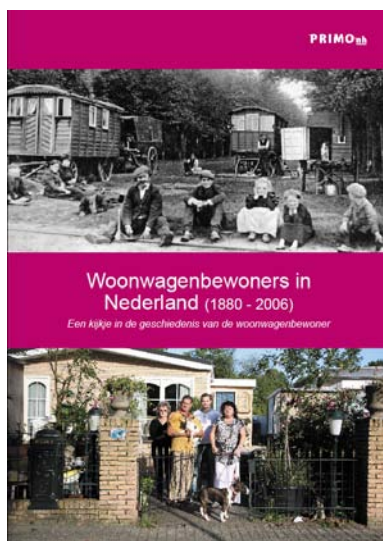




Woonwagenbewoners in Nederland (1880 - 2006)

Een kijkje in de geschiedenis van woonwagenbewoners





PRIMO nh
 Postbus 106
 1440 AC Purmerend
 Telefoon 0299-418700
www.primo-nh.nl

Colofon

Dit is een uitgave van PRIMO-nh

PRIMO-nh

Overname of openbaarmaking van (gedeelten van) deze uitgave is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van PRIMO-nh

Purmerend, oktober 2006

Oplage: 1.400 exemplaren

Foto voorpagina: Peter Hardewijn/beeldendvermogen en Openluchtmuseum Arnhem

Samenstelling: Jos Donker/PRIMO-nh

Tekstbijdrage: Jos Overbekking/Prisma Brabant

Vormgeving: Brain Communication/Krommenie

Deze CD-rom bevat geïllustreerde achtergrondinformatie bij het boekje 'Woonwagenbewoners kiezen het gesprek'.



Woonwagenbewoners in Nederland

Verantwoording

Om een inzicht te geven in de historie van woonwagenbewoners in Nederland zijn hier twee teksten weergegeven.

De eerste is een publicatie van Annemarie Cottaar, Wim Willems en Leo Lucassen, 'Woonwagenbewoners en zigeuners in Nederland', dat in het kader van het project Bouwstenen voor intercultureel onderwijs in 1997 werd uitgegeven door de KPC Groep. Wij hebben daar met toestemming van de uitgever dankbaar gebruik van gemaakt.

Het is een verantwoorde, beeldende tekst, die een uitstekende inkijk biedt in de historische ontwikkelingen die woonwagenbewoners hebben doorgemaakt. Omdat de tekst – na bijna tien jaar onvermijdelijk – op een aantal plaatsen was gedateerd, zijn enkele tijdsgebonden passages met toestemming van de uitgever aangepast. Met het oog op de opname in deze publicatie van PRIMO-nh is ook een aantal gedetailleerde passages weggelaten en dat betreft ook de behandeling van de Roma en Sinti (in de tekst nog 'Zigeuners' genoemd). Daarnaast is ook de literatuurlijst enigszins ingeperkt en vereenvoudigd weergegeven. Getracht is in inhoudelijk opzicht niet af te wijken van de oorspronkelijke tekst.

De tweede tekst is als actualisering en aanvulling op de eerste geschreven door Jos Overbekking van Prisma Brabant te Tilburg. Hierin ligt meer de nadruk op de ontwikkelingen van de laatste decennia en is een aantal aspecten van het gevoerde overheidsbeleid nader aan de orde gesteld.



Inhoudsopgave

WOONWAGENBEWONERS EN ZIGEUNERS IN NEDERLAND

INLEIDING	5
1 SCHETS VAN DE GROEPEN	
Wie zijn woonwagenbewoners?	6
2 BEELDVORMING	
Het beeld van de ambulant	9
3 BEROEPEN VAN WOONWAGENBEWONERS	12
3.1 Ambachtslieden	13
3.2. Handel	16
3.3 Amusement	18
3.4 Seizoenarbeid	22
4 DE ONTWIKKELING VAN EEN NIEUWE WOONVORM	
4.1 Eerst bij de slaapboeren	26
4.2 Het volkslogement	27
4.3 De hondenkar	27
4.4 De woonwagen doet zijn intrede	28
4.5 Het onmisbare trekdier	31
4.6 Van platenwagen tot LOWV-wagen	32
5 HET DAGELIJKS LEVEN	
5.1 Liefdadigheid voor mens en dier	34
5.2 Afspiegeling van de buitenwereld	35
5.3 Het zelfbeeld van woonwagenbewoners	39
6 OVERHEIDSBELEID	
6.1 Het weren van woonwagens	42
6.2 Het weren van 'zigeuners'	42
6.3 De Tweede Wereldoorlog	42
6.4 Woonwagenbeleid na de oorlog	44
NAWOORD	46
LITERATUUR	47

WOONWAGENBEWONERS IN DE LAATSTE DECENNIA

1. INLEIDING	48
2. HET OVERHEIDSBELEID	48
3. HET WONEN IN EEN WAGEN	49
4. ONDERWIJS	52
5. WERK EN INKOMEN	53
6. TOT SLOT	55
LITERATUUR	57

WOONWAGENBEWONERS EN ZIGEUNERS IN NEDERLAND

Annemarie Cottaar, Leo Lucassen & Wim Willems

INLEIDING

Hoeveel Nederlanders hebben ooit een voet gezet over de drempel van een woonwagen? Wie heeft wel eens een woonwagenfamilie bezocht of een wagen van binnen gezien? Wie weet hoe de bewoners hun brood verdienen? Waarschijnlijk vrijwel niemand. Toch leven er allerlei ideeën over de moraal en de cultuur van mensen die in een woonwagen wonen. 'Woonwagenbewoner' en 'zigeuner' zijn zelfs scheldwoorden. Mensen die in een woonwagen wonen, worden van oudsher geassocieerd met armoede, bedelarij en criminaliteit. Ze zouden de bevolking misleiden en hun met handel in nietswaardige producten geld uit de zak kloppen. Het gangbare beeld is dat woonwagenbewoners 'zwerversbloed' hebben, dat ze tot één groep behoren en dat ze in een ver verleden uit het buitenland zijn gekomen.

Over hun geschiedenis is veel gefantaseerd, in boeken, kranten en tijdschriften. Daardoor is over hun echte levenswijze nog altijd weinig bekend. In dit boek proberen we een aantal van de ideeën over woonwagenbewoners en 'zigeuners' te relativiseren. In werkelijkheid reisden ze namelijk rond om aan de kost te komen, als ketellapper, stoelenmatter, scharenslijper, berenleider, muzikant of kermisreiziger. Dat deden ze uit noodzaak, traditie of vrije keuze, en zo vulden ze eeuwenlang een gat in de arbeidsmarkt.

De geschiedenis van mensen met ambulante beroepen is sinds de tweede helft van de 19e eeuw onlosmakelijk verbonden met het ontstaan van de woonwagen. Dat nieuwe vervoermiddel betekende een aanzienlijke verruiming van de mogelijkheden voor mensen die in gezinsverband rondtrokken om hun goederen, diensten of arbeidskracht aan de man te brengen. De woonwagen vergrootte de actieradius van de bewoners en maakte hen economisch flexibeler. Ze hoefden op hun trektochten niet langer te overnachten in goedkope logementen, boerenschuren of tenten. De wagen of huifkar - opgetrokken uit hout en voorzien van ramen en een kachel - was comfortabel genoeg om met het hele gezin in te leven.

Het economisch functioneren van deze rondtrekkende mensen is de hele geschiedenis door stelselmatig genegeerd. Wij zullen laten zien hoe onterecht dat is, gezien alle verschillende ambachten die ze in de loop van de tijd uitoefenden. De handel, die een grote aanslag deed op het vermogen om zich bij de markt aan te passen. Alle vormen van amusement, waarmee ze de mensen tot in de kleinste uithoeken wisten te bereiken. De arbeid op het land en in de boomgaarden, waar velen jaar in jaar uit gewilde krachten waren. Woonwagenbewoners en 'zigeuners' hadden geen monopolie op die producten en diensten. In dat opzicht waren ze niet heel bijzonder. Bijzonder was wel dat ze niet op een vaste plek in loondienst waren, maar in gezinsverband rondtrokken om in hun levensonderhoud te voorzien. Jong en oud droegen bij aan het gezinsinkomen. Bovendien ontwikkelden ze een eigen omgangscultuur. Om al die redenen onderscheidden ze zichzelf van de 'burgers'.



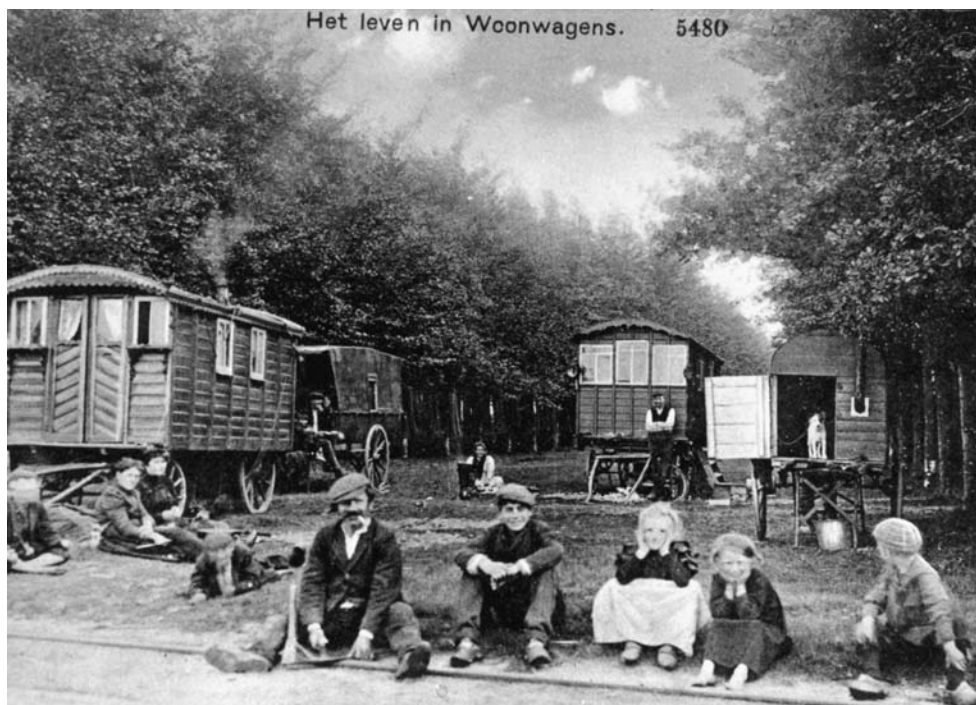
1 SCHETS VAN DE GROEPEN

Wie zijn woonwagenbewoners?

Sinds jaar en dag benadrukken woonwagenbewoners dat ze anders zijn dan 'huisbewoners' die ze burgers noemen. Ze beroepen zich op een eigen groeps cultuur, met waarden en omgangsvormen waar ze trots op zijn. De overheid heeft dat onderscheid erkend. Het minderhedenbeleid, dat rond 1980 werd ingevoerd, besteedde speciale aandacht voor woonwagenbewoners als een aparte groep.

Het is pas een eeuw geleden dat in Nederland de eerste woonwagen op de openbare weg verscheen. Aanvankelijk ging het om kleine aantallen. In de volkstelling van 1889 lezen we dat er 93 woonwagens in Nederland waren, met 326 bewoners. Nu moeten we het met schattingen doen, die variëren van 25.000 tot 30.000 woonwagenbewoners. De groep, die zich heeft ontwikkeld tot een aparte sociale categorie in de Nederlandse samenleving, is in één eeuw tijd dus aanzienlijk uitgedijd.

Meestal wordt onderscheid gemaakt tussen Nederlandse woonwagenbewoners en 'zigeuners' (tegenwoordig veelal Roma en Sinti genoemd). De Nederlandse woonwagenbevolking kent weer een onderverdeling in: reizigers (mensen die van oudsher zouden hebben rondgetrokken), burgers ('recente' woonwagenbewoners die voorheen in een huis woonden) en kermisreizigers en wegebouwers (woonwagenbewoners vanwege hun beroep). Vooral de categorie reizigers heeft altijd veel belangstelling getrokken, omdat zij van uitheemse, rondtrekkende (voor)ouders zouden afstammen. Ook als er onder het voorgeslacht mensen waren aan te wijzen die niet altijd hadden rondgereisd voor hun beroep, was het argument dat in andere takken van de stamboom waarschijnlijk zwervers waren aan te treffen.



*Het leven in woonwagens
begin 19e eeuw.*

Als mensen reizend in hun levensonderhoud voorzien – en al helemaal als ze er in een woonwagen met het hele gezin op uittrekken – krijgen ze al snel te horen dat het zwerven hun in het bloed zit. Om die 'zwerfdrang' te kunnen verklaren zijn zoektochten ondernomen naar een oergroep van reizigers. Er doen bijvoorbeeld verhalen de ronde dat woonwagenbewoners afstammen van Duitse trekarbeiders, afgedankte huursoldaten

uit de Tachtigjarige Oorlog, van 'het zigeunervolk' of van buitenlandse marskramers. Nog niet eens zo lang geleden is er zelfs een verband gelegd met Aramese nomaden van 4000 jaar voor Christus. Onnavolgbare wegen zijn bewandeld om tot de 'afwijkende oorsprong' van woonwagenbewoners door te dringen.

Het is niet makkelijk om te achterhalen hoe de woonwagenbevolking zich werkelijk heeft ontwikkeld en wat er waar is van alle verhalen over hun 'zwerversbloed'. Dit is alleen mogelijk door hen terug te volgen in de tijd. Er is een onderzoek geweest bij families die tussen de twee wereldoorlogen een woonwagen bewoonden in Overijssel en Den Haag. In het noordoosten van Nederland bleken ze sterk aan hun streek van herkomst gebonden. Tot diep in de 19e eeuw waren de bewoners geboren in die regio of in het nabijgelegen deel van Duitsland. Ze bleven er het grootste deel van hun leven wonen en werken.

Uit de familiegeschiedenis van Haagse woonwagenbewoners van voor de Tweede Wereldoorlog viel daarentegen op te maken dat ze pas één generatie eerder definitief de stap naar de grote stad hadden gezet. De meesten kwamen niet uit de regio Den Haag, maar uit het zuiden en het noordoosten van Nederland. Zij reisden in het voetspoor van andere plattelanders naar het westen, op zoek naar werk. Voordat ze een woonwagen gingen bewonen, leidden zij en hun voorouders meestal een sedentair (gevestigd) bestaan, als boeren en (land)arbeiders.

In hun eigen gemeenschap namen ze zelden een aparte plaats in. De ouders en grootouders van een aantal families trokken ook al rond om in hun levensonderhoud te voorzien, bijvoorbeeld als scharenslijper of stoelenmatter. In de 20e eeuw week hun levenspatroon niet zichtbaar af van dat van de woonwagenbewoners die tussen 1900 en 1940 voor het eerst de weg op gingen. Het is juist zo opvallend, dat elk tijdperk reizigers heeft voortgebracht.

Er is dus voortdurend sprake geweest van een overgang van het sedentaire naar het ambulante (rondtrekkende) bestaan. Dat verklaart ook de verschillende achtergrond van groepen woonwagenbewoners. Velen konden bijvoorbeeld in de landbouw of de nijverheid niet meer genoeg verdienen om van te leven. Zo trok een deel van de bewoners van Loon op Zand om die reden in een woonwagen. Deze Brabantse gemeente lag in een weinig vruchtbare omgeving van bossen, woeste gronden, zandverstuivingen en landbouwgrond. Tot de 17e eeuw was de turfontginning in de veengebieden de voornaamste bron van inkomsten. In de periode daarna sloeg de armoede toe en moesten de bewoners naar andere middelen van bestaan zoeken. De boeren vulden hun inkomen uit de landbouw en veeteelt aan met wolspinnen en weven. Andere inwoners legden zich toe op het maken van matten, manden en zwavel stokken en op het fabriceren van schoenen en muilen. Die brachten ze in de wijde omtrek aan de man. Pas in het laatste kwart van de 19e eeuw trok een aantal van hen verder weg om hun producten en diensten te gelde te maken. De overgang naar een woonwagen lag toen voor de hand. Daardoor werd de band met Loon op Zand voorgoed verbroken.

In de 19e eeuw werden mensen die rondtrokken meestal reizigers en zwervers genoemd. Pas in de 20e eeuw duikt een groepsnaam op die is afgeleid van de woonvorm waarvan een deel van hen gebruik ging maken: woonwagenbewoners. De woonwagen en zijn voorlopers (de tent-, kermis- en reiswagen) hadden al in de tweede helft van de 19e eeuw hun intrede gedaan. Het aantal bewoners nam pas in de vorige eeuw explosief toe. Wie in een woonwagen ging wonen, deed dat overigens niet altijd voorgoed. Sommigen woonden er slechts één jaar in, anderen hun hele leven. Veel mensen wisselden het bewonen van een huis en een wagen verscheidene malen af. Zij die tussen de twee wereldoorlogen het langst in een woonwagen woonden, kwamen meestal uit een familie met veel ambulante beroepsbeoefenaren.

De woonwagenbevolking vormde lange tijd een vlottende groep: er kwamen steeds mensen bij, maar er vielen ook mensen af die in huizen gingen wonen. Dat veranderde in de jaren zestig door ingrijpende verschuivingen in het overheidsbeleid. Het begon ermee dat alle woonwagenbewoners op een groot kamp moesten komen te staan. Deze concentratie leidde tot een sterkere groepsvorming. Die ontwikkeling werd nog versterkt door het in

1968 ingevoerde afstammingsbeginsel. Het recht om in een wagen te wonen werd beperkt tot mensen die zelf of van wie één van de ouders eerder in een wagen hadden gewoond. De woonwagenbevolking kon dus alleen nog groeien door natuurlijke aanwas en door huwelijken met burgers.

Zo veranderde het karakter van de groep definitief. De nieuwe instroom was ingedamd en door het aanwijzen van vaste standplaatsen werd de trekvrijheid ingeperkt. Voorheen stelde de wagen mensen in staat om een ambulant bestaan te leiden, maar de sterke band tussen wonen en werken werd steeds losser. Inmiddels lijkt de overheid erin geslaagd het trekken volledig aan banden te leggen. Dat wilde ze altijd al, maar lange tijd zonder succes.



Groenteboer op het Haagse woonwagenkamp aan de Brinckhorstlaan. (Spaarnestad-Archief Haarlem, 1921) ►

2 BEELDVORMING

Het beeld van de ambulant

De woonwagenbevolking is vaak als bedreigend ervaren. Maar niet alleen zij. De meeste mensen die rondtrokken om in hun levensonderhoud te voorzien stuitten op weerstanden. Het beeld dat de bevolking van West-Europa in vroeger tijden, nog vóór de Industriële Revolutie, nauwelijks van haar plaats kwam en van generatie op generatie in hetzelfde dorp bleef wonen, was tot voor kort wijd verbreid. Maar ook eeuwen geleden kwam migratie al op grote schaal voor. Mensen overbrugden toen misschien niet zulke grote afstanden als tegenwoordig, maar veel van onze voorouders waren heel wat 'beweeglijker' dan we lange tijd dachten. Ze moesten altijd wel een maatschappelijk geaccepteerd motief hebben, anders ondervonden ze geheid moeilijkheden. Zelfs seizoenarbeiders, studenten, handwerksgezellen, dienstbodes en pelgrims werden regelmatig gecontroleerd als ze zich van A naar B begaven. Wie zonder acceptabel alibi rondtrok, was per definitie verdacht. Maar ook mensen met een ambulant beroep gleden in de ogen van de overheid gemakkelijk af tot criminaliteit.

Er zijn verschillende redenen voor die afwijzende houding van overheden. Allereerst een economische reden: de wens om over voldoende (goedkope) arbeiders te kunnen beschikken. Van rondtrekkende lieden 'zonder baas' of duidelijk dienstverband – zelfstandigen met een ambulant beroep – werd al snel gezegd dat ze zich expres aan loonarbeid onttrokken en liever lui dan moe waren. Zo ontstond het beeld dat marskramers, scharenslippers, berenleiders, kunstmakers en muzikanten van de hand in de tand leefden en zich bovendien wel moesten overgeven aan bedelarij en diefstal. Nuttige mensen hadden immers een vast dienstverband! De overheid plaatste ambulante beroepsbeoefenaren dan ook moeiteloos in de algemene categorie van ongeregeld volk, zoals vagebonden, afgedankte huursoldaten en rondzwerfende bandieten.

Een andere reden voor de afwerende houding tegenover mensen zonder een duidelijke woon- of verblijfplaats had te maken met het systeem van armenzorg. Mensen die van buiten kwamen en van wie het vermoeden bestond dat ze armlastig waren, vormden in principe een bedreiging voor de meestal niet rijkelijk gevulde armenkas. Daarom probeerden steden en dorpen hen te weren, vooral in tijden dat het economisch slecht ging. Bovendien leefde het idee dat bedelaars en mensen met een ambulant beroep tot een criminele onderwereld behoorden, met volstrekt eigen normen en waarden. Zij die hun gezin meenamen op reis, werden beschouwd als het prototype van 'dat soort mensen'. In de ogen van de burgermaatschappij gaven ze daarmee te kennen zich tegen de normale samenleving af te zetten en min of meer permanent voor het zwerversleven te hebben gekozen.

