaties varieert van 1 tot 27 standplaatsen. Verspreid over de locaties wonen zo'n vierhonderd mensen. Toen in 1999 de Woonwagenwet werd afgeschaft, publiceerde de gemeente Eindhoven een Plan van Aanpak Leefbaarheid Woonwagenlocaties. Zij wilde – op de lange termijn – het aantal standplaatsen sterk terugbrengen en de overstap naar een woning stimuleren. In de praktijk kwam daar weinig van terecht. In 2003 droeg de gemeente 9 locaties over aan wooncorporatie Wooninc en het beheer van de andere 7 aan Woonmaat. Bij die gelegenheid werden de locaties opgeschoond, het onderhoud en de handhaving verbeterd en ingezet op (voor)schoolse educatie.

Bij een evaluatie van het beleid in 2004 bleek er nog veel te schorten aan de huisvesting, deelname aan de samenleving, aansturing, afstemming, bestuurlijke samenwerking en de communicatie. Het rapport gaf ook de oorzaken aan: wederzijds diep wantrouwen, weinig kennis bij beleidsmakers en uitvoerders, weinig aandacht voor het woonwagenbeleid en functionarissen die zich zelden op een kamp lieten zien. En verder bleek dat alle problemen van woonwagenbewoners werden gereduceerd tot vraagstukken van veiligheid of huisvesting en er geen aandacht was voor welzijn, onderwijs en werkgelegenheid.

In 2005 formuleerde de gemeente haar doelstelling voor het woonwagenbeleid opnieuw: de normalisering van de positie van woonwagenbewoners en van de relatie tussen woonwagenbewoners en gemeente. Wilma Wobben, sinds 1 januari 2007 projectleider woonwagenezaken: "Op zich was die doelstelling niet nieuw. De weg ernaar toe wel."

Om te beginnen probeerde de gemeente alle bewoners in beeld te krijgen: hoeveel werken er, hoeveel hebben er een uitkering, hoeveel 'windhappers'³ zijn er, (waar) gaan de kinderen naar school? Wobben: "Zo'n onderzoek was nooit eerder gedaan en het leverde belangrijke en verrassende informatie op." Zo bleken vrij veel woonwagenbewoners een betaalde baan te hebben en maakten vrijwel alle kinderen de basisschool af. Wobben: "Waarna ze allemaal doorstromen naar het vmbo. Dat klopt natuurlijk niet. Maar dat kun je niet meteen aankaarten: heel lang was er nauwelijks contact, dus je moet vertrouwen opbouwen."

Ook de locaties werden in kaart gebracht: zijn ze naar de stad toe gebouwd of van de stad af, zijn ze toegankelijk? Wobben: "Dat was een goede gelegenheid om binnen te komen. We zijn er als gemeente te lang niet geweest. Je kunt het dan meteen hebben over brandveiligheid. Of je komt er achter dat de schoonmaakdienst van de

gemeente niet op een centrum komt. Daar kun je dan iets aan doen." Het was wennen. In het begin werd het 'nieuwe' beleid nog uitgevoerd op de 'oude' manier. Zo moesten de bewoners van drie woonwagencentra verhuizen om plaats te maken voor een nieuwbouwwijk. In een bijeenkomst met alle betrokkenen legde de gemeente een aantal mogelijkheden voor, maar de bewoners weigerden alle medewerking. Wobben: "Dat veranderde toen wij hen individueel gingen benaderen en hen niet alleen vertelden over de (on)mogelijkheden, maar hen ook vroegen naar hun wensen en ideeën. Daardoor ontstond er vertrouwen en kregen wij ook inzicht in de wensen en problemen op andere gebieden dan huisvesting." Vanaf begin 2007 is in ieder stadsdeel een locatieteam verantwoordelijk voor het opbouwen en onderhouden van het contact met woonwagenbewoners. Het locatieteam onderzoekt samen met de bewoners welke problemen er zijn en stelt in overleg met hen een plan van aanpak op voor zowel de locatiebrede als individuele problemen rond onderwijs, welzijn, werkgelegenheid en huisvesting. De gemeente Eindhoven maakte bewust de keuze het wonen in een woonwagen te accepteren als woonvorm. Mary Fiers, wethouder Wonen en Ruimte: "Als je ieders legitieme woonwensen zoveel mogelijk wilt honoreren, moet je ook het wonen op woonwagenlocaties mogelijk maken. In Eindhoven is dat een keuze die mag én kan." Samen met de lange wachtlijsten leidde dit standpunt er toe dat de gemeente besloot het aantal standplaatsen uit te breiden met 30 standplaatsen. Fiers: "Dat was een wezenlijke verandering ten opzichte van het beleid zoals dat zes jaar eerder was geformuleerd." Naast uitbreiding van het aantal standplaatsen kwamen er nog vier stadsbrede actiepunten:

- investeren in betere contacten met de woonwagenbewoners;
- beter functioneren van de wachtlijsten;
- het pro-actiever faciliteren van de overstap naar een woonwagenwoning;
- strenger toezicht op illegale situaties.

En er waren lessen uit het verleden. Fiers: "De centra moeten niet te groot zijn: er moet contact zijn met de rest van de wereld. Dus ja: uitbreiding van het aantal woonwagenlocaties, maar in samenhang met de omgeving. En honorering van woonwensen, maar rekening houdend met de schaarse ruimte. Wij honoreren dus niet de hele vraag. De wachtlijst telt 89 wachtenden, maar er komen dertig uitbreidingsplaatsen. Je moet in de discussie over de invulling van de schaarse ruimte heel zorgvuldig zijn – zowel naar de buurt als naar de woonwagenbewoners."

3) Mensen zonder uitkering of inkomen, die "van de wind" leven.

Op dit moment wordt in kaart gebracht waar uitbreiding mogelijk is en welke woonwagenbewoners wellicht liever in een reguliere woning willen. Wooncorporatie Wooninc bouwt enkele woonwagenvlekken in een nieuwbouwgebied en 'versteent' enkele standplaatsen. De woonwagens zijn vrijwel allemaal eigendom van de bewoners en zijn er soms heel slecht aan toe. Ook dat is een reden om de doorstroming van woonwagens naar woonwagenwoningen te stimuleren. Bij jongeren is dat gemakkelijker. Eddy Vis, medewerker woonwagenezaken: "De oudere generatie krijgt de wielen niet zo makkelijk uit het hoofd, de jongere wil vooral comfortabel wonen." Hoewel de gemeente vooral aan het begin van het proces heel nauw optrok met de wooncorporaties, liggen de *do's* en *don'ts* volgens wethouder Fiers niet bij de huisvesting. "Er ligt vaak te veel nadruk op het beheer. Wezenlijk is een integrale benadering: fysiek én sociaal. Hard waar het moet en zacht waar het kan. Verder moet je consequent zijn als je een programma opstart. Er is veel wederzijds wantrouwen. In het verleden zijn nog wel eens dreigementen geuit of toezeggingen gedaan die niet zijn waargemaakt. Dan krijg je aan beide kanten teleurstellingen. Je moet samen een weg zoeken, veel communiceren, duidelijk zijn. Het is ook heel belangrijk dat in de eigen organisatie de gelederen gesloten zijn. De samenwerking met opbouwwerkers, afvaldienst, sociale dienst en leerplichtambtenaar moet goed zijn afgestemd. En ten slotte hebben we geleerd om de doelgroep gericht en individueel te benaderen. Vroeger gingen we er nog wel eens met een hele horde op af."

