

Woonwagengewoners laten zich niet afschaffen

Een eeuw woonwagengewoners in Noord-Brabant 1918-2018

Gerda Godrie-van Gils

Met een voorwoord van dr. Sjaak Khonraad



Eburon

Delft 2018

ISBN 978-94-6301-213-3

Uitgeverij Eburon

info@eburon.nl

www.eburon.nl

Foto omslag: Johan Biemans

Omslagontwerp: Textcetera, Den Haag

Grafisch ontwerp: Antje ontwerpt, Heeswijk-Dinther

© 2018. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de rechthebbende.

Inhoud

Een persoonlijk voorwoord, *door Sjaak Khonraad*

Hoofdstuk 1

Inleiding

Verkenning van de problematiek	15
Kermisreizigers, zigeuners en woonwagenbewoners	18
Korte terugblik	20

Deel 1

Hoofdstuk 2

De herkomst van de trekkende bevolking in Nederland tot 1918

Inleiding	26
Herkomst van de woonwagenbewoners	27
Veranderende beeldvorming	31
De eerste Woonwagenwet in 1918	34
De herkomst van kermis- en circusexploitanten	39
Het circus	43
Zigeuners: Roma en Sinti	46
Conclusie	50

Hoofdstuk 3

De weg naar het kamp is bezaaid met vooroordelen 1918-1968

Inleiding	52
Historische terugblik	52
De woonwagenwet in de praktijk	58
Voorzieningen	62
De oorlogsjaren	69
Woonwagenbewoners in de periode 1945-1968	73

De rol van de landelijke overheid 1945-1968	76
Op weg naar regionale centra	80
Conclusie	93

Hoofdstuk 4

Wielen als basis

van identiteit 1968-1977

Inleiding	95
De realisatie van regionale centra in Noord-Brabant	95
Het overheidsbeleid	97
Wijziging artikel 10	101
De Woonwagenschappen	106
De centralisatie in de praktijk	108
De negatieve gevolgen van grote centra	116
Plannen voor decentralisatie	120
Spreidingsbeleid	122
Koepelregeling	125
Conclusie	127

Hoofdstuk 5

Van vrijheid beroofd; kleine woonvormen 1977-1990

Inleiding	129
Het overheidsbeleid	129
Decentralisatie	134
Woonwagens en standplaatsen	148
Gevolgen van decentralisatie	154
Opheffing woonwagenschappen	158
Conclusie	159

Hoofdstuk 6

Van woonwagencentrum tot woonwagenwijk 1990-2018

Inleiding	160
De overheid	161
De afschaffing van de woonwagenwet	163
Van gemeentezorg naar particulier beheer	166
Gemeentebeleid	168
Conclusie	176

Deel 2

Dagelijks leven

Hoofdstuk 7

Seizoenarbeid, venten, reparatie en handel

Inleiding	180
Werkgelegenheid en inkomen	181
De stofzuigerfunctie verdwijnt	186
Standplaats, woonwagen en werkgelegenheid	194
Conclusie	196

Hoofdstuk 8

Maatschappelijke en zedelijke verheffing

Inleiding	197
Zielzorg; zeer gelovig, maar niet kerkelijk	197
Het woonwagenliefdewerk	209
Het woonwagenwerk in de praktijk	218
Sportbeoefening	221
Aanpassing	225
Familie en rituelen	226
Woonwagenvrouwen	229
Conclusie	232

Hoofdstuk 9

Van 'straatuniversiteit' tot woonwagenonderwijs

Inleiding	234
Het onderwijs aan woonwagenkinderen	235
Richtlijnen voor het woonwagenonderwijs	239
Onderzoek naar de woonwagenscholen	244
Terug naar het reguliere basis- en vervolgonderwijs	248
Het Voorgezet Onderwijs	253
Conclusie	256

Slotbeschouwing: 258

Van vrije vogels tot gelijkwaardige burgers?