Binnen 'dat soort mensen' werd de categorie 'zigeuners' onderscheiden als niet-christenen van vreemde herkomst. Tot in de 18e eeuw stonden ze in Nederland bekend als heidens en Egyptenaren (vanwege een vaag vermoeden over Egypte als herkomstland). In de ogen van veel overheden waren zij het meest uitheems, dus het meest bedreigend. Bij haar steeds strengere optreden tegen 'zigeuners', beriep de overheid zich op de kleurrijke beeldvorming die over hen bestond.

Niet iedereen was blind voor het nut en zelfs de noodzaak van ambulante beroepen. Rondtrekkende beroepsbeoefenaren hadden een duidelijke functie toen er op het platteland nauwelijks winkels waren en veel dorpen geen ketellapper of stoelenmatter in de buurt hadden. In de publieke opinie bestonden er dan ook eerlijke en nuttige marskramers, zoals de Teuten uit Limburg en Brabant, of de 'fatsoenlijke' kermisreizigers. Maar de overheersende gedachte was dat de meesten maar deden alsof ze een beroep uitoefenden, als dekmantel voor bedelarij en diefstal. Zij zouden gemakkelijk hun toevlucht nemen tot minder eerbare praktijken. ►

Schooien is van alle tijden

'Zigeuners' en later ook woonwagenbewoners ondervonden de gevolgen van die beeldvorming over ambulante beroepen. Nu zal niemand ontkennen dat ze regelmatig schooiden om wat eten, water of geld, maar ze waren niet de enigen die dat deden. Voor minder draagkrachtige gezinnen was bedelarij in moeilijke tijden bittere noodzaak. Als het economisch tij weer eens keerde, moesten de magen toch gevuld worden. Vooral met de grote kinderschare van vroeger viel dat vaak niet mee. Voor rondtrekkende lieden kwam daar bij dat ze tot aan de Tweede Wereldoorlog nauwelijks toegang hadden tot de lokale armenzorg. In sommige perioden moesten ze dus wel bedelen. Armoede was overigens niet altijd de oorzaak. De vrouwen van de Hongaarse ketellappers bedelden bijvoorbeeld ook, terwijl ze meer dan voldoende inkomsten hadden. Waarschijnlijk beschouwden ze bedelen als een normale inkomstenbron, als een geaccepteerde manier voor vrouwen om een bijdrage aan het gezinsinkomen te leveren.

Bedelen om geld en eten lagen nogal eens in elkaars verlengde. In woonwagenkringen bestaat er de bargoense uitdrukking schooien voor. Zo ging men vroeger wel bij een boer langs om hem simpelweg te vragen om wat spek, brood, aardappelen of groente. Dat gebeurde overigens ook bij traditioneel gastvrije kloosters, waar mensen al sinds de Middeleeuwen aankloppen voor een hapje eten of onderdak. Sommigen rekenden er al op dat ze rond het middaguur de 'lunch' bij een naburig klooster konden gebruiken.

"Ja, wij kwamen daar heel vaak, want je kon daar voor niks eten als je wilde. En als je laat kwam, was het eten net in de kiepkar van de varkens gegoooid, dan kon je een stapel boterhammen krijgen. Acht boterhammen met goed vet erop en een kan koffie. Ja, in de kloosters waren ze goed voor je."

Sommige Nederlandse kloosters verstrekken tot op de huidige dag eten aan mensen die daarom vragen. In principe wijzen ze niemand af. Een gastenpater van de Trappistenabdij in Tegelen vertelde dat zijn klooster in het verleden altijd een voorraadje brood en kaas bij de poort klaar had liggen. Dat was niet alleen bestemd voor



Aan de poort van de Trappistenabdij in Tegelen werd tot in de jaren dertig dagelijks voedsel uitgereikt. 's Middags waren rondtrekkende lieden, zwervers en minder bedeelden welkom voor een warme maaltijd. (Foto uit de privé collectie van de Abdij is van plus minus 1920.)

woonwagenbewoners, er kwamen wel meer mensen langs die hun hongerige maag wilden vullen. De meeste kloosters rekenden rond het middaguur op gasten die mee wilden eten. Voor de poort vormden zich soms hele rijen. In de regel werden ze niet binnengelaten; alleen bij slecht weer mochten ze in de vestibule of in het poortgebouw eten.

Er waren ook kloosters – een goed voorbeeld is de abdij in het Belgische Westmalle – die in het voorgebouw een bank hadden gemetseld waarop mensen hun middagmaal konden nuttigen. Pater Bernard van de Emmaus-communiteit van de Kapucijnen in Velp herinnert zich dat er vaak ook woonwagenbewoners bij waren.

“Maar ’s middags komen eten was haast iets waarop gerekend werd door de kok. De portier werkte dat af bij de voordeur en in de spreekkamer: Ze mochten dus niet bij ons aan tafel in de refter: Er was soms zelfs een soort van vaste kring, die je kende van naam. Van anderen wist de portier zelfs hoe die zijn of haar eten wilde hebben.”

Van heel andere orde is het zich toe-eigenen van zaken waar men, strikt gesproken, geen recht op heeft: het laten grazen van paarden in de berm of in een wei, het verzamelen van kreupelhout of het rapen van een maaltje aardappelen. Als woonwagenbewoners of ‘zigeuners’ dat deden, was de reactie al gauw: “Zie je wel, ze zijn ook niet te vertrouwen.” Maar kleine criminaliteit, armoede en economische malaise vertonen een duidelijke samenhang. En bedelen, smokkelen, venten zonder vergunning, vissen zonder akte en ‘oplichting van goederen’ kwamen in de eerste helft van de vorige eeuw in brede kring voor. Aan de statistieken laat zich goed aflezen dat zulke overtredingen bepaald niet specifiek waren voor mensen met een ambulante beroep.

De kleine delicten

Niet iedereen heeft oog voor zulke nuanceringsen, een enkeling uitgezonderd. Zo herinnert de heer Murk uit IJsselstein zich dat ‘zigeuners’ in het najaar wel eens een paar bieten uit de grond trokken voor hun paarden. *“Nou, dan was mijn vader weer blij als ze vertrokken. Toch heeft hij er nooit politiewerk van gemaakt. Dat kwam natuurlijk omdat hij zelf ook wel eens iets deed wat zogenaamd niet door de beugel kon. Wij moesten óók eten, dus ging hij in het wildseizoen het pad op. Hij stroopte en viste zonder vergunning. En als hij de kans kreeg om bij de boer een kip z’n nek om te draaien, aarzelde hij niet. Precies hetzelfde dus als bij woonwagenbewoners. Bij ons kwam het vaak voor dat de pot leeg was en mijn moeder geen geld had voor eten. Dan gingen we met een lege maag naar school en ging mijn moeder bedelen, bij de rijkere boeren of bij de industriëlen. Net als die zigeuners. Als ze dan een kwartje of dertig cent gebedeld had, ging ze als de bliksem naar de bakker en bracht ze ons in het speelkwartier een snee brood. Voor een dubbeltje kon ze een oud tarwebrood kopen voor de halve prijs. Overal werd gebedeld. De een deed het met een tasje galanterieën, met beeldjes of met kerkboeken. En als de scharenslieders niets te slijpen kreeg, vroeg hij ook om een aalmoes. Dat was bij ons precies hetzelfde. Met Nieuwjaar belden we bij de mensen aan om ze een ‘Zalig Nieuwjaar’ te wensen. Dan kregen we een cent, of niets natuurlijk. We zongen dan: ‘Zalig Nieuwjaar; mijn handje staat klaar en als je er niets in wilt gooien, kan je naar de sodemieter lopen’. Echt, het bedelen was vrij algemeen in die tijd.”*

Vermogensdelicten als berovingen, inbraken of zakkenrollerij kwamen veel minder voor. Maar als een woonwagenbewoner of ‘zigeuner’ de dader was, werd het voorval breed uitgemeten, alsof het om een algemeen groepskenmerk ging.

Dat is trouwens een bekend mechanisme bij minderheidsgroepen: ze komen alleen in de krant als ze het bestaande beeld bevestigen. Dat gebeurde nog volop in de jaren zestig en zeventig. Als de politie in die tijd – al dan niet terecht – vermoedde dat een aantal woonwagenbewoners zich met criminele activiteiten bezighield, trad zij met groot machtsvertoon op. Tientallen bewapende politieagenten sloten het kamp af en doorzochten alle wagens. Zulke acties werden vervolgens breed uitgemeten in de krant, met imposante foto’s erbij. Dat bevestigde het algemene beeld dat het bij ‘die lui’ voornamelijk om halve of hele criminelen ging. In werkelijkheid hield slechts een minderheid zich met diefstal of oplichting bezig, maar iedere misstap had z’n weerslag op de hele groep.

3 BEROEPEN VAN WOONWAGENBEWONERS

De functionele ambulant

Wie in het verleden oog had voor het nijvere karakter van woonwagenbewoners wees er meestal in één moeite door op dat ze curieuze beroepen uitoefenden. Het gunstigste beeld was er een van reizigers die tegen beter weten in vasthielden aan beroepen die hun beste tijd hadden gehad. De beeldvorming beperkte zich niet tot mensen in een woonwagen, maar had ook betrekking op 'huisbewoners' met ambulante beroepen. Venters, colporteurs en straatmuzikanten stonden zelden in hoog aanzien. De overheersende gedachte was dat ze in de marge van de economie rommelden en eerder arbeidsschuw waren dan gedreven door ware werklust.

Woonwagenbewoners en 'zigeuners' waren met te weinigen om onmisbaar te zijn voor de Nederlandse economie. En natuurlijk bedelden ze wel eens en maakten ook zij zich wel eens schuldig aan diefstal. Maar door de bank genomen probeerden ze net als andere Nederlanders met hard werken een boterham te verdienen en hun gezin te onderhouden. Dat ging de een gemakkelijker af dan de ander, maar de meesten werkten om zich staande te houden en wisten zich soms zelfs van een goed bestaan te verzekeren. Tot in de jaren zeventig, toen het tij echt begon te keren. Maatschappelijke vooroordelen en een niet erg welwillend overheidsbeleid zijn daar mede debet aan.

Het is ronduit misleidend om bij woonwagenbewoners van nomaden en zwervers te spreken. Die termen roepen het beeld op van mensen die vanwege hun cultuur van de hand in de tand leven en zelden verder kijken dan de dag van vandaag. Hun levenswijze is vaak getypeerd als *dolce farniente*, het zalige niets doen. Hun beroepen zijn afgeschilderd als 'dekmantel', 'traditioneel', 'overbodig' of 'curieus'. In werkelijkheid vereisten hun werkzaamheden wel degelijk inspanning en waren ze minder afwijkend dan vaak wordt gedacht. Kenmerken die als typisch voor woonwagenbewoners worden voorgesteld, zijn dat op de keper beschouwd zelden. Het werken in gezinsverband, de gewenste zelfstandigheid en de geografische mobiliteit waren ook belangrijk voor de rest van de Nederlandse beroepsbevolking.

Het mobiele gezinsverband

Tot voor kort was het in West-Europa normaal dat mensen in gezinsverband werkten en dat iedereen een bijdrage leverde aan het gezamenlijke gezinsinkomen. Het principe van de (meestal mannelijke) kostwinner is pas in de vorige eeuw gaan domineren. Toch zijn nog altijd genoeg gezinnen in Nederland afhankelijk van de inbreng van meerdere familieleden. Een gerichtheid op zelfstandige beroepen beperkt zich al evenmin tot woonwagenbewoners en 'zigeuners'. In hun eigen beleving en die van anderen behoort dat weliswaar tot de woonwagencultuur, maar het gaat feitelijk om een algemeen kenmerk van middenstanders. Bij andere Nederlanders getuigt een 'eigen zaak' van ondernemingszin, bij woonwagenbewoners heet het ineens dat zij door hun cultuur niet voor loondienst in de wieg zijn gelegd. Een deel van hen heeft trouwens wel degelijk in loondienst gewerkt. Tijdens de seizoenarbeid in de landbouw waren ze gewilde krachten, en ook vastere betrekkingen kwamen voor.

De Nederlandse economie is altijd afhankelijk geweest van de bereidheid van mensen om zich regelmatig te verplaatsen. In vroeger eeuwen trokken uit het westen van Duitsland jaarlijks tienduizenden Hannekemaaiers naar Nederland om er een aantal maanden te werken. Die seizoenarbeid bestaat ook nu nog, getuige de Polen op de Limburgse aspergegronden en de Ieren in de Noord-Hollandse bollenvelden. Er zijn ook altijd venters, marskramers, muzikanten en ambachtsslui geweest die een deel van het jaar 'op reis' waren en hun gezin

thuislieten. In de dunbevolkte landelijke gebieden, maar later ook in de steden, waren zij hard nodig voor de verspreiding van allerlei goederen en diensten.

Het enige unieke arbeidskenmerk van woonwagenbewoners is dat zij in gezinsverband rondreisden en doorgaans niet beschikten over eigen grond of een huis. Daarin weken ze af van Duitse seizoenarbeiders en van allerlei marskramers die alleen reisden. De beroepen die deze rondtrekkende mensen uitoefenden, waren dus niet zo uitzonderlijk als vaak wordt voorgesteld. Er zijn genoeg aanwijzingen om het beeld te corrigeren dat ze alleen waren aan te treffen in de sfeer van armoede en criminaliteit.

Wat ons op de vraag brengt welke economische functie woonwagenbewoners precies vervulden en welke beroepen zij de afgelopen eeuw uitoefenden. Een onderverdeling naar ambachtslieden, handelaren, kunstmakers en seizoenarbeiders is nuttig.

Maar de meeste leden van de groepen die hier centraal staan, oefenden een combinatie van werkzaamheden uit en in het gezin waren de taken vaak verdeeld; de man maakte bijvoorbeeld stoelen of hij maakte manden, de vrouw handelde in galanterieën en informeerde intussen bij haar klanten of er nog spullen gerepareerd moesten worden. Er bestond voldoende vraag naar die diensten om er het hele jaar door werk mee binnen te halen. In die beroepen komt ook een duidelijk verschil tot uitdrukking tussen woonwagenbewoners en 'zigeuners'. De handel in paarden en het vervaardigen van muziekinstrumenten waren kenmerkend voor 'zigeuners'. De overige ambulante handel was typisch een gemeenschappelijk terrein.

Uit beroepstellingen blijkt dat mensen die in de loop van de tijd in een woonwagen woonden ook met andere dan traditionele werkzaamheden de kost verdienden. Tot aan de jaren vijftig was slechts vijftien tot twintig procent werkzaam in de ambachtelijke sfeer, in 1970 nog maar zo'n vijf procent. Door de tijd heen werkte gemiddeld vijftien procent van de woonwagenbewoners in (tijdelijke) loondienst. Wegenbouwers, die in de jaren veertig tot zestig vaak van een woonwagen gebruik maakten, vormden een aparte categorie.

Tot de Tweede Wereldoorlog werkte één op de vijf woonwagenbewoners op de kermis. Na de oorlog slook hun aandeel op de woonwagenbevolking tot tien procent. Handel is voor woonwagenbewoners altijd de hoofdbron van inkomsten geweest. Tot in de jaren veertig trokken ze van huis tot huis en van markt tot markt. Daarna stapten er veel over op de handel in oude metalen en tweedehands auto's, met de sloopterreinen naast de kampen als uitvalsbasis.

In de jaren tachtig ging het in die branche snel bergafwaarts. In 1970 deed 63 procent van de woonwagenbewoners – de wegenbouwers en kermisreizigers uitgezonderd – een deel van het jaar een beroep op de Sociale Dienst.

3.1 Ambachtslieden

Venten en repareren langs de weg

Woonwagenbewoners hebben hun ambachtelijke vaardigheden altijd doorgegeven aan hun kinderen. Ze waren tegelijkertijd ambachtsman en koopman of -vrouw. Ze vervaardigden de voorwerpen zelf en gingen er vervolgens mee langs de deur. Hele families ventten met eigengemaakte papieren bloemen, paraplu's, pantoffels of kleevers. De vakbekwaamheid van woonwagenbewoners kwam ook tot uitdrukking bij het uitvoeren van reparaties.

Vóór de oorlog gooiden huishoudens hun kapotte spullen niet zomaar weg. De meeste mensen konden het zich niet veroorloven om een nieuwe stoel te kopen als er iemand door de zitting was gezakt. Er was wel geld voor de stoelmatter, die een paar keer per jaar het dorp bezocht en de oude stoel weer 'als nieuw' kon repareren. Zo kregen ook oude ketels, paraplu's, manden, scharen en messen een tweede kans.



De Amsterdamse scharenslijper Kwartier luncht op zijn kar. De foto is in maart 1953 genomen. (Spaarnestad-Archief Haarlem)

Een scharenslijper hield zich echter niet alleen bezig met slijpen en een stoelenmatter deed meer dan stoelen matten. Woonwagenbewoners stonden er juist om bekend dat ze allerlei werkzaamheden combineerden. Ze zetten de toring naar de nering en legden zich toe op het soort werk waaraan op een bepaald moment behoefte was. Kwamen ze bij een boerderij waar een

gat in de wasketel of in de melkbus zat, dan werd die gelapt. Een andere keer repareerden ze de kapotte manden of matten ze stoelen die nodig aan een opknabbeurt toe waren. En als er behoefte was aan vrolijkheid, ontpopte menig woonwagenbewoner zich als een verdienstelijk orgeldraaier of harmonicaspeler.

Scharenslijpers, stoelenmatters en ketellappers beoefenden uit de aard der zaak een ambulant beroep. Om aan nieuwe klanten te komen, moesten ze zich immers voortdurend verplaatsen. Een scharenslijper die ergens in een dorp de scharen en messen had gescherpt, wist dat hij daar de eerste tijd geen werk meer hoefde te verwachten, dus trok hij verder naar de volgende plaats. Meestal volgde hij jaar in, jaar uit dezelfde route. In de steden was meestal zoveel klandizie, dat een scharenslijper er voor een langere periode werk vond, en in de grote steden zelfs het hele jaar door. Een prettige bijkomstigheid was dat ze beter bekend raakten bij de bevolking. Een minderheid binnen de woonwagenbevolking beperkte haar activiteiten niet tot één of twee provincies, maar trok het hele land door.

Dat had alles te maken met de aard van iemands specialisatie. Waren er veel kapers op de kust, dan ontstonden er vanzelf duidelijk afgebakende trekgebieden. Het had immers geen enkele zin om in het spoor van een ander te reizen. Zo hadden een paar borstelmakers uit Drenthe en Groningen vaste klanten in de Randstad, die ze elk jaar in het trekseizoen bezochten. Pas ná de winter keerden ze naar het oosten terug.

Stoelenmatter in het Brabantse Haarsteeg omstreeks 1930. (Spaarnestad-Archief Haarlem)



Melkfabrieken en bierbrouwerijen behoorden tot de grootste afnemers van rondtrekkende borstel-makergezinnen. De enorme ketels in die bedrijven werden schoongemaakt met spoelmachines. Daar zaten grote borstels in, die regelmatig aan vervanging toe waren. Ook boeren hadden voor het reinigen van de melkbussen borstels nodig. Die heideboendertjes vervaardigden woonwagenbewoners speciaal voor hen. Ze vervaardigden ook miniborsteltjes waarmee in de Leidse laboratoria reageerbuisjes schoongemaakt werden.

Vroeger haalden woonwagenbewoners het materiaal om bezems en borstels te maken uit de natuur. Later betrokken ze het van de groothandel of de (hout)fabriek. Na de oorlog raakten veel borstelmakers hun grote klanten kwijt, omdat de melkfabrieken en brouwerijen overgingen op borstelloze spoelmachines. De kring van trouwe klanten was echter uitgebreider. De borstelmaker verkocht zijn producten ook aan particulieren en dat zou hij nog lang blijven doen. Welke huisvrouw wilde er bij de voorjaars schoonmaak nu geen stevige bezem om het stof van de winter weg te vegen? Tot lang na de oorlog ruilde zij haar oude bezems en borstels gewoon om bij de verkoper.

Rondtrekkende ketellappers

De mens gebruikt van oudsher metalen ketels, potten en pannen om in te koken. Natuurlijk werden niet steeds nieuwe aangeschaft als er een gaatje in kwam, want dat was veel te kostbaar. Ketellappers of koperslagers voerden de relatief eenvoudige reparaties uit. Deze beroepsgroep had zeker in de grotere plaatsen, waar regelmatig vraag was naar hun diensten, altijd volop werk. Op het dunner bevolkte platteland lag dat anders. Vandaar dat Europa, zeker al sinds de Middeleeuwen, het fenomeen van de rondtrekkende ketellapper kent. Hij bestreek een uitgebreid gebied en had doorgaans een vaste klantenkring. Sommigen trokken alleen rond en verlieten hun gezin voor een deel van het jaar, net als veel trekarbeiders. Het benodigde gereedschap, dat tot in de negentiende eeuw bestond uit een kleine blaasbalg, een aambeeld, tangen en hamers, droegen zij op hun rug mee. Veel van deze mannen, bijvoorbeeld degenen die bekend stonden als Teuten, werkten voor grote handelscompagnieën, en combineerden hun ambachtelijke bezigheden met de verkoop van ketels.