Eindhoven

'Was die slagboom om de buitenwereld buiten te houden of ons binnen?'

De woonwagenlocatie ligt aan het eind van de wereld – een heel eind langs een kanaal en kale industrieterreinen waar woningen zijn gepland. Het centrum wordt binnenkort dan ook opgeheven en verplaatst. En dan krijgt mevrouw Van Veen, die al vijf jaar in een caravan woont, weer een eigen woonwagen. Op de plaats van het oude centrum Doolplein, waar ze al eerder woonde. Mevrouw Van Veen woont in een caravan pal naast de woonwagen van René, haar jongste zoon. Zij heeft haar eigen wagen afgestaan aan haar oudste zoon, die een vrouw en twee kleine kinderen heeft. Mevrouw Van Veen is burger, maar trouwde met een woonwagenbewoner. Haar schoonouders trokken langs de huizen met garen, band en andere kleine waar. Daaraan kwam een einde met de verhuizing naar het Doolplein – een groot regionaal centrum met een schooltje en een kerk, een vroedvrouw en een dokter, een winkeltje en een frietkraam. En met een slagboom, bediend door meneer Van Buuren. "Meneer Van Buuren zat daar als een soort politieagent. Ik zie hem nog zo zitten in zijn hokje. Ja, waar was die slagboom

eigenlijk voor? Om de buitenwereld buiten te houden of ons binnen? Dat heb ik me eigenlijk nooit afgevraagd."

Op het nieuwe terrein was weinig te verdienen. Haar schoonmoeder bleef venten, haar schoonvader startte een sloopbedrijf. De sociale dienst kwam regelmatig op de woonwagenlocatie en bood iedereen die het wilde een uitkering aan. "Ik zie nog hoe mijn schoonvader op zijn knieën in de weer was met een kabel, toen er een paar gemeenteamtensnaren het terrein opkwamen: 'Je hoeft niet meer te werken, Gerrit, je kunt van ons geld krijgen.' Mijn schoonvader stookte op: 'Ik denk er niet over. Ik ga niet leven van de armoede.'"

Haar oudste zoon, Gerrit, kon goed leren en dus kwam de meester langs om te vragen of hij hem extra lessen mocht geven, zodat hij naar het vervolgonderwijs zou kunnen. "Dat kreeg ik niet voor elkaar. Al die kinderen liepen daar 's middags te spelen. Dat wilde Gerrit ook. Toen heb ik aan de meester gevraagd of hij niet een klasje kon vormen met een aantal slimme kinderen. Dan zou Gerrit niet zo alleen zijn. Maar dat kon niet, of dat mocht niet." Gerrit bleef dus op de kampschool. René, de andere zoon, is maar een paar jaar naar school geweest. "Ik deed echt mijn best, maar het lukte niet." Inmiddels heeft René een tweedehandsautobedrijf – een eindje verderop langs het kanaal. Zeven jaar is hij met de sociale dienst bezig geweest om een bedrijf op te zetten. "Het was heel moeilijk: geen bank wilde me geld lenen. Nu ik heb bewezen dat ik een serieuze ondernemer ben, kan ik overal krediet krijgen." Maar ook hier laat de kredietcrisis zich voelen: veel handel is er niet.

Naar schatting zijn er in Nederland zo'n 2000 standplaatsen te weinig. De gemeente Eindhoven is één van de weinige gemeenten die het aantal standplaatsen uitbreidt. Wooncorporatie Wooninc doet dat netjes volgens de wachtlijst, met enkele uitzonderingen voor speciale gevallen.

René's oudste zoon is zo'n speciaal geval. Hij heeft een illegale standplaats en is zo lang gedoogd dat hij in aanmerking komt voor één van de uitbreidingsstandplaatsen. Marco Hompes van wooncorporatie Wooninc: "Je kunt niet jarenlang gedogen en dan opeens de teugels aantrekken."

Ook René's andere kinderen willen graag in een woonwagen wonen. "Ik heb voor mijn dochter gevochten, maar het is niet gelukt: ze kreeg een woning toegewezen, die we moesten nemen, ook al had er een hennepkwekerij in gezeten. Ik heb alles moeten strippen en hem helemaal zelf moeten opknappen. Het is een paleisje geworden, maar toch zou ze liever vandaag dan morgen hier terugkomen." Op een andere locatie wonen Hein en Tanja Bakker⁴. Tanja is de jongste van vier dochters. De oudste drie kregen een standplaats, maar zij niet. Gelukkig woonde haar moeder aan het einde van een rijtje woonwagens en was er op het naastgelegen veldje nog wel plek. Hein zette er een woonwagen neer. Niemand die iets zei en het was gratis. Dat was de mooie kant. Minder mooi was dat er geen enkele voorziening was. Douchen, naar de wc: het moest allemaal bij Tanja's moeder. "Met een baby door de kou." Ook de stroom taptten

4) Niet de echte naam.



ze van haar moeder af: dat was altijd oppassen dat je niet te veel apparaten of lampen tegelijk aan had. Toen hun zoontje, dat astmatisch is, erg ziek werd, ging de huisarts zich er mee bemoeien en sloot de gemeente hen aan op het gas, water en licht. Vanaf dat moment betaalden ze ook staangeld.

Naast de woonwagen van de familie Bakker staat nóg een illegale wagon. De buurman heeft nog steeds geen voorzieningen en tapt nog steeds stroom af.

Zoals zo vaak ligt hun locatie net buiten de bebouwde kom: omringd door een grasveld, een autoweg, een spoorbaan en twee oude villa's bewoond door studenten. Een eindje verderop ligt een middelbare school. Voor het eerst in al die jaren is één van de kinderen van het centrum naar het college gegaan. Patricia, de oudste dochter van Hein en Tanja, zit op de havo. Niet alleen haar familie, ook de school is apetrots. En het gaat heel goed. Ze had een goed rapport, met maar één 5,9. "Was dat nou voor aardrijkskunde of wiskunde?", vragen haar ouders zich af. "Geschiedenis", lacht Patricia.

Nu de gemeente Eindhoven het aantal standplaatsen uitbreidt, wordt de standplaats van de familie Bakker gelegaliseerd. Ook de drie andere gedoogde plekken worden gelegaliseerd en de hele locatie krijgt een facelift.