De geschiedenis van de woonwagenbewoners in een notendop	266
Lijst van afkortingen	268
Literatuurlijst	271
Documentatiecollectie RHC Eindhoven	278
Geraadpleegde archieven	279
Interviews	280
Verantwoording illustraties	281

Hoofdstuk 1

Inleiding

Verkenning van de problematiek

In de vorige eeuw voerde de rijksoverheid een zigzagbeleid wat betreft de zorg voor de woonwagenbevolking. Aanvankelijk werd deze zorg bij de gemeenten gelegd. In de jaren zestig besloot de overheid tot concentratie van de woonwagenbevolking in regionale kampen, maar al gauw bleek dat dit beleid niet succesvol was. Vervolgens werd er in de jaren zeventig weer gestreefd naar decentralisatie en werd iedere gemeente weer verantwoordelijk voor de betreffende bevolkingsgroep binnen haar grenzen. In 1999 werd de wet op de woonwagengewoners afgeschaft en werden zij wettelijk gelijkwaardig aan de overige burgers van Nederland.

Na meer dan een eeuw van stigmatisering en vooroordelen ten aanzien van woonwagengewoners, berichtte de NOS op 15 augustus 2014 dat de woonwagencultuur door het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed (VIE) op de lijst van immaterieel erfgoed in Nederland werd geplaatst.¹ De woonwagencultuur kreeg hiermee de officiële status van een culturele traditie, maar het betekende vooral erkenning voor deze bevolkingsgroep. Die weg naar erkenning verliep moeizaam want de term woonwagengewoners heeft altijd een negatieve connotatie gehad. Vanaf het ontstaan in het begin van de vorige eeuw tot op heden heeft de overheid deze bevolkingsgroep nooit helemaal geaccepteerd. Hun geschiedenis is al vaak onderwerp van onderzoek geweest en vanaf het begin van de twintigste eeuw tot op heden werd het publieke debat vaak beheerst door hun leefwijze. Vooral vooroordelen werden in dit debat op niet mis te verstane wijze geventileerd. De positieve reacties waren meestal veel kleiner in aantal.²

1 <http://nos.nl/video/675338-woonwagencultuur-vastgelegd-als-immaterieel-erfgoed.html>

2 Radio 1, 19 november 2013.

Tot de publicaties die zijn verschenen, behoren proefschriften, scripties, overheidsrapporten talrijke artikelen in tijdschriften en grote krantenkoppen in dag en weekbladen. Zo is er de studie *Woonwagengewoners, sociologisch onderzoek van een marginale groep* van J.H.A. Wernink (1959). Wernink deed in de jaren vijftig uitgebreid onderzoek naar de woonwagengewoners, maar de herkomst van deze bevolkingsgroep was voor hem van ondergeschikt belang. Hij baseerde zich voornamelijk op de verhalen van almanakschrijver Harm Tiesing.³ In 1988 verscheen *Minderheidsvorming en emancipatie, balans van kennisverwerving ten aanzien van immigranten en woonwagengewoners 1967-1987* van Rinus Pennix. In *Bewogen bestaan* van B. Bruggemeijer worden de hardnekkig ingenomen standpunten van woonwagengewoners en burgers op hun reële, historisch bepaalde inhoud getoetst. Vervolgens verscheen in 1993 *Woonwagenbeleid in Nederland 1890-1990* onder de titel *Je moet weg, hier komen mensen wonen* van D.A.Th. van Ooijen. De auteur richtte zich op het beleid van de overheid zoals dat tussen 1890 en 1990 werd gevoerd en op de neveneffecten van dit beleid. Het proefschrift van Annemarie Cottaar *Kooplui, Kermisklanten en andere woonwagengewoners* (1996) behandelt de groepsvorming en het beleid tussen 1870 en 1945. In diverse publicaties van Jos Overbekking komen de problemen van de jongere woonwagengewoners (en zigeuners) op het terrein van beleid, maatschappij, onderwijs en werkgelegenheid aan de orde. Sjaak Khonraad reflecteert in zijn boek *Woonwagengewoners, burgers in een risicomaatschappij* (2000) op het handelen van de overheid en de woonwagengewoners. Met zijn ervaring als veldwerker maakt hij specifiek de moeizame relatie tussen woonwagengewoners en overheden zichtbaar. Het is een relatie waarbij nog altijd een spanningsveld bestaat, wat vooral tot uiting komt in het negeren van regels en weinig begrip over en weer.