Er waren ook ketellappers die hun gezin meenamen. Behalve enkele woonwagenbewoners zijn in Nederland vooral families uit Hongarije bekend geworden. Zij trokken vanaf de jaren zestig van de negentiende eeuw naar West-Europa, overnachtten in grote tenten en werden al gauw als 'zigeuners' bestempeld. Net als de Teuten waren zij in compagnieën georganiseerd. Bij het zoeken naar werk volgden ze een vast patroon.

De leider van zo'n groep, die gemiddeld uit veertig personen bestond (mannen, vrouwen en kinderen), regelde het contact met de autoriteiten en haalde de opdrachten binnen. Als hij toestemming kreeg om zijn werkzaamheden in Nederland uit te oefenen, volgde de rest van de families met hun grote vierwielige wagens. Ze bleven enige dagen en trokken na gedane arbeid weer verder. De autoriteiten stonden wantrouwend tegenover deze 'zigeuners', maar ze konden niet ontkennen dat de meesten uitstekende vaklieden waren. Veel van de Hongaarse groepen waren ook zeer bemiddeld.

Metaalbewerkers wisten zich heel goed aan te passen aan de veranderende arbeidsomstandigheden. Lange tijd was niet zozeer de industrialisatie de grootste bedreiging voor hun economische positie, maar waren het de autoriteiten die hun activiteiten dwarsboomden en hen door een strikte toepassing van het Vreemdelingenbeleid probeerden kwijt te raken. Vooral de voortdurende surveillance door politie of marechaussee schrikte veel potentiële klanten af.



3.2 Handel

Marskramers langs de weg

Veel van de producten die woonwagenbewoners vervaardigden, ventten ze zelf uit. Die ambulante handel is altijd hun belangrijkste economische activiteit geweest. Er was dan ook niet veel startkapitaal voor nodig. De marskramer was bovendien van oudsher een bekende en graag geziene verschijning, vooral in de dorpen. Tot diep in de negentiende eeuw waren daar nauwelijks winkels. Toch hadden de bewoners een paar keer per jaar spullen nodig die ze zelf niet konden maken: knopen, garen, veters, zwavelstokken, tandpoeder, textiel, geneesmiddelen en snuisterijen. Duizenden kramers uit binnen- en buitenland voorzagen in die behoefte. Naast Nederlandse Teuten uit de Kempen en joodse marskramers, stonden vooral de beeldjes verkopers uit het Italiaanse Lucca, de handelaren in geneeskrachtige oliën uit Hongarije en de verkopers van textiel uit Westfalen goed bekend. Sommigen stonden aan de basis van grote winkelketens, zoals Vroom & Dreesmann, Peek & Cloppenburg, Lampe, Voss en Brenninkmeijer. Voor de meesten was zo'n carrière niet weggelegd. Zij verdienden hooguit een aardige boterham. Menigeen was allang blij als de kinderen 's avonds te eten hadden.

Deze vorm van dienstverlening beperkte zich niet tot het platteland. De vraag naar goedkope producten nam sinds de industrialisering in de negentiende eeuw enorm toe. Door de groeiende bevolking en stijgende lonen kwamen er ook in de steden veel nieuwe consumenten bij. Ze beschikten niet over de tijd en de mogelijkheden om allerlei producten zelf te maken en raakten daarom aangewezen op handelaren. Zelfs als er winkels in de buurt waren, gaven veel mensen, vooral uit de lagere klassen, de voorkeur aan venters. Niet alleen omdat ze goedkoper waren, ook omdat ze niet neerkeken op hun klanten. Sommige winkeliers deden dat wel en waren daarom in arbeiderswijken niet altijd even populair.

De venters verdienden eveneens geld door producten te verkopen in opdracht van de groothandel of van fabrieken. De industrialisatie en de groei van de steden hebben het venten dus zeker niet overbodig gemaakt. Eerder was het tegendeel het geval. Venters zijn er vaak van beschuldigd dat ze werkschuw waren, alleen producten van een slechte kwaliteit verkochten en daarmee de eenvoudige plattelandsbevolking oplichtten. Die verhalen kwamen vooral uit de koker van winkeliers, bang als zij waren voor concurrentie. Wie beter kijkt, ziet dat de beeldvorming en de praktijk nogal uiteenliepen.

Venters verkochten ook zelfgemaakte producten. Van 'zigeuners' en woonwagenbewoners in Nederland en andere West-Europese landen is bijvoorbeeld bekend dat ze kunstbloemen, wasknijpers, bezems, manden en zeven maakten. Het hele gezin deed eraan mee, met een vaste taakverdeling tussen man, vrouw en kinderen.



*Venten vanuit de kofferbak op
het woonwagenkamp de
Rolleman in Amsterdam
maart 1982.
(Gemeentearchief)*

De venters verdwijnen

Na de Tweede Wereldoorlog verdween de venter of opkoper steeds meer uit het straatbeeld, hoewel er voor inventieve handelaren mogelijkheden bleven bestaan. In de jaren na de oorlog bestond die vooral uit textiel en dekens. In 1948 telden ambtenaren van Justitie nog 678 kooplieden onder woonwagenbewoners en 'zigeuners'; de handel sprong er duidelijk uit in vergelijking met andere beroepen. Dat aantal was twintig jaar later weliswaar afgenomen, maar er stonden ook toen nog altijd 423 handelaren geregistreerd.

De meeste reizigers combineerden de handel met andere activiteiten. Muzikanten handelden vaak in paarden, autoslopers knapten tweedehands auto's op om ze te verkopen, instrumentenbouwers handelden in violen. Dat lag anders voor de vrouwen, die altijd een belangrijk deel van de handel voor hun rekening hebben genomen. Terwijl hun mannen zich met allerlei ambulante activiteiten bezighielden, was het venten langs de deur voor vrouwen een van de weinige zelfstandige beroepen. Vlak na de Tweede Wereldoorlog gingen woonwagenbewoners vooral met textiel langs de deur. Ze reisden het hele land af met lappen kledingstof, die ze kochten bij een grossier of fabriek. Het was profijtelijke handel, want in de jaren vijftig en zestig maakten de meeste vrouwen thuis kleding met een naaimachine. Daarnaast ventten woonwagenbewoners met kleden, matrassen en dekens.

Toch begon de ventersbranche sterk te veranderen. Er kwamen steeds meer winkels en wettelijke bepalingen voor het verhandelen van goederen. Markt- en ventvergunningen waren niet altijd even gemakkelijk te krijgen. Het werd steeds moeilijker om vrij te handelen, want wie niet aan de voorwaarden voldeed, riskeerde een boete of zelfs gevangenisstraf.

"Vroeger zei je bij je eigen: Dat wil ik wel eens proberen', en dan begon je er gewoon aan. Nu is het een grote papierwinkel, waar wij niet doorheen komen. Overal moet je papieren en vergunningen voor hebben. Je moet toch met de wetten mee. Maar wat moeten wij dan. Wij willen toch niet met de armen over elkaar zitten."

Handelaren in schroot

Sinds het einde van de oorlog handelen woonwagenbewoners ook in schroot en oude auto's. Waar eerst de associatie bestond met rondtrekkende stoelenmatters en scharenslijpers, werd het woonwagenkamp in de jaren zestig voor veel burgers een synoniem voor het autokerkhof. De handel in ijzer en oude auto's nam in die periode inderdaad aanzienlijk toe. De autosloperij werd voor woonwagenbewoners een belangrijk middel van bestaan. De handelaren waren afhankelijk van het moment dat er voor het oud ijzer een gunstige prijs werd betaald. Daarom hadden ze grote opslagplaatsen nodig. Dat – en de behoefte aan terreinen voor verwerking van de auto's – bond hen aan een vaste plek. De sloop werd gezichtsbepalend voor veel grote, regionale kampen.



Na de oorlog gingen veel woonwagenbewoners zich met de autosloop bezighouden. Foto van een sloopterrein aan de Haagse Slachthuisgade uit de jaren vijftig. (Haagsche Courant Archief)

Met de overgang in de jaren zeventig en tachtig naar kleine kampjes werd het beleid om wonen en werken te scheiden. Er mochten alleen nog aparte sloopsterreinen worden aangelegd.

Tot in de jaren tachtig was de helft van het aantal autosloperijen in handen van woonwagenbewoners. Daarna is die tak van handel drastisch gekelderd door de invoering van de Afvalstoffenwet. Die wet verplichtte provincies een meerjarig autowrakkenplan op te stellen. De sloperijen die wilden blijven voortbestaan, moesten voortaan voldoen aan strenge economische en milieuhygiënische eisen. Een sloper kan tegenwoordig niet meer zonder een verantwoorde boekhouding. Op zijn terrein moet hij voorzieningen aanbrengen als een lekvrije vloer en opvangputten voor olie, benzine en zuren. Alleen als een bedrijf aan deze voorschriften voldoet, krijgt het een Afvalstoffenwetvergunning.

Om aan de strenge eisen te kunnen voldoen, moeten zelfstandige slopers dusdanig veel kosten maken, dat veel bedrijven niet langer rendabel zijn. In 1992 werden in Nederland 1300 sloperijen geteld, waarvan er op dat moment slechts driehonderd een Afvalstoffenwetvergunning hadden.

3.3 Amusement

Handelaren in vermaak

Ook toen de moderne media doordrongen in alle uithoeken van de aarde, bleven de 'handelaren in vermaak' aantrekkingskracht uitoefenen op de bevolking. De behoefte aan amusement, het tot leven brengen van wetenschappelijke uitvindingen en het zich vergapen aan abnormaliteiten is van alle tijden en windstreken. Dat geldt ook voor Nederland, waar muzikanten, kunstmakers en kermisklanten altijd moesten opdraven bij bruiloften, besloten partijtjes en massale festiviteiten als de kermis, het carnaval of de 'oranjefeesten', die aan het einde van de negentiende eeuw populair werden.



Met beesten langs de deur

Oudere woonwagenbewoners weten nog hoe ze in hun kinderjaren probeerden een paar grijpstuivers te verdienen door met een marmotje langs de deur te gaan. De marmot deed geen kunstjes. Het kind kreeg meestal al een centje los door het beest voorzichtig te voorschijn te toveren en een lief gezichtje te trekken. Reizigers die met afgerichte dieren rondtrokken, konden altijd rekenen op een enthousiast publiek. Ze voerden honden, geiten en paarden mee, maar ook exotische beesten als beren en kamelen. De verschijning van een beer was op zich voldoende om opzien te baren. Om de aandacht nog wat langer vast te houden, leerden veel beestenleiders hun dieren kunstjes. Op jaarmarkten en kermissen, maar op doordeweekse dagen ook in kleinere plaatsen, daagden entertainers de toeschouwers bijvoorbeeld uit om hun krachten met een beer te meten.

*"Wilt u mijn marmotje zien,
het is zo'n aardig beestje".
(Katholieke Illustratie 1949)*

Welcome muzikanten

Een beroep dat bij uitstek met 'zigeuners' wordt geassocieerd, is dat van muzikant. In de beeldvorming heeft dat tot nogal overdreven voorstellingen geleid. Zo zouden het felle temperament van 'zigeuners' en hun muzikale virtuositeit de uitingvorm zijn van een bandeloos karakter. De neiging bestaat ook om hen als unieke musici voor te stellen, met een zeldzaam muzikaal gevoel. Nogal wat 'zigeuners' kunnen zich trouwens vinden in dat beeld. De gedachte dat ze zich door hun bezielende en intense manier van spelen muzikaal van anderen onderscheiden, is springlevend. Ze groeiden van kindsbeen af met muziek op, in de regel zonder notenschrift te leren lezen. Dat wakkerde hun improvisatietalent aan. Maar in de uitoefening van hun beroep verschilden zigeunermuzikanten doorgaans niet zo sterk van andere uitvoerende musici.

Sinds de jaren tachtig is er een soort revival van 'zigeunermuziek' gaande en hebben velen een eigen plek op de markt veroverd. Die oriëntatie komt niet uit de lucht vallen, maar sluit aan bij een traditie die in Nederland in de eerste helft van de vorige eeuw begon. 'Zigeuners' die vóór de Eerste Wereldoorlog als straatmuzikant hadden gewerkt, gingen daarna met orkesten de cafés, restaurants en theaters in het westen en midden van Nederland af.

Sommige orkesten bouwden al snel een reputatie op en kregen vaste arrangementen aangeboden. Inmiddels zijn het Rosenberg Trio en Tata Mirando bekende namen.

Kunstenmakers

Nu nog vertonen acrobaten, muzikanten en levende standbeelden hun kunsten op pleinen en in winkelstraten. Dat was vroeger niet anders. Het bieden van vermaak is altijd een belangrijke functie geweest van ambulante groepen. Kermisattracties en circussen mochten zich tot ver na de Tweede Wereldoorlog in een grote belangstelling van het publiek verheugen. Die grootschalige vormen van amusement, die pas in de twintigste eeuw tot volle wasdom zijn gekomen, vormden slechts één onderdeel van wat rondtrekkende artiesten te bieden hadden: acrobatiek, evenwichtskunsten, theater en exotische dieren. In de negentiende eeuw werden ze algemeen als kunstenmakers aangeduid, al combineerden ze dat vaak met handelen het maken van muziek.

Onder 'zigeuners' en woonwagenbewoners bevond zich een bonte stoet van hardlopers, straatacrobaten, vuurvreters, buiksprekers, toneelspelers, degenslikkers, goochelaars, boeienkoningen, poppenkastspelers en waarzeggers. Evenals andere ambulante beroepsbeoefenaren volgden ze het jaarlijkse ritme van de jaarmarkten en kermissen in Nederland en omliggende landen. Maar ze gingen ook dorpen en steden af om hun kunsten op straat te vertonen. Vrouwen speelden daarin een opvallend zelfstandige rol als 'kunstenmaaksters', 'harpspeelsters' of 'acrobates'.

Andere rondreizende families verdienden de kost met uitvoeringen van toneelstukken en met marionetten-theater. Toneelspelers traden in de negentiende eeuw op in herbergen en cafés, en met goed weer in de open lucht. Later staken ze hun geld wel in een reizend theater en legden ze zich toe op populaire en melodramatische stukken. Het marionettentheater – beter bekend als poppenkast – was deels in handen van Duitse en Franse 'zigeuners' die vanaf de jaren dertig van de negentiende eeuw regelmatig door Nederland trokken.



Deze jongens trokken in 1935 als straatartiesten door Tilburg. (Spaarnestad-Archief Haarlem)

Kermisreizigers

Het misverstand dat kermisreizigers de 'oorspronkelijke' woonwagenbewoners zijn, is mogelijk ontstaan doordat de eerste woonwagens ook wel kermiswagens werden genoemd. Maar ook stoelenmatters, scharenslijpers en muzikanten gingen op die alternatieve woonvorm over, toen in de jaren zeventig van de 19e eeuw de eerste exemplaren verschenen. In diezelfde tijd gingen kermisreizigers juist vaak met woonschepen de kermissen langs. Omdat ze meestal niet dichtbij konden aanleggen, brachten ze hun spullen met handkarren van het schip naar het kermisterrein. Vóór het gemotoriseerde schip zijn intrede deed, moest de kermisreiziger zijn boot vaak zelf voorttrekken of hij moest een scheepsjager inhuren. Als hij een paard had, ging dat natuurlijk aan de leiband. Verschillende kermisreizigers gingen aan het eind van de 19e eeuw over op de woonwagen, of op een woontentje, soms in combinatie met een schip of een huis dat ze in de winter bewoonden. Op foto's van kermisterreinen in de eerste decennia van de vorige eeuw staan woonwagens vaak gewoon tussen de attracties. Wonen en werken waren in die tijd nog niet gescheiden. In die jaren waren kermisreizigers en woonwagenbewoners in het seizoen ook nog regelmatig op dezelfde woonwagenkampen te vinden. Omdat ze zich in de ogen van de overheid in gunstige zin van de rest van de woonwagenbevolking onderscheidden, kregen de kermisreizigers een aparte plaats binnen de wetgeving. Ze moesten, net als andere woonwagenbewoners, wel een vergunning voor hun wagen aanvragen en aan dezelfde eisen voldoen, maar bij de toekenning van standplaatsen hadden ze een streepje voor. Achteraf gezien doet die maatregel nogal vreemd aan, omdat gemeenten zich de afgelopen eeuwen vaak hebben verzet tegen het fenomeen kermis. In veel plaatsen werd de kermis zelfs (tijdelijk) afgeschaft.



De Leidse 3-Oktober-kermis is een van de grootste van Nederland. Deze foto uit 1959 is gemaakt door H. Kleibrink, waarschijnlijk vanuit de Molen de Vlak. Op de voorgrond zijn de woonwagens van de kermisexploitanten te zien.

Het kermiswerk is een bijzondere vorm van seizoenarbeid. Het seizoen begint meestal met Pasen en eindigt voor de meeste exploitanten op 3 oktober bij Leidens Ontzet. De route van kermisexploitanten is nooit dezelfde, door de afhankelijkheid van de standplaatsen die gemeenten 'gunnen'. Vroeger vergde een vergunning niet meer dan het sturen van een simpel nieuwjaarskaartje naar de burgemeester. Als daar geen protest op volgde, kon de kermisreiziger in kwestie aannemen dat hij het volgende jaar welkom was op de jaarlijkse kermis in die gemeente. Contracten werden meestal onderhands afgesloten. Nu kunnen exploitanten 's winters op een kermis inschrijven – op grond van advertenties in de vakbladen – en meteen een bod doen op een standplaats. De hoogste bieder krijgt de plaats. Uitzonderingen worden wel eens gemaakt voor exploitanten met een bijzonder gewilde attractie.

De gemiddelde kermisexploitant kan met zo'n 25 à 30 kermissen per seizoen zijn zaak draaiende houden. Hij moet wel goed rekening houden met de afstanden tussen de verschillende plaatsen.

In de negentiende eeuw konden kermisreizigers – een enkeling uitgezonderd – de winter niet doorkomen met verdienen uit het seizoen. Ook vandaag de dag lukt dat maar weinigen. Maar er is een tijd geweest dat grote kermisexploitanten het zich konden veroorloven om de winterperiode te besteden aan het opknappen van hun attracties.

De oliebol- en poffertjeskramen, die trouwens tegenwoordig weer opduiken, konden ook in de winter voor inkomsten zorgen. En het hele jaar door was er vraag naar op 'lering en vermaak' gerichte attracties, bijvoorbeeld op scholen.

Veel kermisreizigers moesten echter naar alternatieve bezigheden omzien om brood op de plank te krijgen. Bijverdiensten als koopman of fabrieksarbeider waren vaak onontkoombaar. Of ze verrichtten werkzaamheden waarnaar alleen in het winterseizoen vraag was.

3.4 Seizoenarbeid

Polderjongens uit eigen land

Om de oogst binnen te halen, zijn landbouwers in het hoogseizoen altijd afhankelijk geweest van extra werkracht. Oogstwerk duldt immers geen uitstel. Bij gebrek aan (goedkope) arbeidskracht in de naaste omgeving, moesten agrariërs wel een beroep doen op krachten uit verder gelegen gebieden. De cyclus van seizoenarbeid kwam in Nederland in de zeventiende eeuw tot bloei. Vooral in de kustprovincies ontstond toen een commerciële, op de markt gerichte landbouw. In de zeventiende en achttiende eeuw deden boeren veelal een beroep op Duitse Hannekemaaiers. In die tijd kwamen de aanleg van tal van polders en de ontginning van land ook op gang, werkzaamheden die tot in de negentiende eeuw tienduizenden trekwerkers vroegen. Ze kwamen uit het oosten van Nederland, maar bovenal uit Duitsland. Hun werkzaamheden varieerden van grasmaaien tot turfgraven en stenen bakken. In de loop van de negentiende eeuw nam het beroep op buitenlandse trekwerkers langzaam af, onder meer door de opkomst van de Duitse industrie. Agrariërs werden toen afhankelijker van de Nederlandse arbeidsmarkt, die de seizoensgebonden pieken moeilijk kon opvangen. Dat gold ook voor het grondwerk: het graven van kanalen, het aanleggen van polders en wegen, het onderhoud van de dijken. Voor dat soort werk werd een beroep gedaan op de zogenaamde polderjongens, in het begin van de twintigste eeuw zo'n negenduizend mannen, uit Zeeuws-Vlaanderen, het westen van Brabant en het riviereengebied. Ze lieten hun gezin thuis en brachten het grootste deel van het jaar elders door. Ze overnachtten in keten en woonwagens. Net als de trekwerkers in de daaraan voorafgaande eeuwen doorliepen sommigen een complete arbeidscyclus in één jaar. De polderjongens uit Schijndel en omgeving verlieten in 1910 ná de carnaval hun geboorteplaats om als grondwerker in Duitsland te gaan werken. In de maanden juni en juli verdienden ze de kost als grasmaaiër in Nederland. In september vertrokken ze opnieuw naar Duitsland, voor het korenmaien. Daar bleven ze dan tot aan de volgende carnaval. Tussendoor kwamen ze voor enkele weken naar huis.