Het heeft nog wel wat voeten in de aarde. Dwars onder de wagon door loopt een gasleiding en de grond om de wagon is zo verzakt dat je, als het heeft geregend, laarzen aan moet trekken. De wagon moet dus van de standplaats af. Omdat de oude wagon dat niet gaat overleven, zijn Hein en Tanja op zoek naar een andere. Elke avond speuren ze internet af naar een wagon met vier slaapkamers, zodat de drie kinderen elk een eigen slaapkamer hebben. Maar een nieuwe woonwagen kost een ton en een goede tweedehands al gauw tachtigduizend euro. Hein en Tanja werken allebei in de schoonmaak – de één fulltime en de ander parttime – maar ook met de verhuisvergoeding van Wooninc komen ze niet aan zo'n bedrag. En op een woonwagen die niet op eigen grond staat, krijg je geen hypotheek. Marco Hompes kent het probleem en zoekt actief mee. De tijd dringt: de renovatie staat al gepland voor over twee maanden. Tanja maakt zich zorgen: "Als deze wagon wordt afgebroken, terwijl we nog geen nieuwe hebben, staan we met drie kinderen op straat."

GOED VOORBEELD DOMEIN

Contact, onorthodoxe methoden en oog voor aansluiting

Woningcorporatie Domein in Eindhoven beheert in de regio zes woonwagencentra met tien tot veertig woonwagenwoningen met Sinti en reizigers. Domein heeft als ondertitel 'vastgoedbedrijf met een sociaal hart'.

Jack van der Bent, medewerker bijzondere doelgroepen: "Ons uitgangspunt is dat mensen het recht hebben om te wonen op een plek en in een woonomgeving die past bij hun identiteit." Zo overlegt Van der Bent wekelijks met Lalla Weiss, woordvoerder van de Landelijke Sinti- en Roma Organisatie (LSRO). Lalla Weiss is vraagbaak voor veel Roma en Sinti en contactpersoon voor overheden en instanties. Weiss is zeer te spreken over de relatie met Domein. "Domein is de eerste en tot nu toe enige woningcorporatie die zich breed maakt voor de huisvesting van Sinti en Roma en andere bijzondere groepen. Domein gaat met mensen rond de tafel en praat met ze. Dat werkt heel goed."

Ook voor Van der Bent is het contact met Weiss belangrijk: "Zij kan natuurlijk niet spreken voor alle woonwagenbewoners, maar zij kan wel aangeven wat binnen de cultuur wel en niet wordt geaccepteerd. Met die wetenschap proberen we voor iedereen een passende woonvorm en -plek te vinden."

Als het nodig of nuttig is, hanteert Domein onorthodoxe uitgangspunten. Zo heeft de woningcorporatie een 'leefbaarheidsfonds' van 25.000 euro ter beschikking gesteld aan de Stichting Beter Wonen. De organisatie kan met dit geld Roma en Sinti ondersteunen in materiële zaken die op een andere manier niet (kunnen) worden vergoed. En projecten opzetten die het wonen op een woonwagencentrum ten goede komen. Van der Bent: "Dat komt de leefbaarheid op een centrum ten goede."

In de afgelopen vijf jaar heeft Domein de nodige ervaring opgedaan met verschillende manieren waarop een woonwagencentrum kan



zijn ingebed in de omgeving. Zo is woonwagencentrum Rooijakkers in Son en Breugel neergezet vóórdat de omliggende woonwijk werd gebouwd. En elders in Son en Breugel ligt woonwagenkamp Oranje-tip, omringd door bomen, middenin een villawijk. Van der Bent: "Dat werkt isolatie van de woonwagengewoners en onbegrip bij de buurt in de hand. Een woonwagencentrum moet 'matchen' met de omliggende wijk."

Toen de gemeente Best dan ook een nieuwe locatie aanwees voor woonwagengewoners die nu nog in illegale of slechte woonwagencentra wonen, besloot Domein van meet af aan in te zetten op een goede aansluiting op de (ook nog te bouwen) omringende wijk. Van der Bent: "Daarbij kun je mensen niet lukraak in een wijk droppen. Woonwagengewoners verschillen van de gemiddelde wijkbewoner, maar dat wil niet zeggen dat die verschillen niet te overbruggen zijn. Dat wil zeggen dat je goed moet kijken naar de bewoners, hun leefwijze en wensen en naar een omgeving die daarbij aansluit. Welke bewonersgroepen passen bij elkaar, wat voor soort woningen moeten er komen en wat voor voorzieningen?"

Van der Bent spreekt liever niet over 'integratie', maar over 'aansluiting bij de samenleving'. "Mensen hoeven echt niet de deur bij elkaar plat te lopen. Wel willen we dat ze in een zelfde woonwijk samen kunnen leven. Je moet rekening houden met verschillende culturen, maar er zijn ook overeenkomsten. Zo werken veel woonwagengewoners als zelfstandige. Deze mensen en bijvoorbeeld een kleine metseelaar of stukadoor hebben vergelijkbare behoefte aan opslagruimte. Dat delen zij met nogal wat mensen uit wijken met veel sociale woningbouw. Als je in je werk iets gemeen hebt, heb je makkelijker contact en die ontmoeting kan je in de buurt van een wijk organiseren. Als je je welkom voelt in de wijk waarin je woont, richt je je makkelijker naar buiten."

Het voorbeeld is er al: op de Eemshof in Son en Breugel staan twaalf woonwagens in een hofje tussen sociale woningen. De kinderen gaan naar dezelfde school. Van der Bent: "De buurt accepteert de aanwezigheid van de woonwagengewoners. Soms verhuist een woonwagengewoner naar één van de huurhuizen - en soms ook weer terug. Domein focust dus niet alleen op huisvesting, maar op een plaats in de samenleving."

Lalla Weiss heeft wel enkele adviezen voor woningcorporaties. "Ga praten: geef de bewoners de tijd om eerst zelf te bedenken wat ze willen. Het duurt soms even voor ze het weten. En dan kun je gaan onderhandelen. En werk niet te veel met tekeningen. Een maquette werkt beter. Het merendeel van de woonwagengewoners kan een tekening niet 'lezen'. Een muur, bijvoorbeeld, staat op een tekening als een streep. Dat zien veel mensen niet. Het is wel gebeurd dat die muur er eenmaal stond en weer moest worden ingekort, of beplant. Dat kost allemaal geld." Maar het allerbelangrijkste is het gesprek. "Je moet met de mensen praten, hen serieus nemen, hen het gevoel geven dat ze het zelf kunnen." Met Domein is dat wel in orde, al zijn de partijen het niet altijd eens. "Er zijn wel eens felle discussies en soms zien mijn eigen mensen mij als een soort landverrader. Ik moet



wel eens tussenbeide springen, maar we blijven in gesprek."

Het beheer van een woonwagencentrum is intensiever en individueeler dan bij een reguliere woonwijk. "De contacten met bewoners zijn persoonlijker: je maakt een-op-eenafspraken."

Er is - zoals overal - een kleine groep woonwagengewoners die overlast veroorzaakt. Die kleine groep trekt erg veel aandacht naar zich toe. Dit geeft buitenstaanders het idee dat er geen eer aan te behalen valt met werk of investeringen in de woonwagenlocaties. Van der Bent: "Het is de taak van de woningbouwcorporatie om die gevaarlijke en overlastsituaties te beëindigen. Soms betekent dit dat we iemand uit de woning moeten zetten. Je kunt duizend regels opstellen, maar die betekenen uiteindelijk niets, tenzij je ze kunt handhaven. Dat is de taak van gemeente en politie. Het is heel belangrijk om steeds in gesprek te blijven. Als je mensen normaal behandelt, mag je vragen, zelfs eisen, dat ze zich normaal gedragen. Andersom werkt dit niet, als je niet eerst investeert in de relatie en oplossing van de achterstand, bereik je niets. Het vertrouwen is er niet vanzelf, en je kunt het ook niet zomaar verwachten."

Son en Breugel

‘Lekker op onszelf’

Het kleine woonwagencentrum naast de voormalige vuilstortplaats in Son en Breugel is al een paar keer verplaatst. "Eerst stond het dáár. En nog eerder lag het aan de andere kant van het kanaal", wijst meneer Schaeffer. Alle plekken hebben één ding gemeen: ze liggen ver buiten de bebouwde kom. De kinderen gaan met een busje naar school. De bewoners vinden die afzondering prima. "Lekker op onszelf." De meeste kinderen gaan naar de Petraschool, een school voor bijzonder onderwijs. Romakinderen spreken thuis Romanes en hebben daardoor een taalachterstand. Lalla Weiss, woordvoerder van de Landelijke Roma en Sinti Organisatie, kent het probleem: "Wat de kinderen aan Nederlands kunnen, leren ze van de tv. Daardoor zijn er veel aanpassingsproblemen op school. Gelukkig komen er steeds meer voorschoolse projecten."

Het kleine centrum in Son en Breugel heeft de oervorm van een woonwagenkamp: een stuk of zestien wagens rond een veldje. Het is voor een groot deel een familiegebeuren. "Daar woont mijn zuster, daar mijn moeder", wijst één van de bewoners. Bij de ingang staan twee caravans. In de zomer trekt een aantal bewoners daarmee het land rond om het evangelie te verkondigen. Meneer Schaeffer en één van zijn zonen zijn voorganger bij de Pinkstergemeente. De andere zoon had een autobandenbedrijf, maar kon dat door ziekte niet voortzetten. Hij heeft vergaande plannen om er weer mee te starten. "De gemeente staat in mijn rug. Daar ben ik wel blij om."

Zodra Jack van der Bent, medewerker bijzondere doelgroepen bij

woningcorporatie Domein, het terrein op komt rijden, komen de aanwezige bewoners op hem af om hem te begroeten, iets te vragen of zijn hulp in te roepen. Vijf jaar geleden nam Domein de woonwagencentra over van de gemeente Son en Breugel. Van der Bent: "Dat is onze maatschappelijke taak. Ik vind het onvoorstelbaar dat wooncorporaties weigeren om een woonwagencentrum over te nemen. Destijds hebben corporaties bij de verzelfstandiging veel geld meegekregen voor een volkshuisvestelijke taak. Als ze die taak niet volledig willen uitoefenen, moeten ze dat geld misschien maar teruggeven."

Voor woningcorporatie Domein is de uitbreiding met de woonwagencentra een extra uitdaging. Van der Bent: "Het zijn trotse mensen. Dat zie je wel: ze lopen recht op, ze weten wat ze willen. Daar moet je lol in hebben. Ik vind het een mooie doelgroep."

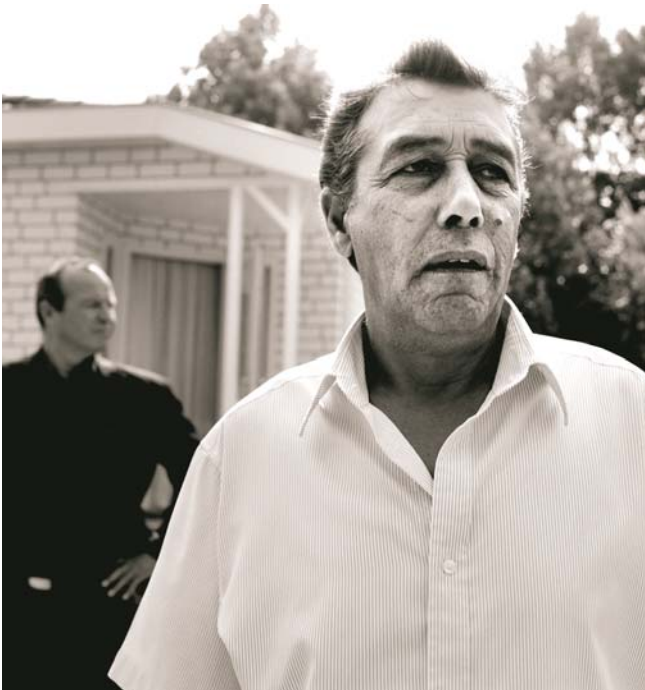
Onder de koffie bespreekt Van der Bent de wensen voor en de mogelijkheden van de nieuwe woonwagenwoning die binnenkort wordt geplaatst. Het gezin van vier woont nu in een tijdelijke wagen en dat valt – vooral met de kou – niet mee. "Je krijgt het hier binnen bijna niet warm gestookt."

Dan beent hij fronsend weg. Achter één van woonwagenwoningen staat een losse caravan. Een jong stel is afkomstig van een ander centrum en is in afwachting van een eigen plek zo lang achter de woonwagen van oma gekropen. Van der Bent: "Het is goed dat ik dat zie. De vrouw is in verwachting en ik begrijp best dat ze wat willen, maar je kunt niet zomaar ergens een caravan bijplaatsen."

Een paar kilometer verderop in Son en Breugel zit Jan van der Weerde in een nieuwe, stenen woonwagenwoning. Het complex Rooijseweg staat er nu drie jaar. Met de tien identieke woonwagenwoningen oogt het schoon en netjes, maar ook wat eenvormig en kaal. Meneer van der Weerde heeft gemengde gevoelens. Ja, het huis is mooi, ruim en warm en buiten is het schoon, maar toch vindt hij het jammer dat alle huizen hetzelfde zijn en hij de ruimte niet zelf heeft in kunnen delen. En het blijft vreemd dat het een huis is. "Ik mis de wielen. En steen: dat is echt wennen, hoor."

Van der Bent begrijpt het wel. "Maar de vraag is wel of het soort woning belangrijk is als soort woning, of als symbool voor iets dat verleden tijd is: de sociale cohesie van het kamp."

Het blijft zoeken naar de beste oplossing. Om woonwagencentrum Rooijseweg heen wordt de grond bouwrijp gemaakt: er komt een woonwijk. Deze volgorde voorkomt beroepsprocedures van omwonenden, maar toch pakt Domein dit nu niet meer zo aan. Van der Bent: "Het uitgangspunt moet niet zijn of iets *handig* is, maar of iets *goed* is. En deze opzet is niet goed voor de aansluiting van de bewoners bij de samenleving. In Best doen we het daarom van meet af aan anders."





GOED VOORBEELD WINTERSWIJK

De Woonplaats. Van wagen naar huis

Toen het grote regionale woonwagencentrum Dennenoord werd opgeheven, deed de gemeente Winterswijk de wagens en grond van de zeven kleinere centra over aan wooncorporatie De Woonplaats. Die stelde zich van meet af aan open voor de nieuwe categorie bewoners. Directeur Fons Catau: "Ons uitgangspunt is: mensen moeten goed wonen en woonwagenwonen is een normale vorm van huisvesting. Dat moet je goed regelen."