Ambulante aardappelrooiers

Onder de seizoenarbeiders in West-Europa bevonden zich ook woonwagenbewoners en 'zigeuners'. Stel je voor dat ze in het hoogseizoen verstek lieten gaan! In Nederland hielpen woonwagenbewoners eveneens in de oogstperiode. Grondwerkers en wegenbouwers maakten ook gebruik van een woonwagen en waren dus tijdelijk woonwagenbewoner. Er is helaas nauwelijks iets bekend over hen, noch over het seizoenwerk van woonwagenbewoners en 'zigeuners' in Nederland. Het ging wel om een gewaardeerd aandeel. Bij een in 1957 gehouden enquête bleken woonwagenbewoners het leeuwendeel uit te maken van de duizenden arbeidskrachten die elk jaar seizoenarbeid verrichtten. Dat komt heel aardig overeen met wat woonwagenbewoners en werkgevers er zelf over vertellen. Ze werkten vooral in de aardappelrooi en kersenpluk. Voor granen en peulvruchten werden al vroeg machines gebruikt, maar de aardappelrooi en kersenpluk bleven tot na de oorlog afhankelijk van losse arbeiders.

Na het midden van de negentiende eeuw verbouwden boeren in Friesland, in de Groningse en Drentse veenkoloniën en in Noord-Holland en Zeeland steeds vaker aardappels en suikerbieten. Vooral mannen en vrouwen uit de streek hielpen in het seizoen mee met de oogst, maar ook veel kinderen, die daardoor ieder najaar minimaal een maand van school verzuimden. In de Groninger Venen bleef in 1928 tijdens de aardappelrooi meer dan dertig procent van de kinderen thuis van school. Tot grote ergernis van de Commissie tot Wering van Schoolverzuim was dat tien jaar later nauwelijks anders. Op de tijdelijke werkgelegenheid bij aardappelboeren kwamen ook veel woonwagenbewoners af. Tijdens de laatste oorlogsjaren ontstond er zelfs een piek in de vraag naar hun arbeidskracht, omdat veel mannen in Duitsland te werk gesteld waren. Woonwagenbewoners zijn tot ver na de oorlog doorgegaan met aardappels en bieten rooien.



Aardappelrooiers in 1929 in Zeeland. (Spaarnestad- Archief Haarlem)

Tot na de Tweede Wereldoorlog gebruikten aardappelboeren alleen werp-rooi-machines: door paarden getrokken ploegen, die de grond openhaalden en de aardappels naast de voor gooiden. De krabbers maakten de aardappels schoon, deden ze in manden en inspecteerden of er geen achtergebleven waren. De oogst moest zo snel mogelijk binnengehaald worden, zeker in de Veenkoloniën, waar het gewas de grondstof was voor de aardappelmeelindustrie. De seizoenarbeiders maakten lange en zware dagen. Al in de negentiende eeuw zijn er pogingen gedaan om een machine te ontwerpen die de kwetsbare aardappels onbeschadigd uit de grond kon halen, maar dat bleek niet eenvoudig. Pas aan het einde van de jaren vijftig van de twintigste eeuw kwam de doorbraak en verdween het handmatig rooien langzaam. Toch hebben woonwagenbewoners nog jarenlang een deel van het jaar hun brood op het land verdiend. Zo werkte de familie Van Wanrooy van 1955 tot 1968 bij boer Keppel in Anna Paulowna. Ze waren niet de enigen. Er was een speciaal woonwagenkampje aangelegd, waar in de zomer meer wagens stonden.



Kersenplukkers in de Betuwe, omstreeks 1930. (Spaarnestad-Archief Haarlem)

Woonwagenbewoners in de kersenpluk

Nog vóór de aardappeloogst leidde de kersenpluk in de Betuwe tot een grote vraag naar arbeiders. Als de vruchten in de lente rood begonnen te kleuren, brak voor de hele streek een hectische tijd aan. Spreeuwen dreigden complete boomgaarden leeg te vreten en vernielden soms een kwart van de oogst. De kersenboeren in de Betuwe hadden meer last van de vogels dan de telers in Zeeland of Limburg. Om de schade te beperken, namen de boeren voor een periode van drie weken 'keerders' in dienst. Zij hielden de spreeuwen op een afstand. Eén volwassene – of een paar kinderen – kon ongeveer een hectare aan. Op de vierduizend hectare kersenboomgaarden die de Betuwe in 1939 telde, hadden vierduizend mensen bijna een maand werk. Voor fl. 2,75 per dag waren ze van zonsopkomst tot zonsondergang in de weer.

Kersenplukkers verdienden meer. In de Betuwe kregen de bijna achtduizend plukkers in het hoogseizoen een vast loon per dag, tussen de fl. 3,50 en fl. 4,50. Het normale dagloon van een boerenarbeider bedroeg in die tijd twee gulden. De plukkers mochten dus toch al niet mopperen, maar slecht weer pakte voor hen extra gunstig uit, want ze kregen gewoon doorbetaald. De hoge lonen werden veroorzaakt door het schreeuwende tekort aan arbeidskrachten in de maanden mei, juni en juli. Vóór de Tweede Wereldoorlog moesten kersentelers ook nog eens concurreren met de hooioogst, die in dezelfde tijd viel. Ze stelden bovendien eisen aan de plukkers die ze in dienst namen: om de zware ladders te hanteren, was spierkracht en enige handigheid nodig. Het sorteren van de kersen was een werkje voor vrouwen en meisjes, die met twee gulden per dag aanzienlijk minder verdienden dan hun mannelijke collega's.

Het gebrek aan plukkers bleef lange tijd een probleem in de Betuwe. Om te voorkomen dat de kersen aan de bomen weggroten, deden de telers een beroep op seizoenarbeiders van elders. Woonwagenbewoners waren gewilde krachten, omdat ze hun eigen huisvesting meenamen en het hele gezin inzetten. De oudere kinderen liepen met ratels, blikken trommels, knalbussen en zelfs geweren door de boomgaard om de spreuwen te verjagen. De mannen plukten, de vrouwen waren druk in de weer met sorteren. Het leverde alles bij elkaar een aardig gezinsinkomen op, dat na de magere wintermaanden zeer welkom was. Ook na de oorlog vonden woonwagenbewoners een paar maanden per jaar emplooi in de kersenpluk. In de jaren zestig begon de vraag naar seizoenarbeid in de landbouw te dalen, door de voortschrijdende mechanisering. Een deel van de woonwagenbewoners vond werk in de agrarische verwerkingsindustrie. De suikerfabrieken in Groningen, West-Brabant en Halfweg kenden na de bietencampagne in het najaar een topdrukke. Ook conservenfabrieken boden werkgelegenheid.



4 DE ONTWIKKELING VAN EEN NIEUWE WOONVORM

4.1 Eerst bij de slaapboeren

Mensen die rondtrokken om in hun levensonderhoud te voorzien, beschikten niet over een vaste plaats om na gedane arbeid uit te rusten. Dat veranderde met de komst van de woonwagen, aan het eind van de 19e eeuw. Het eigen huis kon voortaan mee op reis. Het platteland, het centrum van de grote stad en de gebieden achter de landsgrenzen werden op wielen bereikbaar. De ambulante beroepsbeoefenaren hoefden zich niet langer zorgen te maken over een plek om de nacht door te brengen of over de vraag hoe ze aan geld konden komen om een overnachting te betalen.



Prijslijst uit 1934 van een logement in een onbekende grote stad.

(Spaarnestad-Archief Haarlem)

Voor die tijd hadden reizigers met een krappe beurs weinig keuze. Bij een lang verblijf in een grote stad huurden ze soms een kamer, maar meestal namen ze hun intrek in een volkslogement. Op het platteland, sliepen ze bij boeren en in sommige regio's overnachtten ze in de warme ruimten bij steen- of pannembakkerijen. Als de beurs leeg was en geen enkele boer een slaapplek aanbood, restte altijd nog een plaatsje onder de blote hemel. Alleen 'zigeuners' en enkele kermisreizigers sliepen in tenten. Reizigers maakten hun handel en diensten graag te gelde op het platteland, omdat daar eten in overvloed was en ruimschoots gelegenheid om te overnachten. Door werk te verrichten voor boeren – die hen daarvoor vaak in natura betaalden – wonnen reizigers voldoende vertrouwen om in het hooi te mogen slapen. Daar komt het begrip slaapboeren vandaan. Een slaapboer die geen beroep had gedaan op de specifieke diensten van een reiziger, vroeg wel eens om een tegenprestatie. Een uurtje houthakken volstond meestal voor één overnachting, met een kop koffie en brood als ontbijt. Niet iedere boer stond overigens meteen klaar om reizigers onderdak te verlenen. Er bestond wel degelijk wantrouwen tegen 'vreemdelingen' 's nachts op het erf.

Rondtrekkende mensen waren zich heel goed bewust van het gezegde 'onbekend maakt onbemind'. Door het opbouwen van een vaste klantenkring zorgden ze dat ze een goede bekende werden van de boeren. Ze volgden meestal een vaste route, van dorp tot dorp, en probeerden zoveel mogelijk bij dezelfde mensen aan te kloppen. Herkenning was het wachtwoord en de beste manier om vertrouwen op te bouwen. Boeren die aan de betrouwbaarheid van hun logés twijfelden, vroegen wel eens een ventvergunning of een ander identiteitsbewijs als onderpand. Net als in een hotel kreeg de gast dat de volgende morgen terug. Een vertrouwensband tussen boer en reiziger groeide dus mettertijd, en daar hadden beiden wat aan. Ze wisselden bijvoorbeeld de laatste nieuwtjes uit. De boer vertelde over de opbrengsten van het vee en de landbouwproducten, de reiziger verhaalde over wat zich had afgespeeld in de gehuchten die hij op zijn tocht doorkruiste.

De schuur diende doorgaans als nachtverblijf voor reizigers. Het enige nadeel was dat ze er niet mochten koken, vanwege het brandgevaar. Soms moesten ze hun lucifers tot de volgende ochtend inleveren, om te voorkomen dat ze toch een vuurtje zouden stoken. De boerin zorgde voor warm water en als er wat aardappelen en spek voorradig waren, werden die boven háár haardvuur bereid. De reizigers sliepen in vers

stro en bij voorkeur niet in hooi, want dat ging broeien en kriebelen.

Over het stro werden dekens of uitgewassen juten zakken uitgespreid, waarop de familie zich te slapen legde. Meestal bleven reizigers slechts één nacht op hetzelfde adres, om de gastvrijheid van de boer niet al te veel op de proef te stellen.

4.2 Het volkslogement

Het logement, in de volksmond de luimkeet genoemd, was ook populair als nachtverblijf. Ze waren te vinden in grote-stadswijken waar handelaren zich tijdelijk ophielden. Er waren logementen voor lieden in goeden doen, maar ook volkslogementen voor de koopman met een kleine beurs.

Op voorschrift van de politie hielden de logementhouders een nachtregister bij, dat met enige regelmaat werd gecontroleerd. De gasten moesten hun naam, geboortedatum en beroep vermelden. Er schreven zich heel wat mensen in die later in een woonwagen gingen rondtrekken. Menig woonwagenbewoner in spe blijkt zelfs eigenaar van een logement te zijn geweest.

Tot ná de Tweede Wereldoorlog verruilden reizigers hun wagen wel eens tijdelijk of voorgoed voor een logement. Ze hoorden feitelijk tot de 'sedentairen', maar het contact met woonwagenbewoners bleef gewoon bestaan. Een deel van hen heeft later trouwens toch weer de overstap gemaakt naar het woonwagenleven. Niet alleen Nederlandse reizigers, ook vreemdelingen vonden hun weg naar het logement.

Tot aan de Tweede Wereldoorlog zou het slapen bij de boer en in het logement in trek blijven.

De logementen waren goedkope slaap-, eet- en drinkgelegenheden waar mensen die met eenzelfde soort handel of ambacht hun brood verdienden elkaar konden ontmoeten. Toch beschouwden veel reizigers ze als een noodzakelijk kwaad, omdat het met de hygiëne in de regel slecht gesteld was. Als we op Van Aalst mogen afgaan, waren er heel wat smerige logementen en kon slechts een enkel etablissement de toets der kritiek doorstaan.

Een logement in Haarlem had twee verschillende slaapzalen: één voor de 'beddenbedervers' en één voor nette klanten. De angst voor luizen ('grieksen' in het bargoens) was groot, misschien niet eens zozeer vanwege lichamelijk ongemak als bulten en jeuk, maar vooral omdat een 'besmette' gast weinig anders te doen stond dan zijn onderkleding te vernieuwen. Een andere vorm van overlast vloeide voort uit de rijkelijk geschonken alcohol, die vooral op zaterdag voor opschudding en ruzies zorgde. Zodra het alternatief van de woonwagen zich voordeed, werd dat dus een fel begeerde mogelijkheid om werk en overnachting te combineren.

4.3 De hondenkar

Voor het vervoer van hun handel waren reizigers, behalve op hun lichaamskracht, aangewezen op karren, soms zelfs op kinderwagens. De eerste woonwagens waren houten keten, gebouwd op een gewone hand- of vrachtkar. De overgang van kar naar woonkar vond heel geleidelijk plaats. Eerst deden reizigers pogingen om een kar om te bouwen tot een slaapruijnte. Dat was meestal een gewone kar, die werd voortgetrokken door één of meerdere honden.

Het gebruik van trekhonden was niet voorbehouden aan reizigers. Ook handelaren die hun waren binnen een klein gebied verspreidden, maakten er gebruik van. Rond de eeuwwisseling stonden er in Nederland zo'n 80.000 honden gespannen voor de karren van postbodes, melkboeren, petroleumventers en kruideniers. Ze vervoerden de vracht en soms ook hun baas. Het zware bestaan van veel trekhonden trok de aandacht van de Dierenbescherming en leidde in 1910 tot een Trekhondenwet, die een eind moest maken aan misstanden.

Zo werd bijvoorbeeld bepaald dat er maximaal drie honden vóór de kar mochten lopen. In de praktijk werd de wet voortdurend met voeten getreden. Tot in de jaren veertig werden trekhonden gebruikt; pas in 1962 kwam er een officieel verbod.



*Deze koopman had drie honden nodig om zijn kar met galanterieën voort te trekken (1913).
(Particuliere Collectie Carl Sievert, Harmelen)*

Oudere woonwagenbewoners herinneren zich de verhalen over hun (voor)ouders die met een hondenkar rondtrokken. Een enkeling deed als kind zelfs zijn eerste ervaring als ‘wagenbewoner’ op in een hondenkar. Door er beugels op te zetten, er een zeil over te spannen en wat stro over de bodem te verdelen, bouwde de reiziger zijn hondenkar om tot een soort tent of huifkar. Als vervoermiddel voor de handelswaar bleef de hondenkar ook nog in gebruik toen er grotere woonwagens op de markt kwamen. De honden trokken de eerste woonwagentjes nog wel eens voort. Ze waren goedkoper dan een paardje en de woonwagenbewoner hoefde zijn spierkracht niet aan te spreken. Als hij geen hit of hond kon betalen, moest hij de kar zelf trekken.

4.4 De woonwagen doet zijn intrede

De eerste karren met een zeil erover waren bedoeld om in te slapen, niet om in te wonen. De huifwagens – de eerste afbeeldingen dateren van omstreeks 1900 – waren al wat ruimer, maar ook daarin kon de bewoner niet rechtop staan. Het waren boerenwagens, die doorgaans voor vrachtvervoer gebruikt werden en afkomstig waren uit Duitsland of Oost-Europa. Karakteristiek was de schuine stand van de zij schotten, die met ijzeren schoren aan de buitenkant op hun plaats werden gehouden. Om vier houten wielen zaten ijzeren banden. De meeste wagens waren voorzien van vering om de schokken op de slechte wegen enigszins op te vangen.



Aan het nummerbord E 1295 is te zien dat deze wagen een vergunning heeft gekregen. (Staring Instituut, Deventer)

Op sommige wagens werd al snel een huif aangebracht, ter bescherming van de te vervoeren goederen. Reizigers ontdekten zo de mogelijkheid van bewoning. De woonwagenbewoonster Frederika Brummer beschrijft in haar boekje Frederika hoe haar overgrootouders in zo'n huifwagen leefden.

“Het waren hele kleine woonwagens, waar tien, twaalf, veertien, soms vijftien mensen in leefden. De woonwagens en huifkarren waren 3 bij 2 meter en heel laag. De mensen konden er meestal niet in staan. Daar moesten we allemaal in slapen en wonen. De bedden waren bossen stro. De stoelen en tafels maakten ze zelf van oude planken. Die werden 's avonds onder de wagens gezet om ruimte te maken. De bossen stro werden dan uitgerold op de vloer om te kunnen slapen.

's Morgens bonden ze ze aan een bos en die werd dan in een hoek gezet. De wagentjes waren wel zo klein, dat bij het slapen de voeten buiten de wagen staken. De vloer werd dan doorgetrokken, zodat die buiten de wagen stak, de voorplank noemden ze die. In de winter werd er een stuk zeil aan de overstek boven aan het dak getimmerd om geen natte of koude voeten te krijgen. In de zomer werd dat zeil omhoog gerold en vastgebonden met wat spijkers en een stukje touw. De mensen waren heel schoon. Ze boenden iedere dag de planken vloeren.”

In die periode waren er ook al karren of wagentjes die meer beantwoordden aan het idee van een woonwagen. Sommige reizigers bouwden een woongedeelte op hun kar of wagen, met de steunribben aan de buitenkant. Aan de binnenkant van de 'ribbenkast' – zoals die wagens wel genoemd werden – timmerden ze houten planken. Het waren meestal woonkarren, wagentjes op twee wielen.

Tussen 1900 en 1920 stonden er op de standplaatsen ook al luxer uitgevoerde wagens van kermisreizigers. Ze hadden een voorportaalje en gedraaide, houten stijlen, die het vakmanschap van een meubelmaker of houtdraaijer verrieden. Steeds vaker werden wagenmakers ingeschakeld voor het bouwen van woonwagens. De verschillende typen wagens heetten vaak naar de vestigingsplaats van de wagenbouwer. Tielse wagens werden vanaf het begin van de eeuw bijvoorbeeld gemaakt in een timmerfabriek in Tiel.

De Woonwagenwet van 1918 moest een einde maken aan het gebruik van bouwvallige woonwagens en de wildgroei in kwaliteit en afmetingen indammen. Met talloze voorschriften wilde de overheid voorkomen dat er krakkemikkige wagens op de weg verschenen. De bewoner van een wagen die niet aan de gestelde eisen voldeed, kreeg geen vergunning, zo stond in de wet. De wagen moest op ten minste twee assen en vier wielen rusten. De bovenkant van de vloer mocht zich ten hoogste één meter boven de grond bevinden, om kantelen te voorkomen.

Daardoor waren woonkarren voortaan verboden. Als minimale afmetingen voor de wagen noemde de wet: 4,5 x 2,1 x 2,1 meter. De woonruimte moest zijn opgedeeld in een dag- en een nachtverblijf, gescheiden door een schot met een openslaande of schuivende deur. In het slaapverblijf hoorde een aantal bedden te staan, maar kinderen mochten ook in het woongedeelte slapen. De hele woonwagen moest solide zijn, waterdicht en voorzien van meerdere, beweegbare ramen die voldoende licht doorlieten.

Voldeed een wagen bij de 'schouw' aan al deze keuringseisen, dan kreeg hij een kenmerk: de naam van de gemeente waar de vergunning was aangevraagd en een volgnummer. Het kenteken diende op de linker- en rechterkant van de wagen te worden geschilderd, met witte letters op een blauwe ondergrond. Het bestond, net als de kentekenregistratie voor auto's in die tijd, uit de letter van een provincie en het nummer van de vergunning. Het kenteken in Zuid-Holland begon met een H, Overijssel met een E, Gelderland met een M.

In de eerste jaren nadat de wet van kracht was geworden, reden er nog heel wat wagens rond die niet aan alle eisen voldeden. Vanwege de woningnood stonden gemeenten oogluikend toe dat wagens met gebreken bleven rondtrekken. De afmetingen van wagens benaderden in de loop van de jaren twintig en dertig wel steeds' vaker de wettelijke voorschriften. In de jaren twintig was nog bijna een kwart van de wagens in Overijssel korter dan vier meter, in de jaren dertig gold dat nog voor negen procent en beginjaren veertig was dat percentage gedaald tot vier. In de periode 1920-1945 waren de meeste wagens 4,5 meter lang en zo'n 2,15 meter breed.

Hedendaagse woonwagenbewoners zijn ruime woonwagens gewend. Oudere woonwagenbewoners slagen er dan ook niet altijd in om hun kinderen uit te leggen hoe een groot gezin in zo'n vooroorlogs wagentje kon samenwonen. Dat vergde inderdaad veel organisatie, vooral bij het slapen.

Wie 's avonds de petroleumlamp doofde, moest het schema van de slaapplaatsen goed in zijn hoofd hebben, want er was geen standaardindeling voor een slaapvertrek. De bedden konden overdwars, maar ook in de lengterichting zijn opgesteld. Als er meer 'twijfelaars' aanwezig waren, sliepen de ouders meestal in het ene bed en toch al gauw vier kinderen in het andere. Soms stonden aan beide kanten van het vertrek stapelbedden. Was zo'n vertrek vol, dan weken de jongens uit naar kermisbedden in het woonvertrek. De maaltijden werden doorgaans bereid op een petroleumstel of een houtkachel, maar soms stond er een groot gietijzeren fornuis in de wagen. De petroleumlamp werd in de jaren vijftig vervangen door een butagaslamp. Tot de vaste attributen behoorde ook de melkbus of een emmer, om water te halen. De inrichting was aanvankelijk sober en doelmatig, maar werd uitbundiger met het toenemen van de welstand, goed zichtbaar aan het houtsnijwerk aan de buitenkant van de wagen. Belgische wagens, bijvoorbeeld die uit Buggenhout, waren zeer geliefd vanwege de prachtige versieringen.

De woonwagen groeide uit tot een nieuw handelsobject. Aan de vergunningenlijsten is af te lezen dat de wagens regelmatig van eigenaar wisselden, door ruil of verkoop. Een wagen van een echte wagenmaker was in de jaren veertig en vijftig zeer kostbaar. Wagenbouwers deden goede zaken, maar de bewoners zijn zelf ook altijd wagens blijven maken. Ze bouwden bijvoorbeeld een woongedeelte op het houten plateau van een onderstel van een slepers wagen. In het begin rechttoe rechtaan, later steeds vaker met versieringen. De toenemende vaardigheid van de zelfbouwers was zichtbaar in de schoonheid van de wagens en merkbaar aan de handelswaarde. Soms verkochten zelfbouwers hun nieuwe wagen al voordat hij helemaal af was. Vrouwen kinderen hadden het nakijken en moesten het 'hoofd van het gezin' op zijn woord geloven dat hij weer snel aan een nieuwe wagen zou beginnen.

Vóór de oorlog ontwierpen sommigen hun eigen wagen, maar ze lieten de bouw over aan een wagenmaker. *"s Morgens ventte ik voor het eten en 's middags voor de wagen. Het geld dat ik dan verdiende stuurde ik naar de wagenmaker in Schiedam. Na een jaar werken was de wagen afbetaald en konden we hem gaan halen."*

4.5 Het onmisbare trekdier

De eerste, kleine woonwagens werden getrokken door een paar honden of door de bewoners zelf. Met het groter worden van de wagens schaften steeds meer woonwagenbewoners een paardje aan. Meestal een hit, een afkorting voor Hitlander: een klein, buitengewoon taai paardje, zeer geschikt voor het trekken van niet al te zware karren. Het beest was niet zo sterk als een groot paard, maar beschikte wel over een beter uithoudingsvermogen en was bovendien met weinig voedsel tevreden.

Niet iedereen had een paard voor de wagen. Woonwagenbewoners die het grootste deel van het jaar op een vaste plek stonden, hadden er geen behoefte aan. En sommige mensen hadden gewoon te weinig geld om een trekdier te kopen. Zij maakten gebruik van een voerman, die zijn paard tegen betaling ter beschikking stelde. In de provincie Overijssel hadden in de jaren twintig twee van de drie woonwagenbewoners een paard voor hun wagen, althans in het trekseizoen. Met het invallen van de winter trokken de meesten naar een vaste plaats om te overwinteren. Een deel van hen verkocht het paard dan om de kosten van voer en stalling uit te sparen. In het voorjaar schaften ze weer een nieuw beestje aan. Paarden die met de bewoners overwinterden, hadden het volgens de Dierenbescherming niet al te best. In de verslagen uit die jaren klaagt de organisatie steen en been over de ontberingen die de beesten in de winter leden.

Net als de wagens, werden ook de paarden al snel een handelsobject voor woonwagenbewoners. In de eerste helft van de vorige eeuw ontstond een levendige ruilhandel in paarden, ook buiten de officiële paardenmarkten om. Hendrik van Aalst schreef dat hij na zijn huwelijk in 1918 in een woonwagen was getrokken en vlak daarna zijn eerste paard, een appelschimmel, op de paardenmarkt in Utrecht had gekocht voor het niet geringe bedrag van driehonderd gulden. Al na een week had hij het beest met een boer geruild voor een ander paard, een transactie waar hij 250 gulden aan overhield. Van Aalst had als motto: 'Als men koopman is, mag men geen winst laten lopen'. Dat gold ongetwijfeld voor de meeste woonwagenbewoners. In de elf jaar dat Van Aalst in een woonwagen doorbracht, heeft hij naar eigen zeggen zo'n vijfhonderd paarden geruild, gekocht en verkocht. Het heeft hem een aardig centje opgeleverd. De vraag naar paarden begon eind jaren dertig af te nemen, toen de eerste auto's hun intrede deden op de kampen.



Twee paarden voor een wagen in Dwingelo, 1905. Voor veel woonwagenbewoners in het begin van de eeuw een luxe. (Particuliere collectie Carl Siegert, Harmelen)

4.6 Van platenwagen tot LOWV-wagen

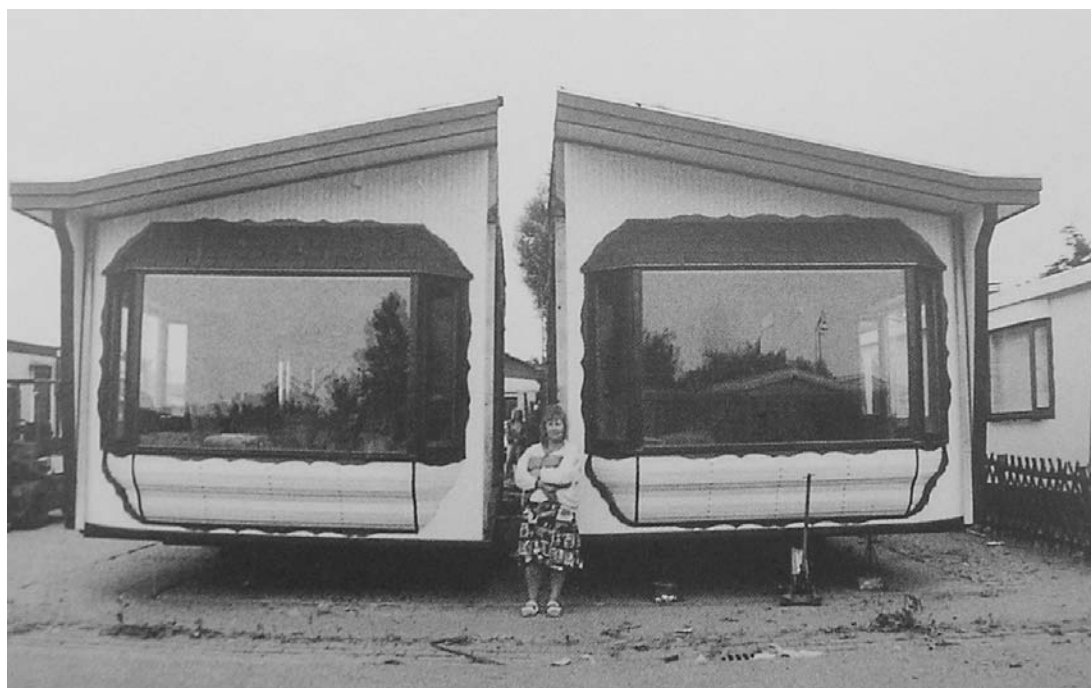
Na de Tweede Wereldoorlog werd de platenwagen erg populair. De buitenkant bestond niet langer uit latten, maar uit grote platen. In het begin werden ze van hardboard gemaakt, later van staal; het onderste gedeelte in kleur, daarboven meestal wit. De lengte liep soms op tot 7,5 meter, bij een breedte van 2,5 meter. De wagens hadden luchtbanden en werden voortgetrokken door een auto.

Wagenbouwers in Veenendaal, Tiel, Lichtenvoorde, Winterswijk en Zelhem, waren er als de kippen bij om de modewensen op de voet te volgen. Ze maakten deuren en ramen met ronde hoeken en gegolfde lijsten, marmeren schoorstenen, een koekoek (een rij raampjes bovenop het ronde dak), dakconsoles in de vorm van engelen, karakteristieke huiven en andere versieringen. Ook het slijpen van het glaswerk kreeg bijzondere aandacht, met bekende motieven als Ben Hur, Sint Joris met de draak, St. Christoffel, het meisje op de schommel, en trotse pauwen. Er zijn nog steeds bewoners van platenwagens, maar ze zijn toch vooral een verzamelobject voor burgers geworden.

De trend naar steeds grotere wagens heeft zich na de oorlog versterkt doorgezet. Zo deed het type wegebouw medio jaren vijftig zijn intrede, een wagen met een lengte van circa tien meter. Er was een vrachtwagen nodig om het gevaarte te verslepen.

Tussen 1965 en 1970 kwam de stacaravan op de markt, met een lengte van twaalf meter. Rondtrekken werd onmogelijk; alleen een dieplader kon nog voor verplaatsing zorgen. Steeds vaker bouwden de bewoners aan de caravan een klompenhok, dat uitgroeide tot een badkamer of keuken. Aan het eind van de jaren tachtig verschenen de dubbele woonwagens: twee enkele, aan elkaar gekoppelde wagens, samen zo'n zeven meter breed en acht à twaalf meter lang, met ingebouwd sanitair en meestal centrale verwarming.

*Verhuizing in
Vlissingen.
Voor het
transport moest
de dubbele
woonwagen
eerst uit elkaar.
(Irma
Uytdehaage,
Middelburg)*



Ook de VROM-wagen won vanaf begin jaren tachtig terrein. De wagen ontleent zijn naam aan het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, dat sinds die tijd medeverantwoordelijk is voor het woonwagengebeleid. De VROM-wagen mat maximaal 15 bij 3,5 meter. Gemeenten boden de wagens aan woonwagengebwoners te huur aan. Die konden daardoor aanspraak maken op huursubsidie. In 1992 werden de maximale maten van de woonwagenge losgelaten en kwamen ze grotendeels onder de gewone bepalingen van volkshuisvesting te vallen.

De bewoners van de VROM-wagenge hadden vooral klachten over de afmetingen en de slechte ventilatie die vochtproblemen veroorzaakte. In nauw overleg met de bewoners vroeg het Landelijk Overleg Woonwagenvrouwen (LOWV) de Utrechtse architecte Jeanne van Bree om een ontwerp voor een alternatieve wagen. Ze ontwierp een nieuw model met meer comfort.

Interieurs en decoraties

De interieurs van hedendaagse woonwagenge zijn rijkelijk voorzien van decoraties: stijlmeubelen in Rococo-, Renaissance- en Louis Quinze-uitvoering en – voor veel mensen het kenmerk van de woonwagencultuur – een overdaad aan porselein.

De porseleinen beeldjes worden geïmporteerd uit Saksen, waar bekende porseleinfabrieken speciale soorten klei als grondstof gebruiken. De kostbare en uiterst breekbare beeldjes moeten omzichtig behandeld worden. Volgens een groothandelaar sneuvelen de meeste exemplaren onder de poetsdoek van schoonmakende vrouwen. Porselein op een vaste standplaats heeft de grootste overlevingskansen.

In de tijd dat woonwagengebewoners nog veel rondtrokken, hadden ze overigens ook al beeldjes in hun wagens. Ze troffen speciale maatregelen tijdens het vervoer.

“En als we dan gingen rijden, ik vergeet het nooit meer; dan moesten alle spulletjes ingepakt worden want anders rolde alles eraf. Dat slingert en dat schommelt, dat kan niet blijven staan. Dan werden de spulletjes in de waskuip gelegd of in het bed tussen de dekens. Dan braken ze niet. En als je dan weer ergens aankwam, dan moest de hele handel weer uitgepakt worden.”
Inrichting van een woonwagen (1974)
(Haagsche Courant Archief)



5 HET DAGELIJKS LEVEN

5.1 Liefdadigheid voor mens en dier

Tot aan de Tweede Wereldoorlog lag de sociale zorg voor woonwagenbewoners vooral in handen van particuliere organisaties. De Sint Vincentiusvereniging deelde met Kerstmis voedselpakketten en oude kleren uit aan bewoners die hun gezicht af en toe lieten zien in de kerk. Op de eerste officiële kampen waren ze gemakkelijker te vinden. Het liefdadigheidswerk was bovendien eenvoudiger te organiseren, omdat woonwagenbewoners in de grote steden met z'n allen bij elkaar stonden. In kampkerkjes probeerden de geestelijken het geloof te brengen onder deze rondtrekkende mensen.

De kerk nam ook het initiatief om kampschooltjes in te richten. Volgens de Leerplichtwet van 1900 waren woonwagenkinderen verplicht om naar school te gaan als hun ouders langer dan 28 dagen – na 1921 acht dagen – in een gemeente verbleven. In de zomer trokken veel woonwagenbewoners rond; hun kinderen gingen alleen 's winters naar school. 'Burgerscholen' waren trouwens niet altijd even blij met de komst van woonwagenkinderen.

“Voor ons werd er vroeger achter in de klas een kleed op de grond gelegd en daar werden we opgezet, met wat potloden om ons zoet te houden. Je hoefde niks te leren. Het was maar voor een paar dagen en dan trok je weer verder: Je móest naar school, daarom nam men nog de moeite om je kleurpotloden te geven. Maar altijd werden we door andere kinderen uitgescholden voor zigeuners.”

Particuliere kampscholen waren dus een uitkomst. Een van de eerste woonwagenscholen – een openbare – bestond uit een omgebouwde verhuishwagen, die een particulier comité in 1908 aan het einde van de Tweede Spaarndammerdijk in Amsterdam had geplaatst. Daar zouden woonwagenkinderen en hun ouders in de winter onderwijs krijgen. Tot aan de oorlog was het onderwijs op de grotere kampen zo georganiseerd. Zonder overheidssubsidie bleef het onderwijs nogal primitief. De kamp scholen waren afhankelijk van onderwijzers die – na hun werk in het reguliere onderwijs – tussen vier en zes 's middags les wilden geven, zonder salaris en met gebrekkig lesmateriaal. De eerste schoolwagen in Den Haag dateert uit 1922, en is nog gebouwd door een woonwagenbewoner die timmerman van beroep was.

Het Woonwageliefdewerk betaalde de wagen, maar had geen hoge verwachtingen van het onderwijs. Kinderen kregen een beetje onderricht in de catechismus, de rest van de tijd werd besteed aan naaien en breien.

In navolging van de schippers-scholen kwamen er op sommige overwinteringsplaatsen van woonwagenbewoners kampschooltjes te staan. Eerst in een omgebouwde woonwagen, later kwamen er ook permanente gebouwtjes.

Een schoolwagen in Amsterdam Noord (1917). (Spaarnestad-Archief, Haarlem)



Na de Tweede Wereldoorlog ging de rijksoverheid zich actief bemoeien met het onderwijs aan woonwagenkinderen. Op aanraden van de R.K. Vereniging van Woonwagenliefdewerken in Nederland hield zij vast aan aparte scholen, waar met speciale aandacht de achterstand van woonwagenkinderen moest worden weggewerkt. In 1955 sloten de kampscholen zich aan bij het Buitengewoon Lager Onderwijs (BLO), al waren veel ouders bang voor de stigmatiserende werking van die vorm van onderwijs. Het voordeel was echter dat al voor 26 leerlingen een apart schooltje opgericht kon worden. Tussen 1954 en 1969 groeide het aantal kampscholen van negen tot 44. Het onderwijsniveau van de kinderen verbeterde maar langzaam.

Toen woonwagenbewoners in kleine centra moesten gaan wonen, bezochten veel woonwagenkinderen weer burgerscholen. Inmiddels zijn alle kampscholen opgeheven en gaat ieder woonwagenkind gewoon naar de basisschool. Ook de doorstroom naar het voortgezet onderwijs is de afgelopen twintig jaar sterk verbeterd.

Het liefdadigheidswerk had niet alleen belangstelling voor de woonwagenbewoners, maar ook voor hun trekdieren. Allang voor de oorlog deden de Dierenbescherming en verontruste particulieren een hartverscheurend beroep op de burgerbevolking om de levensomstandigheden van paarden op stedelijke woonwagenkampen te verbeteren. Woonwagenbewoners hadden wel eens de indruk dat de burgers paarden belangrijker vonden dan mensen. De geschiedenis van Den Haag lijkt hen gelijk te geven. Krantenfoto's van noodlijdende paarden stimuleerden particulieren tijdens de strenge winters in de jaren twintig om de gemeente te bewegen tot het financieren van een overdekte stalling op het kamp. Ze kregen echter jaar in, jaar uit nul op rekest.

Particuliere organisaties moesten vooral doen wat ze niet laten konden, maar op geld van de overheid hoefden ze niet te rekenen. Het gemeentebestuur vreesde dat het bouwen van een stal het woonwagenkamp aantrekkelijker maakte. En dat zou maar meer volk aantrekken! Dat argument van 'de aanzuigende werking' keert in de twintigste eeuw steeds weer terug. De gemeente was trouwens ook bang dat woonwagenbewoners een stal als werkplaats zouden gebruiken, of zelfs als woning.

5.2 Afspiegeling van de buitenwereld

Het leven op een woonwagenkamp onttrekt zich aan de waarneming van de meeste mensen. Vandaar ook dat allerlei wilde ideeën de ronde doen over wat er zich in die besloten wereld afspeelt. Op de keper beschouwd, gaat het echter om een afspiegeling van de wereld daarbuiten. Ook op de kampjes vermaken kinderen zich met poppen of worden ze er door hun moeder voor een boodschap op uitgestuurd. Het wonen en werken van woonwagenbewoners mag steeds meer gescheiden zijn en de werkloosheid alarmerend, op de foto's tot beginjaren zeventig vinden we allerlei vormen van arbeid op de kampen terug.

Met die beslotenheid viel het trouwens nogal mee. De groenteboer, de melkman en andere leveranciers, maar ook de ambtenaren van de volkstelling hebben hun weg naar het woonwagenkamp altijd weten te vinden. Nog intensiever was het contact met de kerk, de maatschappelijk werksters en onderwijskrachten, die zich allen actief bemoeiden met het leven op de kampen.

Woonwagenbewoners gaan wel degelijk met hun tijd mee. Alle kampen beschikken tegenwoordig over stromend water, riolering en elektriciteit. Moderne technische snufjes als de videocamera, computer en de mobiele telefoon hebben hun intrede gedaan.





Dagelijks leven op het Waarderveld in Haarlem rond 1950.





5.3 Het zelfbeeld van woonwagengewoners

Het dagelijks leven van woonwagengewoners mag er dan in veel opzichten net zo uitzien als dat van andere Nederlanders, ze nemen wel een aparte positie in binnen de Nederlandse samenleving. Zij verzetten zich ertegen dat burgers hun als 'anders' zien en hen daardoor vaak discrimineren. Maar in de loop van de tijd zijn zij ook zichzelf als aparte groep(en) gaan beschouwen. Op allerlei terreinen benadrukken zij dat er grote verschillen bestaan tussen henzelf en burgers (soms ook wel 'boeren' genoemd). Door hun andere woonvorm en levenswijze zouden zij een ander soort autochtonen ('wij zijn mensen uit de natuur') geworden zijn. Zij zeggen zelfs elkaar aan het uiterlijk te herkennen en beter aan te voelen dan zij in het contact met burgers ooit zouden kunnen.

Waaruit bestaan die verschillen eigenlijk met de burgerwereld? Het meest in het oog springende verschil tussen het leven van burgers en dat van henzelf vinden woonwagengewoners het gebrek aan vrijheid in de burgermaatschappij. Daar zou men opgesloten zitten in huizen, die veel weg hebben van gevangenissen, en elke dag naar hetzelfde kantoor of dezelfde fabriek gaan.

De enige onderbreking in deze sleur vormt de vakantie, als met een caravan ('dat hebben ze van ons afgekeken') de natuur wordt ingetrokken. Zijzelf zeggen daarentegen gewend te zijn om te gaan en staan waar ze willen. Als het hun ergens niet bevalt of als er geen werk meer is, dan trekken ze gewoon verder. Dat dit eerder opgaat voor het verleden dan voor het heden, is een onderscheid dat de meesten wel willen maken. Zij zijn zich ervan bewust dat de burgermaatschappij, met name na de Tweede Wereldoorlog, er alles aan heeft gedaan hun deze vrijheid te ontnemen en daarin ook aardig is geslaagd. Wellicht vormt dit de oorzaak van de felle verdediging van hun woonvorm. Want zij vinden, ondanks alle door de overheid opgelegde beperkingen, dat zij nog altijd vrijer leven dan burgers. De redenering luidt dan: in een huis zit je in een afgesloten ruimte en het is de gewoonte van burgers om hun tijd grotendeels binnen door te brengen. In een woonwagen daarentegen heb je aan alle kanten uitzicht op de omgeving en ben je daar veel meer bij betrokken.