Reuvekamp beaamt dat: "De Woonplaats heeft woonwagenbewoners van meet af aan geaccepteerd als een speciale doelgroep met eigen woonwensen. Fons Catau zei altijd: 'Zeg maar dat wij wel willen.'" Zo wilde een aantal bewoners graag bij elkaar blijven wonen, maar was op het centrum aan de Dahliastraat maar plaats voor zeven standplaatsen. Op voorstel van De Woonplaats werd de wijk iets anders ingericht en pasten alle bewoners erin. Ook bracht De Woonplaats bewoners op verzoek onder in speciale seniorenwoningen en gewone eengezinswoningen.

Voordat Dennenoord werd afgebouwd, kozen sommige woonwagenbewoners ook al voor een woning. In Aalten, Groenlo, maar vooral in Enschede. Catau: "Wij sturen daar ook wel op aan. Wij zetten die deur nadrukkelijk open." Het aantal was niet heel hoog: één of twee per straat. "Mensen willen een woonomgeving waardoor ze vooruit kunnen. Zelfs alleen overleg over de vernieuwing van een centrum

heeft al invloed op het aantal kinderen dat naar school gaat. Een goede samenwerking tussen woningcorporatie en bewoners is heel belangrijk. Wij en zij moeten samen een kansrijke omgeving creëren." Inmiddels beheert De Woonplaats nog maar twee woonwagencentra: één centrum is overgegaan in particuliere handen, een aantal andere is vervangen door woningbouw. Een woonwensenonderzoek van de gemeente Winterswijk wees op een behoefte aan meer goedkope huurwoningen en ook enkele woonwagenbewoners vroegen om een 'gewone' woning. Daarop ontwikkelde De Woonplaats een plan voor alle sociale huurders. Onderdeel daarvan was de transformatie van het woonwagencentrum aan de Joost van den Vondelstraat in een woonwijk met sociale woningbouw.

Op een informatieavond werden alle bewoners tegelijkertijd over het plan geïnformeerd. Anne Korten, medewerkster van De Woonplaats: "Het is belangrijk dat iedereen hetzelfde verhaal hoort. Zo voorkom je onvrede en achterdocht." Gewapend met kleurige folders togen Anne Korten en haar collega Ingrid Mes naar de voorlichtingsavond. De bewoners weigerden alle medewerking. Na een kwartier was de zaal leeg. Anne: "Daar zaten we met onze folderlijn."

Bij een huisbezoek aan alle bewoners afzonderlijk bleken sommige bewoners wel te willen verhuizen. Anne en Ingrid: "Een kampje lijkt allen voor één en één voor allen, maar als je mensen individueel

spreekt, ligt dat soms heel anders. Eerst zei bijna iedereen te willen blijven. Maar de tweede vraag was al gauw: 'Hoeveel vergoeding zou ik dan krijgen?' Niet iedereen ging akkoord met de 5000 euro verhuiskosten die wij boden. Bijvoorbeeld omdat de woonwagenvoor veel geld was verbouwd."

Op een volgende gezamenlijke informatieavond deed De Woonplaats alle bewoners eenzelfde voorstel: 6000 euro verhuisvergoeding of 4000 euro en toestemming om de wagen zelf te verkopen. Deze keer bleven de bewoners al veel langer. Het voorstel werd per brief bevestigd en de bewoners kregen bedenktijd. Eén bewoonster verkocht haar wagen, de anderen gingen akkoord met de voorgestelde verhuisvergoeding. Een bezoek aan al eerder gerealiseerde eengezinswoningen in Borculo nam de laatste reserves weg. Ingrid Mes: "Dat werkte heel goed: een echt huis ziet er heel anders uit dan op de tekening."

Omdat de woningen op de plaats van het centrum werden gebouwd, gingen de bewoners tijdelijk in een wisselwoning.

Bij een eerdere overgang van woonwagens naar woningen konden de bewoners hun eigen woning kiezen. Zo kwamen tien ex-woonwagengewoners naast elkaar te wonen. Anne: "Toen er later een tussenwoning leeg kwam, verzetten de bewoners zich zo sterk tegen alle burgerkandidaten dat die ervan af hebben gezien. Nu woont er weer een ex-woonwagengewoner."

Bij de verhuizing van de Joost van den Vondelstraat pakte De Woonplaats het dus anders aan. De woonwensen bleken daarbij ook aan verandering onderhevig. Ingrid: "Eerst wilden alle bewoners terug naar precies dezelfde plek. En anders naast elkaar. Maar ten slotte hoefde dat ook niet meer zo nodig." De oud-bewoners van het woonwagencentrum wonen in de Joost van den Vondelstraat niet naast elkaar, maar hebben allemaal een hoekwoning. De huur van de

hoekwoningen is aangepast, zodat de bewoners in aanmerking komen voor huursubsidie.

Terugkijkend is een belangrijke succesfactor dat instanties recht-doorzee zijn, zegt Anne Korten. "Dat geldt altijd, maar zeker bij deze doelgroep. Je moet zaken niet mooier voorstellen dan ze zijn en je houden aan je woord." Ook is het goed om alle betrokkenen tegelijkertijd te informeren. Dat voorkomt veel telefoontjes, scheve gezichten en het vermoeden dat iemand anders wordt voorgetrokken. Reuvekamp vindt het vooral belangrijk om het beleid met de doelgroep af te stemmen. "Als je het beleid van dertig jaar overziet, kun je alleen maar constateren dat de groep enorm flexibel is. De overheid formuleerde de eisen, maar de mensen zelf hadden niets in te brengen. Maak hen een partner in de onderhandeling: welke plek is het meest geschikt? Wat is het beste voor de kinderen? Ze moeten het gevoel hebben dat ze iemand zijn."

Winterswijk

'Je moet je aanpassen'

Op een dressoir staat een gigantisch lcd-scherm. Aan de muur hangen de communiefoto's van de zes kleinkinderen. De woonkamer is uitgebreid met een extra aangebouwde slaapkamer, zodat mevrouw Battels de trap niet op hoeft. Sinds juli vorig jaar woont het echtpaar Battels in een gloednieuwe huurwoning. In een hoekhuis van een rijtje van zes - op de plek van hun oude standplaats.

Mevrouw Battels is alleen thuis. Haar man kon het gesprek niet aan: hij is weggegaan. "Als het aan hem had gelegen, waren we nooit uit de woonwagenvoet weggegaan. Hij vindt het verschrikkelijk om in een huis te wonen. Hij doet het alleen voor mij."

Mevrouw Battels loopt heel moeilijk en verplaatst zich buitenshuis in een scootmobiel. Dat is eigenlijk niet te doen in een woonwagen met trapje. Toen het centrum in Winterswijk werd vervangen door een woonwijkje met gewone huizen, zag zij dan ook wel in dat zij daar beter uit de voeten zou kunnen.