Woonwagengewoners benadrukken ook het gebrek aan familiebanden bij burgers, terwijl deze bij hen juist erg sterk ontwikkeld zouden zijn. Men beschouwt elkaar zo ongeveer als een grote familie, met nauwelijks onderlinge verschillen. Zij verbazen zich erover dat burgerouders en -kinderen zich zo weinig van elkaar aantrekken en zo liefdeloos met elkaar omgaan. Ter illustratie wijst men er dan op dat deze hun kinderen wel eens een avondje alleen thuislaten als zij uitgaan. Bovendien vindt men dat burgers hun kinderen veel te vrij opvoeden. Al op zeer jonge leeftijd krijgen deze toestemming het ouderlijk huis te verlaten en op kamers te gaan wonen. Op dat moment trekken de ouders hun handen van het kind af, dat het dan de rest van zijn leven alleen moet zien te redden. Dat zou overigens ook omgekeerd gelden. Als burgerouders bejaard zijn en hulpbehoevend worden, zullen het zeker niet hun kinderen zijn die de verzorging op zich nemen. Die stoppen 'de oudjes' liever in een bejaardenhuis, is het gangbare beeld.

Zij zelf zeggen hun kinderen juist nooit alleen te laten. Zij verwennen ze als ze nog klein zijn en houden zich de hele dag met hen bezig. Dat kan ook gemakkelijk, want de kinderen spelen op het kampterrein, dus in de buurt van de wagen. Anders dan de burgers zouden zij bij hun kinderen betrokken blijven, ook al trouwen deze en krijgen ze zelf kinderen. Dat geldt, naar men zegt, overigens ook andersom: woonwagenkinderen zorgen voor hun ouders als die de hulpbehoevende leeftijd bereiken. Daarom willen ouderen het liefst een standplaats in de buurt van hun kinderen en pleiten zij voor 'familiekampjes'. Zo kan men bij en onder elkaar blijven en is er altijd iemand in de buurt om op terug te vallen.

De manier waarop burgermannen en -vrouwen met elkaar omgaan, wordt door woonwagengewoners in de regel als zeer vrij ervaren. Het beeld is dat burgers al op jonge leeftijd gaan 'hokken', elkaar voortdurend ontrouw zijn, ook na het huwelijk, en gemakkelijk scheiden. Naar eigen zeggen komen deze verschijnselen in

hun gemeenschap nauwelijks voor. Vooral de meisjes worden vanaf een jaar of veertien scherp in de gaten gehouden. De jongens genieten wat meer vrijheid en zij zouden daarom op die leeftijd ook vaker verkering zoeken met 'burgermeisjes', want die worden door hun ouders veel vrijer gelaten.

Een ritueel dat genoemd wordt als een jongen en een meisje besluiten om samen door het leven te gaan, is dat ze eerst weglopen, zonder dat hun ouders daar iets van weten. Ze blijven een nachtje in een hotel of bij familie elders in het land slapen, en bij hun terugkomst op het kamp worden ze dan beschouwd als man en vrouw. Daarom, zo vertelt een meisje, kunnen wij niet zoals burgermeisjes gewoon een nachtje met een jongen op stap, want dan zitten we er meteen aan vast. De gewoonte is dat de ouders zich hierbij neerleggen. Op een later tijdstip wordt getrouwd voor de wet of voor de kerk. Of zij trouwen niet en blijven samenwonen. Daarbij wordt wel een verschil gemaakt tussen burgers en woonwagenbewoners, want terwijl de eersten als ze samenwonen eigenlijk nog vrijgezel zijn, worden de laatsten in de eigen gemeenschap beschouwd als man en vrouw.

Volgens woonwagenbewoners was het vroeger moeilijker om met een burger te trouwen dan vandaag de dag. Van beide kanten werd het toen meestal niet geaccepteerd. Tegenwoordig zeggen oudere woonwagenbewoners het geen probleem te vinden dat hun kinderen met burgers omgaan; in sommige gevallen wordt het zelfs aangemoedigd. Het wordt meer als vanzelfsprekend gezien dat hechte relaties ontstaan en dat de kans op een huwelijk groter is geworden. De ouders zullen zonder meer toestemming verlenen voor zo'n 'gemengd' huwelijk. Daaraan wordt dan toegevoegd dat van de burgerouders niet altijd hetzelfde kan worden gezegd. Zelfs als zo'n huwelijk eenmaal gesloten is, vinden sommige burgers het een schande dat iemand van een kamp is 'ingetrouwd', zodat de betrekkingen tussen de twee families zelden echt hecht worden.

Bij een huwelijk tussen een woonwagenbewoner en een burger is het vaak de laatste die zich 'aanpast' door in een wagen te gaan wonen. Kenmerkend is dat woonwagenbewoners daar meteen een verklaring voor bij de hand hebben, namelijk: "Het is bij ons ook veel gezelliger." Dat ook jongeren de voorkeur blijven geven aan het wonen in een wagen, stemt de ouderen zeer tevreden. Zij vinden het weliswaar belangrijk dat hun kinderen meer 'voeling' krijgen met de burgermaatschappij, maar laten altijd wel onmiddellijk blijken dat ze er prijs op stellen dat ze woonwagenbewoners blijven. Alleen de jongens van het kamp lijken nog wel eens moeite te hebben met de verkering van woonwagenmeisjes met burgerjongens. Volgens de meisjes komt dit echter niet doordat burgers niet goed genoeg voor hen zouden zijn (de jongens zelf gaan immers ook met burgermeisjes om), maar gewoon door jaloezie.

Het beeld dat woonwagenbewoners hebben over de gastvrijheid van Nederlanders is ronduit negatief. Burgers zouden alleen bij elkaar op bezoek komen als eerst een afspraak is gemaakt, anders blijft de deur gesloten of word je onmiddellijk afgescheept. Bij hen gaat het naar eigen zeggen heel anders toe, veel spontaner en gezelliger. Op het kamp lopen zij de hele dag bij elkaar in en uit en de koffie staat altijd klaar. Onverwachte gasten kunnen gerust aanschuiven en een bordje mee-eten.

Veel woonwagenbewoners hebben wel enige ervaring met het wonen in een huis. Uiteindelijk voelen zij zich toch vaak niet echt thuis tussen de burgers. Naar hun idee leven die grotendeels langs elkaar heen, zonder te weten wat zich op een paar meter afstand bij de burens afspeelt. Ook zouden zij overdreven gesteld zijn op orde en netheid; in een straat wordt niet getolereerd dat iemand aan een auto ligt te sleutelen of wat rotzooi verbrandt, en de buurt staat op haar achterste poten als iemand een keer wat harder dan normaal een plaatje draait. Dan wordt meteen geklaagd over 'burengerucht' en gedreigd de politie te bellen. Voor hun kinderen vinden zij het ook weinig plezierig om tussen burgers op te groeien, want in een straat zou het nauwelijks mogelijk zijn in alle vrijheid te spelen en 'als er een bal in het tuintje van een burger rolt, dan heb je gelijk de poppen aan het dansen'.

Op een woonwagenkamp gaat het heel anders toe. Daar ziet en hoort iedereen juist alles van elkaar, wat natuurlijk inhoudt dat er minder privacy is, maar daar zegt men dan ook minder behoefte aan te hebben. Privacy is een begrip dat meer bij het burgerleven zou passen. Een wagen wordt gezien als een plek waar je in en uit moet kunnen lopen. Juist omdat men op een kamp zo dicht op elkaar woont, moet je wel veel van elkaar accepteren, anders zou het samenleven ondraaglijk worden. Daarom zouden zij zich veel toleranter tegenover hun burens opstellen dan burgers. De intolerantie die zij deze verwijten, heeft ook te maken met de vooroordelen die zij erop nahouden over woonwagenbewoners. Vooral zij die tijdelijk 'gewoond' hebben, herinneren zich talloze voorvallen over burgers die op hen neerkeken, wat een van de oorzaken was dat zij terugkeerden naar hun oude woonvorm. Anderen hebben die stap terug niet gemaakt, maar blijven zich wel geïsoleerd voelen.

De meeste oudere woonwagenbewoners hebben weinig opleiding genoten; een aantal van hen kan lezen noch schrijven. Het is dus niet zo verwonderlijk dat zij vinden dat ze in bepaalde opzichten achterliggen op burgers. Daar staat naar hun idee tegenover dat zij juist door het vrije leven dat hun belette naar school te gaan, andere waardevolle eigenschappen hebben ontwikkeld. Zo leeft de gedachte dat zij over het geheel genomen zeer handig zijn: "We zijn misschien dommer, maar we kunnen wel van alles met onze handen." Door die handigheid hebben zij altijd veel verschillende beroepen kunnen uitoefenen, waarbij zij veel mensenkennis opdeden. Het zou hen ook slimmer ('goochemer') hebben gemaakt dan burgers.

Woonwagenbewoners zeggen zich er zeer bewust van te zijn dat zij vaak worden voorgesteld als hele of halve criminelen, die het kamp gebruiken als een dekmantel voor hun misdadig gedrag. Zulke aantijgingen zetten veel kwaad bloed, vandaar dat zij er steeds op terugkomen dat het puur vooroordeel is (zijzelf gebruiken meestal de term 'discriminatie') hen op zo'n manier af te schilderen. Zij ontkennen niet dat er onder hen individuen zijn die het recht aan hun laars lappen, maar misdaden zoals die in de burgermaatschappij worden gepleegd, kom je volgens hen onder woonwagenbewoners niet tegen. Zij mogen dan wel eens wat stelen en helen, maar de Nederlandse gevangenissen zitten intussen voornamelijk vol met verkrachters en moordenaars. Ook zou onder hen zelden iemand worden aangetroffen die iets te maken heeft (gehad) met kinderprostitutie en roken hun kinderen niet 'zoals die punkers' regelmatig een stickie. Oudere woonwagenbewoners menen dat de criminaliteit te maken heeft met de komst van asociale burgers naar de kampen. Als de overheid die figuren nu maar uit hun wagens zou halen, zouden de 'echte' woonwagenbewoners overblijven, die 'slim en handig' zijn, maar niet misdadig'.

6 OVERHEIDSBELEID

6.1 Het weren van woonwagens

Al telde Nederland eind negentiende eeuw slechts zo'n vierhonderd woonwagens, toch gingen er ook toen al stemmen op om hun verblijf binnen de gemeentegrenzen aan banden te leggen. De rijksoverheid wilde geen centrale regeling. Ze vond dat gemeenten genoeg mogelijkheden hadden om zelf oplossingen te bedenken. In het belang van de openbare orde, zedelijkheid of gezondheid konden ze bijvoorbeeld politieverordeningen uitvaardigen om woonwagens en -schepen te weren.

De vroegste gemeenteverordening dateert van 1879. In dat jaar kondigde Deventer een verbod af om een wagen als woning te gebruiken en hem zonder toestemming van de politie op straat te laten staan. De politie verleende alleen ontheffing voor een verblijf korter dan 24 uur of tijdens de jaarmarkt. Negen jaar later bleek dat gemeenten weliswaar het recht hadden om woonwagens te weren, maar dat zij de bewoners ervan moesten toelaten.

6.2 Het weren van 'zigeuners'

Door hun buitenlandse herkomst zijn 'zigeuners' altijd onderscheiden van andere woonwagenbewoners. De groepen 'zigeuners' die vanaf 1868 uit Oost-Europa naar Nederland kwamen, waren meestal op doortocht. Sommigen bleven voor korte of langere tijd. Justitie was vanaf het begin afwijzend. Het ministerie adviseerde lokale autoriteiten dringend om hen zo snel mogelijk de grens over te zetten.

Het negatieve beeld over 'zigeuners' straalde ook af op Nederlandse woonwagenbewoners. Als ingezetenen van dit land konden ze niet de grens over worden gezet en daarom vond de overheid al aan het begin van de twintigste eeuw dat er een ander beleid voor woonwagens moest komen. De staatscommissie van 1903, die de regering moest adviseren over landloperij en bedelarij, kreeg al snel het verzoek om ook voorstellen te doen over het gebruik van woonwagens en woonschepen. De commissie wist dat steeds meer mensen voor die woonvorm kozen, maar niet om wat voor aantallen het precies ging.

Bij woonschepen onderscheidden de adviseurs vaartuigen die werden gebruikt voor het uitoefenen van een 'eerlijk' beroep en vaartuigen die werden bewoond door bedelaars en stropers. Bij woonwagens ontbrak zo'n onderscheid. De commissie vond het gebruik van een woonwagen voor het uitoefenen van een beroep waarschijnlijk per definitie overbodig, behalve voor kermisreizigers.

In de eerste decennia van de 19e eeuw was het de officiële richtlijn van Nederlandse gemeenten om woonwagens zoveel mogelijk uit de stad te weren. In de praktijk werden ze soms gedoogd. Al in een vroeg stadium bestond de angst dat een tolerant toelatingssysteem steeds meer woonwagenbewoners zou trekken. De Woonwagenwet van 1918 dwong de gemeente tot het aanwijzen van een standplaats voor woonwagens. Opmerkelijk is dat vanaf dat moment klachten van particulieren over de aanwezigheid van woonwagenbewoners veel minder serieus zijn genomen.

6.3 De Tweede Wereldoorlog

In het eerste jaar van de bezetting waren er nog geen aparte bepalingen voor woonwagenbewoners. De instantie waar ze tijdens de oorlogsperiode het meest mee te maken hadden, was het Centraal Bevolkingsregister (CBR), dat zich bezighield met het registreren van mensen zonder vaste woonplaats. Al vóór de oorlog waren er plannen ontwikkeld om rondtrekkende groepen – zoals binnenvaartschippers,

woonwagen- en woonschipbewoners – centraal te registreren. In die opzet bracht de oorlog geen verandering. Vanaf 15 november 1941 moesten de bewoners van woonwagens en woonschepen uit de gemeentelijke bevolkingsregisters worden overgeheveld naar het Centraal Bevolkingsregister, behalve als ze lange tijd in een bepaalde gemeente verbleven. Van de 11.457 woonwagenbewoners waren er in juni 1942 9.232 opgenomen in het CBR; de overige 2.225 personen hadden ontheffing gekregen.

Een andere instantie die zich met de registratie van woonwagenbewoners en 'zigeuners' bezighield, was de Rijksidentificatiedienst (RID), een onderafdeling van de Recherchecentrale. Verbetering van het toezicht was haar belangrijkste motief voor registratie. Mensen die een 'zwervend bestaan' leidden, vormden in haar ogen een bedreiging voor de gevestigde orde. Dat argument nam tijdens de oorlog in gewicht toe. Onder de woonwagenbevolking konden zich mensen schuilhouden die de bezetter als 'staatsgevaarlijk' beschouwde, zo vreesden de autoriteiten. Om die reden lieten ze voortdurend controles uitvoeren. Zo controleerde de RID in februari 1941 alle woonwagen- en woonschipbewoners met de Nederlandse nationaliteit.

De registratiesystemen van het CBR en de RID leverden een goed inzicht op in de verspreiding van ambulante groepen over Nederland. Dat kwam de Duitsers goed van pas toen ze in 1943 de maatregel afkondigden om alle woonwagenbewoners onder te brengen in verzamelkampen, een idee dat overigens al vóór de oorlog was geopperd door Nederlandse ambtenaren. De Duitsers wilden de zwervende woonwagenbewoners eerst uit de kuststreek verwijderen, vervolgens een trekverbod afkondigen en dan overgaan tot concentratie. Met ingang van 10 juni 1943 mochten woonwagenbewoners in het kustgebied niet meer rondtrekken met hun wagen. Door een tijdige aankondiging van het verbod hoopten de autoriteiten dat de woonwagenbewoners uit zichzelf zouden verdwijnen. Dat gebeurde inderdaad.

Het was namelijk wel toegestaan om naar het 'achterland' te reizen. Een uitzondering werd gemaakt voor woonwagenbewoners die bij bouwondernemingen werkten, een vaste woonplaats hadden, van beroep kermisreiziger waren of voor bedrijven werkten die belangrijk waren voor de oorlogvoering.

De volgende stap van de Rijksidentificatiedienst was het opstellen van een lijst van gemeenten met woonwagenkampen die geschikt waren voor de opvang van grote aantallen woonwagens. De provincies Noord- en Zuid-Holland en Zeeland werden uitgezonderd, omdat daar de kuststrook al ontruimd werd. Oorlog of niet, een aantal gemeenten protesteerde tegen de aanwezigheid van een verzamelkamp binnen hun grenzen. Zij hadden geen zin om op te draaien voor de kosten die zo'n operatie met zich meebracht. Ze waren ook bang dat een concentratie van woonwagenbewoners tot veel overlast zou leiden.

De burgemeester van Ommen wees bijvoorbeeld op het brandgevaar, omdat woonwagenbewoners nogal 'roekeloos met vuur' zouden omspringen. De politie van Den Bosch voorzag ordeverstoringen en vechtpartijen op een kamp waar uiteenlopende groepen woonwagenbewoners bij elkaar werden gezet. Den Haag trok zich niets aan van al die protesten en voerde het beleid gewoon volgens plan uit.

Op 1 juli 1943 werd het trekverbod ook in andere provincies van kracht. Iedere gemeente kreeg te horen naar welk verzamelkamp zij 'hun' woonwagenbewoners moest overbrengen, uitgezonderd de eerder genoemde (beroeps)groepen. Van de kermisreizigers ontsnapten alleen degenen die waren ingeschreven bij de vakgroep Kermisinrichtingen aan concentratie.

Het is niet bekend hoeveel woonwagens er uiteindelijk in verzamelkampen terechtgekomen zijn. Maar naarmate de oorlog vorderde, verlieten steeds meer woonwagenbewoners hun wagen, al dan niet onder druk van de omstandigheden. Als onderduikadres waren vooral onbewoonbaar verklaarde woningen in trek. De meeste gemeenten stonden dat oogluikend toe.

Woonwagenbewoners kregen ook – net als andere Nederlanders – te maken met razzia's voor de Arbeitseinsatz in Duitsland. Maar tijdens die lange jaren van overleven hadden ze in hun eigen ogen ook iets vóór op de rest van de bevolking: ze waren gewend om te handelen met alles wat ze in handen kregen en

hadden een goede neus voor producten die de boeren graag ruilden voor voedsel.

Voor de meeste 'zigeuners' verliep de Tweede Wereldoorlog desastreus. Het grootste deel van hen werd weggevoerd en keerde nimmer terug.

6.4 Woonwagenbeleid na de oorlog

Na de oorlog kregen woonwagenbewoners hun bewegingsvrijheid terug. De meesten trokken opnieuw in hun oude of in een nieuwe wagen. Tijdens de jaren van de wederopbouw dreef de woningnood ook veel burgers in een woonwagen. De bewoners vielen nog altijd onder de wet van 1918. Het stond hun dus vrij om weer rond te trekken. Dat viel niet bij iedereen in goede aarde. Steeds luider klonk de roep om een algeheel trekverbod en de concentratie van woonwagenbewoners op grote, regionale kampen. In 1957 maakte een wetswijziging dat beleid mogelijk. De overheid begon zich toen ook voor het eerst serieus bezig te houden met de sociale zorg voor woonwagenbewoners. Vóór de oorlog was dat bij uitstek het terrein geweest van liefdadigheidscomités en kerkelijke instellingen.

Nu vond er in het woonwagenbeleid een verschuiving plaats van openbare orde naar maatschappelijke zorg. In lijn daarmee werd de verantwoordelijkheid voor het beleid in 1957 overgedragen van het Ministerie van Justitie naar Maatschappelijk Werk.

In 1968, een halve eeuw na afkondiging van de eerste wet, kwam er een nieuwe Woonwagenwet, die de aanpassing van de woonwagenbevolking aan de 'burger'-samenleving wilde bevorderen. Er werden vijftig regionale kampen gepland, met speciale voorzieningen als een eigen school, arts en welzijnswerk. Ieder centrum moest tussen de vijftig en tachtig woonwagens herbergen. Op verkapte wijze werd ook een trekverbod ingevoerd: woonwagenbewoners hadden nog steeds het recht om rond te trekken, maar ze mochten niet langer een standplaats buiten een kamp bezetten. Voor de overgang naar een ander kamp was voortaan officieel toestemming nodig.

In de wet van 1968 werd ook het afstammingsbeginsel ingevoerd. Voor het eerst begon de overheid de contouren van de groep te bepalen. Vanaf dat moment ging die groep een gesloten categorie vormen. Burgers hadden niet langer het recht om een wagen te bewonen, of ze moesten introuwen. De wet maakte een uitzondering voor mensen die konden aantonen dat zij een woonwagen nodig hadden voor de uitoefening van hun beroep. In de praktijk waren dat alleen wegebouwers en kermisexploitanten.

De nieuwe wet had tevens een verbetering van de maatschappelijke positie van woonwagenbewoners op het oog. Het tegendeel werd echter bereikt. De relatie tussen woonwagenbewoners en de overheid werd danig verziekt, omdat hun wagens vaak letterlijk – en tegen hun zin in – naar de grote kampen werden gesleept, waar grote groepen medewagenbewoners stonden. Dat leidde gemakkelijk tot conflicten, te meer omdat de concurrentie op zo'n kamp – met name in de autosloperijbranche – gevolgen kon hebben voor het inkomen. De geïsoleerde ligging van de regionale centra brak de mensen ook op. Veel woonwagenbewoners raakten hun contacten met de burgerwereld kwijt en huisbewoners voelden zich bedreigd door de grote, afgelegen kampen, waarvan sommige al snel verpauperden. Wat woonwagenbewoners echter het diepst heeft geraakt, is het verbod op rondtrekken. Dat tastte immers de kern van hun economische activiteiten aan. Ze voelden zich als gevangenen die geen kant meer op konden. Dat deed hen denken aan hun positie tijdens de oorlog.

Voor het eerst in hun geschiedenis kwamen woonwagenbewoners in opstand tegen de vrijheidsbeperkingen. Met harde acties dwongen ze de overheid het beleid kritisch door te lichten. Het resultaat was nogal tweeslachtig. Het geplande aantal regionale centra was nog niet tot stand gekomen of de minister van CRM sprak zich in 1973 alweer uit voor het herinrichten van kleine kampjes, met tien tot vijftien standplaatsen. Daarmee gaf de overheid toe dat de oprichting van grote, regionale woonwagencentra niet zo'n gelukkige maatregel was geweest.



*Demonstratie van woonwagenbewoners tegen het deconcentratie beleid van de overheid.
(Foto Eddy Posthuma de Boer) Op het Binnenhof in den Haag (1983)*

Vier jaar later werd bij een wetswijziging een nieuw toverwoord geïntroduceerd: deconcentratie. Alle heil werd nu verwacht van kleine centra, dichtbij de woonwijken. Woonwagenbewoners konden voortaan gebruik maken van algemene voorzieningen. Zo hoopte de overheid de negatieve effecten van het beleid dat zij in de jaren daarvoor had gevoerd, inclusief uitsluiting en isolement, teniet te doen.

De verantwoordelijkheid voor de huisvesting van woonwagenbewoners ging over naar het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

Voor al het gedwongen karakter van de overgang naar kleine centra stuitte veel woonwagenbewoners tegen de borst. Ze voelden het als een zoveelste inperking van hun rechten. Ze wilden – evenals andere burgers – zelf kunnen bepalen waar ze gingen wonen: op een groot of een klein kamp, in een stad of een dorp. Omdat de kleine centra officieel geen sloopterreinen mochten herbergen, wisten mensen bovendien niet of ze nog wel aan de slag konden raken. Het kwam er in de praktijk op neer dat wonen en werken vaak gescheiden werden, terwijl die vanzelfsprekende combinatie altijd de kern was geweest van het woonwagenbestaan.



NAWOORD

Ondanks de verschillen hebben woonwagenbewoners en 'zigeuners' er altijd bij gehoord. Zij verdienen daarom, net als andere groepen Nederlanders, een plaats in de vaderlandse geschiedenis. Wie de moeite neemt in hun verleden te duiken, stuit op maatschappelijk weerbare rondtrekkende mensen. Op individuen die niet te beroerd waren om van alles aan te pakken en die het lef hadden om hun boeltje op te pakken en hun geluk elders te zoeken. Op mensen die het hele gezin inzetten om te overleven. Er is geen reden om het woonwagenbestaan te romantiseren, want het was zeker niet gemakkelijk. Af en toe moest er flink worden bij geschooid om de kinderen te kunnen voeden.

We hebben gezien dat de overheid nooit gelukkig is geweest met het ambulante bestaan van woonwagenbewoners en 'zigeuners'. Ook waren er nogal wat 'burgers' die hen niet vertrouwden. Ze boezemden angst in, omdat ze apart stonden, al waren ze daar zelf niet altijd even blij mee. Bovendien waren ze duidelijk zichtbaar en herkenbaar, door de wagens. De overheid zag wel dat ze een economische functie vervulden, maar het rondtrekken van plaats tot plaats bleef haar een doorn in het oog. Aan het begin van de twintigste eeuw ontwikkelde ze, na gemeentelijke aandrang, dan ook een speciaal beleid om het bestaan van woonwagenbewoners aan banden te leggen. Maar de wet had een averechts effect: de woonwagenbevolking groeide, en zou dat blijven doen. Vanaf 1918 moesten gemeenten hun komst wel toestaan, maar ze schoven de wagens af naar de rand van de bebouwing. In sociaal en ruimtelijk opzicht kwamen de bewoners toen nog meer apart te staan. Ze werden gedoogd, maar niet geaccepteerd. Het plaatsingsbeleid was vooral zwalkend: nu eens aparte standplaatsen, dan weer grote centra, vervolgens terug naar kleine centra. Een samenhangende aanpak was er nooit.

Na de oorlog is het rondtrekken stapsgewijs ingeperkt. Het kon nog wel, maar onder strikte voorwaarden. Het afstammingsbeginsel remde de groei van de woonwagenbevolking bovendien sterk. Tot in de jaren zestig vormde men een vrij open groep en kwamen er steeds nieuwe woonwagenbewoners bij. De wagens lijken steeds sterker op huizen, maar de bewoners staan apart en voelen een sterke groepsband. Hun identiteit ontleen ze aan de wagen, aan de onderlinge familiebanden en aan het ambulante bestaan. De overheid heeft hen als een aparte (minderheids)groep erkend, maar legt hun niettemin steeds meer beperkingen op.

Over de toekomst van woonwagenbewoners en 'zigeuners' in Nederland valt weinig met zekerheid te zeggen. Economisch staan velen er sinds de jaren zeventig slecht voor: het aantal mensen met een bijstandsuitkering is hoog. Maar er is beweging.

Toch is de kern van het woonwagenbestaan aangetast: de bewoners kunnen slechts op beperkte schaal rondtrekken om in hun levensonderhoud te voorzien. Of het tij ooit zal keren, hangt onder meer af van de erkenning van hun bijzondere woonvorm. Dat hun geschiedenis een kleurrijk hoofdstuk vormt in de vaderlandse historie, valt in ieder geval niet langer te ontkennen. Nu nog die stap over de drempel, om het hardnekkige beeld dat zij er niet bij horen voorgoed uit de wereld te helpen.



LITERATUUR

- B.A. Sijes, in samenwerking met T.M. de Graaf, A. Kloosterman, J.F.A. van Loenen e.a.: Vervolg van zigeuners in Nederland, 1940-1945. Nijhoff, 's-Gravenhage, 1979.
- J. Overbekking, A. Hahn & R. Geerts: Nederlandse zigeuners en burgermaatschappij: een eeuwigdurend schaakspel. Onderzoek- en Adviesbureau Geerts, Nijmegen, 1987.
- C. Jeurgens: Veertig jaar landelijk woonwagenwerk 1946 – 1986. Vereniging Landelijk Woonwagenwerk, 's-Hertogenbosch, 1987.
- Pieter Hovens & Rob Dahler (red.): Zigeuners in Nederland: cultuur, geschiedenis en beleid. Instituut voor Culturele en Sociale Antropologie, Nijmegen / Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, Rijswijk 1988.
- W. Willems & A. Cottaar: Het beeld van Nederland: hoe zien Molukkers, Chinezen, woonwagenbewoners en Turken de Nederlanders en zichzelf. Ambo, Baarn, 1989.
- L. Lucassen: En men noemde hen zigeuners: de geschiedenis van Kaldarasch, Ursari, Lowara en Sinti in Nederland 1750-1944. SDU, Den Haag, 1990.
- W. Willems: Op zoek naar de ware zigeuner: zigeuners als studieobject tijdens de Verlichting, de Romantiek en het Nazisme. Jan van Arkel, Utrecht, 1995.
- A. Cottaar, L. Lucassen & W. Willems: Mensen van de reis: woonwagenbewoners en zigeuners in Nederland (1868-1995). Waanders, Zwolle, 1995.
- A. Cottaar: Kooplui, kermisklanten en andere woonwagenbewoners: groepsvorming en beleid 1870-1945. Spinhuis, Amsterdam, 1996.



WOONWAGENBEWONERS IN DE LAATSTE DECENNIA

Jos Overbekking

1. INLEIDING

Ook de laatste decennia hebben zich natuurlijk nog allerlei ontwikkelingen voorgedaan in het bestaan van woonwagengewoners.

In aansluiting en aanvulling op de historische beschrijving in 'Woonwagengewoners en zigeuners in Nederland' zullen we die hieronder aan de hand van een aantal thema's behandelen.

Natuurlijk kunnen niet alle facetten in die ontwikkelingen aan de orde komen; alleen de belangrijkste en dan grotendeels aan de hand van de gebruikelijke indeling: het overheidsbeleid, huisvesting, onderwijs, werkgelegenheid en inkomen.

2. HET OVERHEIDSBELEID

In 1968 was de overheid begonnen met het concentreren van woonwagengewoners op grote centra met allerlei speciale voorzieningen. Al snel bleek dat de afstand tot de rest van de samenleving hierdoor ernstig werd versterkt. En dat was nu juist niet de bedoeling.

Daarom kwam de regering al in 1975 met een nieuwe Nota Woonwagenbeleid waarin een radicale koerswijziging werd aangekondigd. Het doel bleef hetzelfde: het verkleinen van de afstand tussen woonwagengewoners en de rest van de samenleving, en dat in alle opzichten. Maar de middelen die werden ingezet waren volslagen anders dan daarvoor:

- **deconcentratie**: opheffen of verkleinen van de grote woonwagencentra en aanleggen van één of meer kleinere centra in elke gemeente;
- **decategorialisering**: opheffen van de speciale voorzieningen voor woonwagengewoners en overdragen van de functies en taken daarvan aan algemene voorzieningen;
- **normalisatie**: gelijktrekken van de behandeling van woonwagengewoners aan die van de rest van de samenleving.
- **decentralisatie**: het overhevelen van de verantwoordelijkheid voor het woonwagenbeleid naar de provincies en gemeenten.

Dit beleid is sindsdien in grote lijnen gehandhaafd, al kwamen er door het terugtrekken van het Rijk wel steeds meer plaatselijke verschillen. Een enkele keer klinkt nog een wanhoopsroep van gemeenten om ondersteuning van het rijk, maar over het algemeen zijn het nu de gemeenten die bepalen in hoeverre nog sprake is van een woonwagenbeleid en in welke richting dit gaat.

In de meeste vergelijkbare landen om ons heen zijn woonwagengewoners als verschijnsel onbekend, afgezien dan van Roma en Sinti ('Zigeuners'). In Nederland heeft het overheidsbeleid – of bij tijd en wijle het ontbreken ervan – deze bevolkingscategorie in het leven geroepen en heeft ook daarna altijd veel invloed gehad op het leven van woonwagengewoners.

In de volgende hoofdstukken zullen we dat terugzien in de behandeling van een aantal ontwikkelingen in de laatste decennia.

3. HET WONEN IN EEN WAGEN

Het meest in het oog springend kenmerk van woonwagenbewoners is natuurlijk altijd de woonvorm geweest. In vroeger tijden het rondtrekken met diverse soorten wagens, later de grote woonwagencentra aan de rand van de bewoonde wereld, al dan niet met sloofterreinen, en tegenwoordig de kleinere centra, vaak aan de rand van uitbreidingswijken, met nog steeds als 'woonwagen' herkenbare woonvormen.

Vanaf de start van het grote-centra-beleid in 1970 werden er 19 grote centra met meer dan 40 standplaatsen aangelegd en 10 kleinere. In 1977 waren er 45 grote centra met samen 3347 standplaatsen. Toch stonden niet alle woonwagenbewoners op een groot woonwagencentrum; in totaal waren er in 1975 nog 125 kleinere officiële centra.

Er was dan in die jaren wel veel gebouwd en vergeleken met de vroegere centra was het ook wel beter wonen op de nieuwe centra, maar de kwaliteit was vaak niet best. Van alle centra voldeden er maar weinig, zo'n 20%, aan de officiële eisen met betrekking tot aansluiting van water en elektriciteit, berging en toilet.

Daarnaast bleven de aantallen standplaatsen ver achter bij de behoefte. Met de natuurlijke groei van het aantal woonwagenbewoners en huishoudens was onvoldoende rekening gehouden. In 1970 ging het om zo'n 3600 woonwagens of huishoudens, al dan niet op officiële standplaatsen, in 1975 werden er al 4740 huishoudens geteld. Daarmee kwam het officiële tekort aan standplaatsen op 1100. In die jaren werden her en der wagens en caravans bijgezet; deze 'bovenstaanders' stonden op de 'vakken' van familieleden, naast de centra, op de sloofterreinen, soms overal waar maar een plekje was.

De deconcentratie heeft duidelijk doorgezet; in bijna alle gemeenten en in veel kernen daarvan zijn in de loop der jaren nieuwe woonwagencentra verschenen. Vrijwel alle woonwagenbewoners hebben daar direct of indirect mee te maken gehad en in veel gevallen betekende dit dat familieleden naar andere centra moesten verkassen.

In de beginjaren van het deconcentratiebeleid was er veel verzet vanuit de woonwagenbevolking en vanuit de wijken waarin nieuwe centra waren gepland. Enkele grote centra waren binnen een paar jaar verdwenen, maar in de meeste gevallen werd de deconcentratie een moeizaam proces.

Uiteindelijk zijn niet alle grote regionale centra opgeheven: van de oorspronkelijke 45 zijn er 17 overgebleven. Sommige daarvan zijn wel verkleind, bijvoorbeeld vanwege de brandveiligheid, en enkele zullen op termijn toch worden opgeheven. Maar een aantal van die grote regionale centra, met name de oude die op natuurlijke wijze waren ontstaan, hebben een behoorlijke omvang gehouden; de grootste heeft nu 180 standplaatsen. In totaal omvatten de nog bestaande regionale centra circa 1150 standplaatsen.

Toen de Rijksoverheid steeds meer afstand nam van het woonwagenbeleid, kwamen er meer mogelijkheden om grote centra te behouden. Als zo'n centrum voldeed aan een aantal eisen (brandveiligheid, sociale aspecten) kon het worden gehandhaafd. Het tekort aan standplaatsen is echter nooit opgeheven en heeft steeds een belangrijke rol gespeeld in het leven van woonwagenbewoners.

In 1999 werd het einde van het specifieke beleid ook formeel bekrachtigd door het intrekken van de Woonwagenwet. Hiermee kwam ook een einde aan de bijzondere, beschermde positie van woonwagenbewoners: iedereen kon zich nu aanmelden voor het wonen in een wagen, tot 2003 nog onder de voorwaarde dat geen sprake was van een te groot standplaatsentekort. En verder stond het gemeenten vrij om te besluiten hoeveel (nieuwe) standplaatsen of wagens men wilde toelaten, zelfs of men nog wel een woonwagenbeleid wilde voeren.

Het einde van de Woonwagenwet had voor veel betrokkenen een symbolische waarde, ook voor woonwagenbewoners. De wagen, in het prille begin een uit nood geboren mobiele woonruimte, kreeg in de loop der tijd een belangrijke emotionele waarde, gekoppeld aan het bij elkaar op een woonwagencentrum wonen. De Woonwagenwet was gaandeweg al steeds verder uitgekleeft, maar de intrekking betrof vooral enkele laatste artikelen die betrekking hadden op de speciale positie van de wagen en de bewoners.

Veel woonwagenbewoners voelden zich dan ook aangevallen en miskend of waren bang dat er een invasie van 'burgers' op de centra zou ontstaan.

Die invasie is uitgebleven, op bijna alle centra staan alleen oorspronkelijke woonwagenfamilies, zij het dat er wel steeds meer burgerpartners zijn 'ingetrouwd'.

In totaal gaat het nu in Nederland om circa 9.500 standplaatsen. Nog steeds worden nieuwe standplaatsen en centra aangelegd, maar het totale aantal stijgt al jaren niet meer. Vaak ging het om vervanging van standplaatsen die werden opgeheven. Ook zijn en worden woonwagencentra opnieuw ingericht, met grotere standplaatsen voor de steeds grotere wagens en vanwege brandveiligheidseisen. In een aantal gevallen betekent dat ook een kleiner aantal standplaatsen.

Al met al heeft het aantal standplaatsen geen gelijke tred gehouden met de toename van het aantal huishoudens dat in een wagen wilde of ging wonen. Een aantal gemeenten heeft inmiddels onomwonden duidelijk gemaakt dat geen nieuwe standplaatsen meer zullen worden aangelegd of dat het beleid gericht is op het terugdringen van het aantal standplaatsen.

Het tekort aan standplaatsen is dus in de loop der jaren toegenomen en op veel plaatsen is het vroeger veel gebruikte bijzetten van een kampeerwagen (caravan) niet meer mogelijk door gebrek aan ruimte op de kleine centra of door een strikte handhaving. Dit heeft her en der geleid tot onderlinge spanningen, tot uitkoopgedrag en andere eigen, illegale oplossingen. Een steeds groter deel van de woonwagenbewoners vertrekt naar een woning, uit eigen keuze (bijvoorbeeld door gezinsvorming met burgerpartners) of noodgedwongen.

In het verleden waren de standplaatsen eigendom van de gemeenten, al dan niet verenigd in een Woonwagenschap, en waren de wagens van de bewoners; later, in de jaren 60 kwamen er ook huurwagens. De laatste decennia is in die verhoudingen veel veranderd.

In het kader van de normalisatie was het de bedoeling dat standplaatsen en huurwagens zoveel mogelijk zouden worden overgedragen aan woningcorporaties. Tot 1998 lukte dat met 1500 standplaatsen. Het intrekken van de Woonwagenwet nam in 1999 de laatste belemmeringen weg voor het overdragen van wagens en standplaatsen aan woningcorporaties. Van de hoge verwachtingen die het rijk daarvan had, kwam weinig uit: sindsdien is nog maar een fractie van de standplaatsen (zo'n 700) overgedragen, zodat de corporaties nu zo'n 2500 van de circa 9.500 standplaatsen in eigendom hebben. Daarnaast schommelde het aantal standplaatsen dat de corporaties voor de gemeenten in beheer hebben (vaak als overgangsfase) zo rond de 1000.

Verreweg de meeste standplaatsen zijn dus nog in bezit van de gemeenten, die het beheer veelal overlaten aan een daarin gespecialiseerd bureau of een woningcorporatie. Daarnaast zijn de laatste jaren ook steeds vaker standplaatsen verkocht aan woonwagenbewoners zelf. Woonwagenbewoners overwinnen hun onwennigheid bij het idee een stuk grond te bezitten en daar dan nog sterker aan gebonden te zijn dan aan een gehuurde standplaats. In feite maakt het standplaatsentekort het echter al tientallen jaren onmogelijk om als woonwagenbewoner te verhuizen.

Wat betreft de wagens is er ook veel veranderd. Om een wagen te kunnen bewonen was men oorspronkelijk aangewezen op een eigen wagen. Later kwamen er ook huurwagens, eerst op grond van een bijzondere vorm van bijstandsuitkering, later in een min of meer reguliere huurverhouding. Hoewel de kwaliteit van de wagens in de loop der tijd fors is verhoogd en de levensduur toenam, oordeelden veel gemeenten en woningcorporaties dat deze woonvorm niet rendabel was. Dit leidde tot het steeds minder aanbieden van huurwagens en het zoeken naar – door ruimere regelgeving mogelijk gemaakte – alternatieve (tussen)vormen, zoals 'woonwagenwoningen' of geclusterde woningen voor woonwagenbewoners. Het aantal 'echte' huurwoonwagens neemt daardoor al jaren geleidelijk af en momenteel gaat het nog om zo'n 30% van alle wagens.

De meeste woonwagenbewoners willen het liefst een 'echte' wagen, maar dan moet men zich dus vaak wel een eigen wagen kunnen permitteren. Een financiering stuit op allerlei problemen, vrijwel alle banken houden dit af; ook is het voor de meeste woonwagenbewoners onmogelijk een brandverzekering voor de wagen of de inboedel aan te gaan. Inmiddels zijn al wel diverse creatieve regelingen ontworpen, maar in de meeste gevallen bieden ook die geen gemakkelijke oplossing: alle betrokken partijen moeten meewerken en vaak is alleen een collectieve constructie mogelijk.

De oudere wagens, deels ooit nog gekocht van de gemeente, hebben hun langste tijd wel gehad en vele ervan zullen binnenkort moeten worden vervangen. In feite vormen deze wagens een soort tijdbom: de vaak oudere bewoners hebben geen financiële reservering achter de hand en zullen dan een beroep moeten doen op huurwagens – voorzover die nog worden verstrekt.