"Ik ga jullie eens lekker verwennen." Met een breed gebaar komen er twee schalen met koeken op tafel. Nee, de schoenen hoeven niet uit: "Je moet je aanpassen." Mevrouw Battels is 60 jaar, haar man drie jaar ouder. Zestien jaar was ze toen ze hem ontmoette en vrijwel meteen zwanger. Vanaf dat moment reisden ze samen rond. Haar man ging langs de deur met elastiek en pleisters en zij ging met hem mee. "We hadden een campingauto: een auto met een vierkante bak erop met daarin een bed en een keukenblok." Uitvalsbasis was eerst het centrum van zijn moeder, daarna dat van zijn zus en zwager in Groningen. Daar konden ze altijd mee-eten, zo konden ze iets opbouwen. "In 1965 kochten we voor 362,50 gulden onze eerste woonwagen. Mijn schoonzus had een bed voor ons op de kop getikt. Ze zei: 'Je moet maar dicht tegen hem aankruipen, want ik kon alleen een eenpersoonsbed krijgen.'"



Meneer en mevrouw Battels kregen drie kinderen: twee zoons en een dochter. Toen de kinderen leerplichtig werden, bleef mevrouw Battels op het centrum, terwijl haar man de deuren langs ging. In de jaren zestig belandden zij op Dennenoord bij Winterswijk – één van de vijftig grote regionale centra waar woonwagenbewoners als gevolg van de Woonwagenwet van 1968 werden ondergebracht. "Toen mochten we niet meer rondtrekken, maar we wilden het ook niet meer. Het is zwaar."

Dennenoord – 65 standplaatsen, een enkele passantenplaats en tweehonderd bewoners – werd in 1970 geopend. Anton Reuvekamp was er jongerenwerker. "Het was het mooiste centrum van het land, met een basisschool, een clubgebouw, een voetbalveld. Maar het had er nooit mogen komen. Alle bewoners kwamen uit de dorpjes in de omgeving. Daar hadden ze contacten en werk. Het waren echte reizigers: waar gehandeld kon worden, daar gingen ze naar toe. Dat hele netwerk ging kapot. In het begin kwam de Sociale Dienst de uitkeringen op het kamp brengen: hoe maak je mensen apathisch?" En mét de grote kampen kwam ook alle negatieve publiciteit op gang. Beeldvorming kun je alleen veranderen door contact. Reuvekamp: "Het isolement kwam van twee kanten. Ook de woonwagenbewoners gingen zichzelf isoleren: dat was veilig. De paar kinderen die na de basisschool op het kamp naar het vervolgonderwijs gingen, heetten op school 'schooiertjes' en op het kamp 'studentjes.'" Tegen de stroom in organiseerde Reuvekamp activiteiten met jongeren-centra in Winterswijk. "De jongens van het kamp voetbalden met die uit het dorp. Ze werden met busjes gehaald en gebracht."

In 1977 maakte een nieuwe wetwijziging weer ruimte voor kleinere kampen. De gemeente Winterswijk besloot ook de bewoners van Dennenoord weer te verspreiden. Reuvekamp: "Dat gaf spanning: ze zaten eigenlijk net in dat grote kamp. In 1975 was er al weer sprake van dat de wet zou veranderen. Zo'n beslissing hangt dan al die tijd boven je hoofd." De uitplaatsing was niet meteen een feit: in 1983 werd Dennenoord nog gerenoveerd. In plaats van het badhuis, waar bewoners alleen terecht konden tijdens kantooruren, kwamen er mobiele douches en bergingen, die mee zouden kunnen naar een nieuw centrum.

De eerste bewoners verhuisden in 1990. Op 27 november 1992 deed gedeputeerde J. de Bont het hek dicht. Alle bewoners van Dennenoord waren vertrokken naar zeven kleine centra met maximaal 14 standplaatsen – de nieuwe overheidslimiet. Aanvankelijk wilde de gemeente Winterswijk de bewoners opnieuw verspreiden over de Achterhoek. Reuvekamp: "Daartegen kwamen ze in opstand. Het oude netwerk én de handel waren immers de nek omgedraaid. Bewoners en gemeente kwamen elkaar tegemoet in een werkgelegenheidsplan. De gemeente heeft zich toen écht ingezet om de woonwagenbewoners te integreren via opleiding en werk."

Op Dennenoord kwamen enkele bedrijfsstandplaatsen: metaal, machinehandel, antiek, allerhande. Ook een aantal andere bedrijven kon terecht op het industrieterrein. De gemeente, de provincie en het werkgelegenheidsfonds stelden zich garant, maar aanvankelijk

was er geen enkele bank die een krediet wilde verlenen. Reuvekamp: "Pure discriminatie: het krediet was voor 100 procent gedekt." Toen de Triodosbank de eerste kredieten verleende, was dat het begin van de omslag. Inmiddels vormt een krediet geen probleem meer. Reuvekamp: "De bedrijven draaien goed. Er is er nog geen één failliet gegaan."

De kinderen van mevrouw Battels hebben allemaal werk. De oudste kleindochter van mevrouw Battels is 20 en heeft een goede opleiding. "Ik heb altijd gezegd: eerst een opleiding volgen en werk vinden. Dan pas aan een jongen denken." De kleinzoon – die even binnenloopt om bij oma te lunchen – is, net als zijn broer, in opleiding voor timmerman. Een van de andere kleinzoons is blind. Sinds kort woont hij doordeweeks op Bartimeüs. Dat is voor iedere ouder een geweldige stap, maar voor woonwagenbewoners helemaal. "Wij laten onze kinderen niet graag los – en al helemaal niet in de burgermaatschappij."

Het beleid in Winterswijk is om standplaatsen af te bouwen en woonwagenbewoners onder te brengen in 'gewone' huizen. Volgens Reuvekamp is dit de wens van zowel de gemeente als de bewoners zelf. "Het is een brede ontwikkeling. Ooit was een woonwagen noodzaak. Nu geldt dat alleen nog voor kermisexploitanten. De meeste woonwagenbewoners wonen nu in chalets; die kun je toch helemaal niet meer verplaatsen? Soms verlangen mensen terug naar iets wat er nu al niet meer is. Ze missen de groep. Maar in de jaren zestig, zeventig had niemand wat, dat schept een band. Nu is er soms ook afgunst."

In 1998 werd een gedeelte van het kamp aan de Joost van den Vondelstraat al ingeruild voor woningen. Reuvekamp: "Maar de Woonwagenwet eiste dat de standplaatsen in tact bleven." De dochter van meneer en mevrouw Battels trok in één van de nieuwe huizen – haar ouders bleven op het centrum.

Toen De Woonplaats kwam met het aanbod om in een gewoon huis te gaan, wilden de Battelsen eigenlijk liever niet. Mevrouw Battels: "Ik heb gevochten om te kunnen blijven en de wagen aan te laten passen. Maar toen ben ik rond gaan kijken. Mijn kinderen wonen in een huis, mijn broer in Deventer heeft een aangepaste woning. En toen De Woonplaats ons meenam naar Borculo, ben ik omgegaan." Met de (burger)buren is het contact goed. "We zeggen elkaar gedag en bij nood helpen we elkaar." In twee andere hoekhuizen wonen ook oud-bewoners van het woonwagencentrum. Maar sinds dat is opgedoekt, heeft ze daar weinig contact meer mee. "De gezelligheid is weg. Maar ik kan gelukkig goed alleen zijn."