De nieuwere eigen wagens van de laatste decennia worden gebouwd door gespecialiseerde firma's of door de bewoners zelf en het kenmerk ervan is dat ze steeds groter werden en steeds meer op villa's zijn gaan lijken, al zijn de muren dan nog van licht materiaal met aan de buitenkant een steenstripprofiel. Het comfort in de wagens is ook fors toegenomen, met ruimere kamers, betere isolatie en in pandig sanitair.

En niet het minst belangrijk: de sfeer van het wonen in een wagen is rigoureus veranderd. De bedrijvigheid rond de wagen en de koppeling aan werkgelegenheid zijn vrijwel overal verdwenen. De deconcentratie, het standplaatsentekort en de ontwikkeling van de wagens hebben geleid tot kleinere, relatief rustige 'woon-centra' en een sedentair leven; verhuizen, laat staan rondtrekken is onmogelijk geworden. Aan het wonen in een wagen worden hogere eisen gesteld, door de overheid en door de bewoners zelf.

En zo is in feite het bijzondere karakter ervan afgevlakt. Wat resteert is vooral het bij elkaar wonen van (een deel van) de familie in een vaak meer besloten woonomgeving; kenmerken waarvan onderzoek uitwees dat ze voor woonwagenbewoners zelf het belangrijkste zijn.



Woonwagen anno 2000. (Jos Donker)

4. ONDERWIJS

Al in de eerste helft van de twintigste eeuw waren er speciale 'categoriale' scholen voor woonwagenkinderen, meestal op de grote woonwagencentra. Op de kleine centra en wanneer werd rondgetrokken bezochten de kinderen de reguliere scholen – of gingen niet naar school.

In de jaren 50 waren meer woonwagenkinderen ingeschreven op reguliere scholen dan op categoriale.

In de jaren 60 en 70 was het tegenovergestelde het geval: de wijziging van de Woonwagenwet in 1968 leidde tot grote regionale centra met een breed scala aan categoriale voorzieningen, waaronder nieuwe woonwagenscholen. In 1974 was het aantal woonwagenscholen gestegen tot 45.

Enerzijds waren de woonwagenscholen voor woonwagenbewoners een gemak en veel kinderen maakten daar voor het eerst kennis met onderwijs. Aan de andere kant beseften veel ouders dat sprake was van bijzonder onderwijs, van apartstelling en dat het onderwijsniveau vaak lager was dan op de reguliere scholen. Veel woonwagenkinderen gingen niet of maar een deel van het jaar naar school en deelname aan voortgezet onderwijs kwam in die jaren zelden aan de orde, ook niet in het woonwagenbeleid.

Ook in onderwijskringen werd de weerstand tegen de categoriale scholen groter en herhaaldelijk werd ervoor gepleit dat de woonwagenkinderen (weer) het regulier onderwijs zouden bezoeken.

In de jaren 80 werd de overgang van de categoriale scholen naar het regulier onderwijs geregeld. De woonwagenscholen konden alleen blijven bestaan als reguliere onderwijsvormen en moesten dan ook voldoen aan de normale normen voor instandhouding. Vervolgens daalde hun aantal snel: van de 38 scholen uit 1980 waren er in 1986 nog 22 over en 79% van de woonwagenleerlingen nam toen deel aan regulier basisonderwijs. In 1989 waren er nog slechts 8 woonwagenscholen en volgde bijna 90% regulier onderwijs. Daarna zijn nog enkele scholen gehandhaafd als dependance van een reguliere instelling, maar niet meer met uitsluitend woonwagenleerlingen, zodat nu alle woonwagenkinderen staan ingeschreven bij een reguliere onderwijsinstelling.

In het begin van de jaren 80 kwam het Katholiek Pedagogisch Centrum (KPC) met een aantal nota's over de deelname van woonwagenkinderen aan voortgezet onderwijs en in 1985 werden de eerste drie VOWWZ-projecten (Voortgezet Onderwijs voor Woonwag en Zigeuner kinderen) gestart. De projecten waren ondergebracht bij scholen voor voortgezet onderwijs, in eerste instantie voorbereidend beroepsonderwijs. Op elke school was een leerkracht vrijgesteld om school, ouders en leerlingen te begeleiden.

In 1990 werden de projecten ook ingezet in het basisonderwijs en veranderde de naam in OWWZ.

Het aantal projecten groeide gestaag. In 1990 waren er 11 projecten met daarbinnen 178 scholen en 504 woonwagenleerlingen en in 1996 waren de aantallen gegroeid tot 36 projecten met zo'n 5000 woonwagenleerlingen.

Naast de OWWZ-projecten werden nog andere faciliteiten en voorzieningen ingezet voor een goede integratie van woonwagenleerlingen in het regulier onderwijs zoals extra formatie voor de betrokken scholen op basis van een wegingsfactor waarbij een woonwagenleerling voor 1.7 telde.

De OWWZ-projecten werden in de jaren negentig eerst opgenomen in het reguliere onderwijsvoorrangsbeleid en later in het gemeentelijk onderwijsachterstandenbeleid. De gemeenten konden nu zelf besluiten of men de OWWZ-projecten wilde voortzetten of niet. Het aantal projecten liep vervolgens weer terug naar 30 in 2000. Inmiddels is de betrokkenheid bij de centrale aansturing en registratie niet langer vanzelfsprekend. In 15 gevallen wordt nu nog gesproken van een OWWZ-project; daarnaast kennen veel gemeenten hun eigen vormen van onderwijsprojecten waarin ook specifiek aandacht wordt geschonken aan woonwagenleerlingen.

In de loop der jaren is er dus veel veranderd. De categoriale woonwagenscholen zijn verdwenen en voor de meeste woonwagenkinderen is het vanzelfsprekend geworden naar (een reguliere) school te gaan; dat geldt ook voor de doorstroming naar voortgezet onderwijs. Toch liggen de verzuimcijfers nog boven en de leerprestaties nog beneden het gemiddelde. Ook gaat een relatief groot deel van de woonwagenkinderen naar vormen van speciaal onderwijs en nog steeds haken velen voortijdig af. ►

Die vanzelfsprekendheid is in de loop der jaren gegroeid. Vroeger zagen veel woonwagenbewoners weinig perspectief in het volgen van onderwijs; hun kinderen werden door hen zelf opgeleid en groeiden zo de arbeidsmarkt of het huishouden in. De woonwagenscholen brachten vaak de eerste continuïteit in onderwijs en omdat ze op het centrum stonden hoefden de kinderen niet de 'gevaarlijke burgerwereld' in. Sommige ouders en kinderen waren dan ook niet blij met het sluiten van de woonwagenscholen en de overgang naar reguliere scholen. Daar stonden andere ouders tegenover die de centrumscholen een belediging voor de woonwagenbevolking vonden vanwege het bijzondere karakter en het lage niveau. Het groeien van de vanzelfsprekendheid van onderwijs had natuurlijk ook te maken met het ontstaan van een nieuwe generatie ouders, die zelf ook al onderwijservaring had, en met de ontwikkelingen rond de werkgelegenheid.

5. WERK EN INKOMEN

Rondtrekken, venten, met muziek of beesten langs de deuren zijn voor woonwagenbewoners beelden uit het verleden geworden. Dat geldt inmiddels bijna ook voor de seizoenarbeid en de autosloperij: zij bestaan nog wel en woonwagenbewoners zijn daar ook nog steeds mee bezig, maar bij lange na niet meer zo exclusief als voorheen.

De vroegere, vaak marginale werkzaamheden waren gebaseerd op soms tijdelijke gaten in de markt; in veel gevallen werk, dat burgers niet konden of wilden verrichten. In de jaren 60 begon de autosloperij op te komen, een verschijnsel dat nog werd versterkt doordat op de nieuwe regionale centra ook sloopterreinen werden aangelegd.

Al snel daarna, in de jaren 70 kwamen de eerste alarmerende signalen dat de werkgelegenheid van woonwagenbewoners onder druk stond. Aan de goederen waarmee woonwagenbewoners ventten was geen behoefte meer en door de komst van de auto konden steeds meer mensen zelf over een grotere afstand boodschappen doen. In de seizoenarbeid kregen woonwagenbewoners concurrentie van jonge vakantiewerkers en uitzendbureaus. Belangrijke activiteiten van woonwagenbewoners, de autosloperij en de handel in oud ijzer kregen te maken met de toenemende aandacht voor het milieu en de milieumaatregelen, de deconcentratie en het aanleggen van nieuwe centra in woonwijken waar geen autosloperij of opslag meer was toegestaan. Daarnaast ontdekten de eerste burgers de markt van de recycling en zij konden met gemakkelijker verkrijgbare kredieten grotere investeringen doen om een renderend bedrijf op te zetten en aan de regels te voldoen. Voor een groot deel hebben burgers deze branche overgenomen.

De meeste woonwagenbewoners konden geen alternatieven vinden voor het wegvallen van hun traditionele werkzaamheden. In de jaren 70, 80 en 90 ging de meeste aandacht van alle betrokkenen uit naar de huisvestingssituatie. Ook de meeste woonwagenbewoners zelf waren niet meer in staat nieuwe gaten in de markt te vinden. Hun lage opleidingsniveau en de vanzelfsprekendheid van uitkeringen wonnen het van hun vroegere flexibiliteit.

Wat overbleef was de herinnering aan vroeger, die vaak de vorm aannam van een romantische verheerlijking van het trekken, van het leven op de grote centra met de grote bedrijvigheid en van het zelfstandig ondernemerschap. Zo ontstond ook de mythe dat woonwagenbewoners niet in loondienst konden werken of binnen vier muren, dat zij vrijheid nodig hadden en niet afhankelijk konden zijn. Inmiddels was het grootste deel van de woonwagenbewoners al geheel of gedeeltelijk afhankelijk geworden van een uitkering. En die uitkeringen werden, bij gebrek aan alternatieven, ruimhartig ter beschikking gesteld. In veel gemeenten werd decennialang nauwelijks controle uitgeoefend op de woonwagencentra. Geen enkele groep in Nederland kende zo'n hoog percentage uitkeringen als woonwagenbewoners.

Hoewel landelijke cijfers over de uitkeringen aan woonwagenbewoners ontbreken, gaan de meeste betrokkenen nu nog steeds uit van een bovengemiddeld percentage. In 2003 onderzocht de Inspectie Werk en Inkomen 29 gemeenten; in deze gemeenten varieerde het aandeel woonwagenbewoners met een uitkering tussen de 10% en 80%. De meeste gemeenten hadden bovendien problemen bij de uitvoering van de

bijstandswetgeving voor woonwagenbewoners, bijvoorbeeld bij de controle van inkomen, vermogen, en bij het begeleiden van woonwagenbewoners naar werk. Een specifieke aanpak voor het voorkomen of oplossen van deze problemen ontbrak meestal, omdat de gemeenten geen verschil wilden maken in behandeling of vonden dat woonwagenbewoners geen specifieke aandacht nodig hadden.

Een gericht werkgelegenheidsbeleid ontbrak trouwens vrijwel overal; alleen werden her en der enkele tijdelijke projecten ingezet. Het vertrouwen dat woonwagenbewoners een plek op de arbeidsmarkt konden veroveren ontbrak bij alle partijen: bij werkgevers, bij de overheden, bij de arbeidsbureaus en bij de woonwagenbewoners zelf. En daarbij speelden het slechte imago van woonwagenbewoners en hun algemeen lage opleidingsniveau ook een belangrijke rol.

Inmiddels is de koppeling tussen wonen, opleiding en werken, bijvoorbeeld de autosloperij als familiebedrijf naast de wagen, vrijwel geheel verdwenen. Het omgekeerde, de wagen naast de sloperij, komt nog wel voor als zogeheten bedrijfsstandplaats.

Een deel van de woonwagenbewoners is in staat gebleken, vaak op basis van al oude succesvolle ondernemingen, een bestaan als zelfstandig ondernemer te handhaven of op te bouwen. Een overzicht daarvan ontbreekt, omdat de laatste tien jaar geen landelijke of regionale studies meer zijn verricht en registraties niet meer herleidbaar zijn tot woonwagenbewoners. De autobranche is nog wel oververtegenwoordigd, maar is geen vanzelfsprekendheid meer; woonwagenbewoners zijn nu actief in meer branches. Een opleving was te zien bij de openstelling van het voormalig Oostblok in 1989, toen veel ondernemende woonwagenbewoners in staat bleken snel een handelslijn op te zetten naar de betrokken landen.



Marissa de Jong uit Amsterdam aan het werk in een reisbureau. (Jos Donker)

Daarnaast kwamen woonwagenbewoners herhaaldelijk in het nieuws in verband met allerlei illegale of criminele activiteiten. Al tientallen jaren geleden kon de marginale werkgelegenheid van woonwagenbewoners alleen worden gehandhaafd door lang en hard te werken, maar ook door geen belasting te betalen en een uitkering als aanvulling en later als basisinkomen te hanteren. De controle op dergelijke handelingen was vrijwel altijd ontoereikend en geen van de betrokken partijen reageerden op de diverse verontrustende signalen, zodat de vanzelfsprekendheid van deze situatie verder toenam. In de jaren 90 ontstond voor het eerst beroering naar aanleiding van het rapport van de Parlementaire Enquêtecommissie Opsporingsmethoden, waarin een verband werd gelegd tussen woonwagenbewoners en georganiseerde criminaliteit; een verband dat zich trouwens niet beperkte tot woonwagencentra. Krachtdadig optreden daartegen heeft daarna vooral het nieuws gehaald wanneer het de hennepteelt betrof, overigens ook niet beperkt tot woonwagencentra.

Jongeren oriënteren zich steeds minder op het ondernemerschap; dit is geen vanzelfsprekende keuze meer. Als vervolg op hun schoolopleiding zijn gaandeweg steeds meer jongeren terecht gekomen in loondienst; ook de sluitende aanpak in het kader van de Wet Werk en Bijstand speelt daarin een belangrijke rol. Toch vindt de aansluiting nog moeizaam plaats en vaak gaat het nog om laagbetaalde banen. En nog steeds vinden relatief veel jongeren werk in de seizoenarbeid, zoals de kermis.

In ieder geval zijn de mythes aan het verdwijnen: woonwagenbewoners bleken in diverse functies en omstandigheden toch te kunnen werken in loondienst, 'onder een baas', ook 'tussen vier muren', ook in kantoorwerk en ook in hogere functies.

6. TOT SLOT

Langzaam maar zeker wordt de maatschappelijke positie van woonwagenbewoners in allerlei opzichten gekenmerkt door normalisatie.

Hun woonvormen gaan steeds meer op die van burgers lijken, woningcorporaties nemen woonwagencentra en wagens over en ook de algemene regelgeving en de toepassing daarvan zijn gebruikelijk op de centra. De woonwagenkinderen gaan vanzelfsprekend naar school en stromen ook door naar vervolgonderwijs. Steeds meer jongeren kunnen kiezen voor een reguliere baan of het opzetten van een regulier bedrijf. Steeds meer burgers doen hun intrede op de centra en steeds meer woonwagenbewoners trekken met hun burgerpartner naar een woning.

De ontwikkelingen in de maatschappelijke positie van woonwagenbewoners lijken de afgelopen decennia in een stroomversnelling geraakt. Toch gaan die ontwikkelingen over het geheel genomen langzamer dan wordt gedacht en is er nog veel te doen. De huisvesting van woonwagenbewoners kent nog veel slechte situaties, er is een groot tekort aan standplaatsen en acceptabele alternatieve woonvormen worden nog maar mondjesmaat toegepast. Voor een hypotheek of verzekering voor de wagen en standplaats kloppen woonwagenbewoners veelal tevergeefs aan bij banken en verzekeraars. Daarnaast overheerst op veel centra nog de onrust over de toekomst.

In het onderwijs is nog steeds sprake van relatief veel verzuim en deelname aan speciaal onderwijs. De werkgelegenheid laat nog lang geen normaal patroon zien, met veel uitkeringen en veel marginale activiteiten. En in het maatschappelijke verkeer zijn veel woonwagencentra nog lang niet opgenomen, ondanks de fysieke nabijheid van centra in woonwijken en de modernisering die ook woonwagenbewoners hebben meegemaakt. Een belangrijke constatering is dat ook de woonwagenbevolking in allerlei opzichten steeds verder is uiteengevallen. Er zijn woonwagenbewoners die hun zaakjes goed voor elkaar hebben en zich sterk oriënteren op de burgersamenleving. Er zijn er ook die steeds verder aan de rand van de samenleving zijn terechtgekomen, woonwagenbewoners die verpauperen en geen perspectief meer zien en woonwagenbewoners die zich richten op grijze en criminele circuits. Het grootste deel van de woonwagenbewoners zit daartussenin en twijfelt over de toekomst, over te maken keuzen, zelfs óf er nog iets valt te kiezen.

De zelforganisaties van woonwagenbewoners zijn alle opgeheven, de betrokkenheid bij gemeenschappelijke belangen is gaandeweg verdwenen. Woonwagenbewoners kennen ook het losser worden van de familiebanden, het terugtrekken op de kleinere verbanden van het centrum en het gezin – ondanks de toegenomen mobiliteit en net zoals bij burgers.

Met het toenemen van normalisatie is de aandacht van overheden en andere partijen verminderd. Er bestaan nog slechts enkele landelijke of regionale overlegvormen en ook op lokaal niveau wordt steeds minder speciale aandacht besteed aan de positie van woonwagenbewoners.

Voor een deel begrijpelijk en logisch: het afnemen van de speciale wet- en regelgeving en de toepassing ervan hebben de normalisatie mede in de hand gewerkt. Aan de andere kant lijkt het dikwijls nog te vroeg en niet terecht om achterover te leunen. Tekenend is dat een inzicht in de maatschappelijke positie van woonwagenbewoners op steeds meer plaatsen ontbreekt en dat geldt zeker op landelijk niveau.

Vaak bestaan ook nauwelijks meer contacten tussen overheid en woonwagenbewoners, behalve dan als de overheid plannen ontwikkelt voor een centrum of als een handhavingstraject wordt ingezet. In vrijwel alle gevallen is echter bewezen dat juist het handhaven van een regelmatig contact en overleg lonend is.

Het blijft onduidelijk wat de toekomst gaat brengen. Woonwagencentra zullen waarschijnlijk steeds meer kenmerken krijgen van de rest van de bebouwing. Misschien zal het huidige wonen in een wagen op langere termijn verdwijnen of alleen zijn voorbehouden aan de meer draagkrachtige woonwagenbewoners. Een groot deel van de achterstand in het onderwijs zal wellicht worden ingelopen en dat geldt ooit misschien ook op het gebied van de werkgelegenheid.

Voor het verkleinen van de afstand tussen woonwagenbewoners en de rest van de samenleving in alle opzichten is echter nog een lange weg te gaan. Dat verdient nog veel aandacht en inzet van alle partijen. Maar dat zijn woonwagenbewoners waard.



Foto van een stadsnomade in het Amsterdamse havengebied. Deze is omstreeks 1990 door fotograaf Carel Buening uit Amsterdam genomen.

Literatuur

- B.A. Sijes, in samenwerking met T.M. de Graaf, A. Kloosterman, J.F.A. van Loenen e.a. : Vervolg van zigeuners in Nederland, 1940-1945. Nijhoff, 's-Gravenhage, 1979.
- Jos Overbekking: Woonwagenbeleid, 20 jaar later halverwege. Een evaluatie van het sinds 1975 gevoerde beleid. Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, Rijswijk, 1994.
- Jos Overbekking: Werkwaardige bevindingen. Een inventarisatie van de onderwijs- en werkgelegenheidspositie van woonwagenbewoners in de provincie Noord-Holland. Imco, Purmerend, 1995.
- Cebeon: Monitor woonwagenbewoners, economische en maatschappelijke positie. Cebeon, Amsterdam, 1997.
- Jos Overbekking: Einde van de Woonwagenwet: begin van een nieuwe uitdaging! in: Scoop 1999-2, Prisma, Tilburg, 1999.
- J. Khonraad: Woonwagenbewoners, burgers in de risicomaatschappij, van Arkel, Utrecht, 2000.
- Sjaak Khonraad, Jos Overbekking & C. Tromp: Op weg naar nieuw woonwagenbeleid. Eindrapport Stichting Sterrenbergconferentie. Forum, Utrecht, 2002.
- Sjaak Khonraad & Jos Overbekking: Een andere kijk. Nieuwe uitgangspunten voor een interactief woonwagenbeleid. Forum, Utrecht, 2002.
- J. Overbekking & H. Heringa: Woonwagenbewoners en woonschipbewoners in Friesland. Inventarisatie van actuele vraagstukken. Stichting Partoer, Leeuwarden, 2002.
- Ria Timmermans & Astrid van den Hurk: Onderwijsdeelname van woonwagen- en Zigeunerkinderen in de 20e eeuw. Een trendstudie. KPC-Groep, 's-Hertogenbosch, 2002.
- Inspectie Werk en Inkomen (IWI): Gemeentelijk beleid en handhaving van de bijstandswetgeving bij woonwagenbewoners. IWI, Den Haag, 2003.