En het huis is mooi – al zegt mevrouw Battels dat al die luxe voor haar niet had gehoeven. En al wordt ze eigenlijk helemaal in beslag genomen door de aanvraag voor een eigen oprit. "Dan kan ik mijzelf redden." Deze week is er een brief gekomen, maar mevrouw Battels kan hem niet zelf lezen. Het is goed nieuws: de oprit wordt binnen zes weken aangelegd. Mevrouw Battels wil het nog wel vier keer horen: "Staat dat er echt?"

GOED VOORBEELD RAAMSDONKVEER

Verregaande inspraak van bewoners

Het complexje ligt midden in het dorp. Nu nog aan de rand van een bedrijventerrein, maar binnenkort midden in een nieuwe woonwijk. Een paar jaar geleden stonden er nog zeventien losse oude wagens, met aparte gebouwtjes voor sanitair en berging, maar inmiddels is een groot deel van het woonwagencentrum in Raamsdonkveer vervangen door versteende woningen.

De bewoners hadden van meet af aan volledige inspraak. Architect Henk Elzerman van architectenbureau Marquart: "De gemeente wilde het centrum vernieuwen, maar kwam er niet uit. Nadat de Woonstichting Geertruidenberg het complex van de gemeente had overgenomen, kwamen wij in beeld. Wij hadden nog niet eerder met woonwagens gewerkt. Niemand had nog enige ervaring." Het bureau tekende verschillende plattegronden, inventariseerde de wensen van de bewoners en besloot er een pilotproject van te maken, waarin de wensen van de bewoners zo veel mogelijk zouden worden gehonoreerd.

Die wensen bleken zeer divers. Zo wilde iemand graag kleine ramen, omdat zijn kind niet tegen daglicht kan. Een ander wilde een geschakelde woning. Sommigen graag een hoekwoning. Elzerman: "De overgang naar een vaste woning moest een plaats krijgen. Iemand vroeg: is het mogelijk wielen te schilderen?" Twee oudere mensen wilden hun wagen niet uit. Elzerman: "Die wagens zijn blijven staan. We hebben er al wel vast een fundering onder gelegd, zodat we in de toekomst daar wel een woonwagenwoning kunnen bouwen." De anderen kregen een verhoogde woonwagenwoning met een trapje naar de voordeur en een voordeur die naar buiten draait – net als in een woonwagen. Voor het binnenwerk mochten de bewoners – binnen bepaalde kaders – zelf schetsen maken: hoeveel ruimtes, waar de keuken, waar de badkamer. Elzerman: "De limiet was de grootte van het terrein."

Het overleg met de bewoners was erg intensief. Het bureau is om de hoek en ze kwamen regelmatig binnenlopen. De wensen werden wel steeds verder opgevoerd. Elzerman: "Ze wisten heel goed wat ze wilden. Dan is het aan de opdrachtgever hoe ver die gaat in zijn concessies." Tijdens het bouwen van de woonwagenwoningen stonden de wagens tijdelijk aan de overkant van de weg, waardoor de bewoners bovenop het bouwproces stonden. Elzerman: "Het waren bewoners, maar tegelijkertijd toezichthouders."

Het was leuk, interessant en vermoeiend, zegt Elzerman achteraf. En ongetwijfeld ook duur, maar omdat het een pilot was, speelden de kosten niet zo'n rol en er is geen nacalculatie gedaan. "Deze manier van werken was voor ons nodig om te ontdekken wat het eigene is van een woonwagenwoning en wat belangrijk is voor bewoners." Het moest wel effectiever, bleek. Inmiddels heeft het architectenbureau drie verschillende types ontwikkeld: een twee-, drie- en vierkamerwoning. Elzerman: "Het zijn geen versteende wagens, maar eigenlijk gewoon woningen. In Raamsdonkveer gebruikten we nog wel wat prefab, maar in Made en Waalwijk hebben we traditioneel gebouwd. In Leiden plaatsen we nu lichtgewichtwoningen, maar dat heeft te maken met de ondergrond."

Wat heeft Elzerman ervan geleerd? "Ik heb goed leren luisteren naar wat de bewoners precies willen. Je moet de bewoners niet passeren en hen serieus nemen. Het is gewoon een doelgroep, net als een schooldirectie, of een gemeente. De woning is niet ingewikkeld: het is één bouwlaag met een kap. Het is wel ingewikkeld om binnen de gegeven kaders hun wensen te realiseren. Woonwagenbewoners zijn goede onderhandelaars. Ze zoeken de grens op en als ze het idee hebben dat ze iets kunnen krijgen, gaan ze er helemaal voor. Daarom is het ook goed als er – zoals in ieder bouwproject – een coördinator/projectleider tussen zit, die aanspreekpunt is voor de bewoners. Want voor de rest pak je het aan als een gewoon bouwproces."

VAN HANDKAR TOT WOONWAGENWONING

De allereerste woonwagens waren – naar verluidt – kleine platte boerenwagens op twee wielen met een zeil eroverheen gespannen. Je kon er niet rechtop in staan en ze werden eigenlijk alleen gebruikt om te slapen. De bedden waren van stro en door de afmeting van net twee bij drie meter staken de voeten tijdens het slapen onder het zeil uit. Als ze zich geen paard konden veroorloven, trokken de reizigers de wagen zelf. Met de steunribben en schotten die creatieve handelsreizigers na verloop van tijd tegen de zijwanden timmerden, begon het geheel een beetje te lijken op – inderdaad – een 'woon'wagen. En na verloop van tijd kwamen er professionele wagenmakers, die op bestelling een woonwagen leverden. De wagens heetten soms naar de plaats waar zij waren gemaakt: zo is er de Tielwagen.

In 1918 stelde de eerste Woonwagenwet ook de eerste eisen aan een woonwagen: een minimale afmeting van 4,5 bij 2,1 en 2,1 en een apart nachtverblijf. Wie aan de voorwaarden voldeed, kreeg een schouwnummer.

In het Openluchtmuseum in Warffum staat een gerestaureerde woonwagen uit de jaren twintig. De foto van vóór de restauratie toont een wagen van een meter of vijf lang met aan weerszijden drie ramen. Ook de ouderwetse Pipowagens zijn er nog. Ze zijn zelfs weer te koop: nieuw gemaakt, inclusief bedstee en balkon. Zeven meter lang, tweeënhalve meter breed: voor veertienduizend euro. Zo ongeveer moeten de meeste woonwagenbewoners tot diep in de jaren zestig door ons land hebben gereisd.

Na de Tweede Wereldoorlog werden de wagens steeds groter en ook modieuzer – soms met prachtig hout- en glassnijwerk.

De stacaravan, die eind jaren zestig werd ontwikkeld, was twaalf meter lang en kon alleen nog met een dieplader worden verplaatst.

In de jaren zeventig zette de VROM-wagen een nieuwe norm voor afmeting en kwaliteit: groter (maximaal vijftien bij 3,5 meter), beter, maar zonder sanitair en berging en met een slechte ventilatie. Midden jaren negentig experimenteerde de gemeente Hendrik Ido Ambacht met een nieuwe wagen: de LOWV-wagen – zo genoemd naar het Landelijk Overleg Woonwagenvrouwen, dat aan de wieg van de nieuwe wagen stond. De LOWV-wagen is groter (10,30 bij 6,10) en veel comfortabeler dan de VROM-wagen en heeft sanitair, kastruimte en een berging, maar zonder wielen. Het bleef bij een experiment. In 1998 meldde het ministerie van VROM de Kamer: 'De markt heeft er geen belangstelling voor en ontwikkelt zijn eigen alternatieven.'

De markt voegt zich naar de wensen van de woonwagenbewoners – en die veranderen met de tijd. In het jaar 2001 onderzoekt de



gemeente Amersfoort de woonwensen van ruim honderd woonwagenbewoners. Die willen vooral een grotere wagen, vrijwel niemand vindt het belangrijk dat die ook verplaatsbaar is. Een jaar later concludeert ook minister Remkes na een eigen onderzoek dat nog maar een kleine minderheid van de woonwagenbewoners nog wil kunnen trekken en dus behoefte heeft aan passanten- of trekkersstandplaatsen. De overgrote meerderheid van de woonwagenbewoners wil vooral wonen in een vertrouwd groepsverband, bij voorkeur de familie. Dat mag ook wel een 'eigen' buurt of wijkje zijn – zolang men maar kan beïnvloeden wie er in een vrijkomende woning komt.

Rond de eeuwwisseling worden de eerste stenen woonwagenwoningen neergezet. Een mengvorm tussen huis en woonwagen, die voldoet aan de strenge regelgeving in de bouw. De woonwagenwoning lijkt een goed alternatief voor de veel minder duurzame woonwagens die binnen veertig jaar zijn afgeschreven. In Groesbeek worden – in overleg met de bewoners – alle twaalf wagens van een kamp 'versteend'. Smaller en langer dan 'gewone' eengezinswoningen – net zoals de 'oude' wagen. Niet alle woonwagenbewoners zijn er blij mee. "Steen stinkt", zegt bijvoorbeeld Lalla Weis, woordvoerder van de Landelijke Sinti en Roma Vereniging. "Je ruikt het cement, vooral als het heeft geregend. Het is veel aangener om in hout te wonen. Wij noemen dat 'heimlikes': warm, vertrouwd. Het moet toch mogelijk zijn om een duurzame woonwagen te ontwerpen? In Noorwegen of Zwitserland zijn veel huizen van hout en die gaan toch allemaal lang mee?"

In 2003 schrapt het ministerie van VROM de minimumomvang van nieuwe woonwagenstandplaatsen. Doordat nieuw gebouwde wagens steeds breder worden, staan ze vaak gevaarlijk dicht tegen elkaar aan en als de gemeente de omvang van een standplaats zelf kan bepalen, kan zij beter inspelen op de situatie ter plekke. Bovendien moet het wonen in woonwagens worden genormaliseerd: "Momenteel is immers bij geen enkele andere functie sprake van een voorschrift over de omvang van het perceel." Inmiddels worden overal in het land woonwagens vervangen door (deels) houten chalets of versteende (woonwagen)woningen.



3 SUCCESFACTOREN

SUCCEFACTOREN

1. **Neem het bestaande beleid kritisch onder de loep**

Ligt er een visie aan ten grondslag? Wat werkt? Wat niet?

2. **Leer de (differentiaties in de) doelgroep kennen**

Wie zijn er zelfredzaam, wie autonoom, ontvankelijk of afhankelijk?

3. **Zoek aansluiting bij de differentiaties in de doelgroep**

Een zelfredzame woonwagenbewoner vraagt geen apart beleid. Een criminele woonwagenbewoner repressie, een ontvankelijke woonwagenbewoner gerichte aandacht en een afhankelijke woonwagenbewoner gerichte hulp.

4. **Weet of je repressieve, sociale of fysieke maatregelen kunt en/of moet inzetten**

Wees hard waar het moet en zacht waar het kan.

5. **Investeer in de relatie**

"Als je niet eerst investeert in de relatie met bewoners bereik je niets."

6. **Benader de mensen individueel**

"Een centrum lijkt vaak een eenheid, maar als je bewoners individueel spreekt, zeggen ze soms iets heel anders dan in de groep."

7. **Respecteer de gedragsregels**

"Een beheerder loopt nu soms binnen zonder kloppen. Dat is ongeleefd en mensen zijn daar terecht kwaad over. Je moet je schoenen uitdoen als je een woonwagen in gaat."

8. **Betrek de doelgroep bij het beleid**

Wat zijn hun inschattingen, wensen? Kennis daarvan is belangrijk voor de inhoud van het beleid, het draagvlak én de methodiek (partnerschap).

9. **Betrek betrokken professionals bij het beleid**

De wijkagent, de buurtwerker, de leerplichtambtenaar, maatschappelijk werker, docent, beheerder of pastor hebben vaak een schat aan kennis.

10. **Stem het beleid goed af met alle betrokken professionals**

In de eigen organisatie moeten de gelederen gesloten zijn. De samenwerking met opbouwwerkers, afvaldienst, sociale dienst en leerplichtambtenaar moet goed zijn afgestemd.

11. Spreek woonwagenbewoners aan als gewone burgers

Spreek woonwagenbewoners aan als onderdeel van de wijk, heb oog voor hun aansluiting bij de samenleving.

12. Zorg voor een goede informatievoorziening

Wees transparant en: goede informatie voorkomt scheve gezichten, het vermoeden dat iemand anders wordt voorgetrokken en veel telefoontjes.

13. Wees rechte doorzee en duidelijk

Stel zaken niet mooier voor dan ze zijn.

14. Kom afspraken na

In het verleden zijn te veel afspraken niet nagekomen: dat roept wantrouwen op.

15. Durf te experimenteren met onorthodoxe methoden

Durf als dat nuttig of nodig is onorthodoxe methoden te hanteren.

16. Als het contact moeilijk is: zoek aansluiting bij de vrouwen

Alle vrouwen willen het beste voor hun kinderen. Probeer daarbij aan te sluiten.

17. Verken de mogelijkheden van kleinschaligheid en nabijheid

Het is geen garantie voor succes, maar in ieder geval is het omgekeerde waar: een centrum ergens achteraf nodigt niet uit tot sociale omgang. Een kleinschalig centrum dat ook sociaal goed is ingebed in een woonwijk, biedt daartoe meer kansen.

Uitgave



Postbus 1878

3000 BW Rotterdam

telefoon 010 – 282 50 50

sev@sev.nl

www.sev.nl

Tekst

Marijke Verduyn

Eindredactie

Ilse Crooy, Tekst en advies

Fotografie

Hans Reitzema (pag. 14, 16, 19, 20, 21,
22, 23, 24)

Hollandse Hoogte: Joost van den Broek
(pag. 6) Werry Crone (pag. 8 & 10),
Klaas Fopma (pag. 28), Jos Lammers
(pag. 11)

Vormgeving

Gé grafische vormgeving

Druk

Line Up Mediaservices

Januari 2010