Het merendeel van deze studies behandelt de contemporaine problemen en stelt veelal het sociaaleconomische beleid en nauwelijks de cultuurgeschiedenis van de woonwagengewoner centraal.⁴ In de genoemde publicaties zijn twee varianten te onderscheiden, die van culturele marginalisering en die van het proces van stigmatisering door de overheid

3 Schrover, 113.

4 Zie literatuurlijst.

en de samenleving.⁵ In de vele rapporten en studies over de lokale situatie van woonwagengewoners die zijn gepubliceerd vanuit de gemeenten en de provincie en in de talrijke krantenartikelen, komen de genoemde stigmatisering en marginalisering ook tot uitdrukking.⁶ De studies die de cultuurhistorische aspecten benaderen, beperken zich tot enkele regionale geschiedenissen zoals *Beukbergen, een geschiedenis van woonwagengewoners* van Liesbeth Sluiter (2011). Daarnaast zijn er publicaties van en over woonwagenvrouwen zoals *Frederika, het leven van een woonwagengeneratie tussen 1900 en 1945*. Dit boekje, geschreven door woonwagenvrouw Frederika Brummer (1984) geeft een prachtig beeld van de bizarre omstandigheden waarin deze generatie moest overleven. In *Mijn eenzame strijd* beschrijft journaliste Jacqueline Leenders het levensverhaal van woonwagenvrouw Riny Wesenbeeck (1992). *Een slopend bestaan* (1994) beschrijft de ervaringen van woonwagengewoner Hannes Finke.

Een historische studie specifiek over de woonwagengewoners in Noord-Brabant ontbreekt tot op heden en dat rechtvaardigt een nader onderzoek naar de geschiedenis en cultuur van de woonwagenbevolking in deze provincie. Temeer omdat er in Noord-Brabant relatief meer woonwagengewoners zijn gevestigd dan in de overige provincies van Nederland.

Mijn belangstelling voor de woonwagengewoners dateert uit mijn kindertijd. Vlakbij de plaats waar ik opgroeide, was een klein woonwagenkamp dat me toen al zeer nieuwsgierig maakte naar de leefwijze van deze ‘mensen van het kamp’. Een aantal keren per jaar kwamen er ook marskramers van andere woonwagenkampen bij ons thuis langs met galanterieën. Een van hen kwam altijd rond het middaguur en mijn vader nodigde hem dan uit om mee te eten. Tevens waren er scharenslijpers die hun vakkennis aanboden en de woonwagenvrouwen hadden vaak kunstbloemen bij zich die ze te koop aanboden.

De woonwagengewoners vormden een aparte groep met een eigen cultuur, maar ze werden in de toenmalige maatschappij nauwelijks geaccepteerd als medemensen, zowel door de burgers als door de overheid. En nog altijd is er veel onbegrip voor hun leefwijze. Tot op heden worden

5 Pennix, *Minderheidsvorming en emancipatie*, 41.

6 Zie literatuurlijst.

ze vaak gestigmatiseerd en geassocieerd met criminele activiteiten. Pas toen ik enige tijd met dit onderzoek bezig was, bracht ik een bezoek aan een woonwagencentrum in mijn woonplaats. Uit archiefonderzoek, literatuur en gesprekken met woonwagenbewoners was ik inmiddels heel wat beter geïnformeerd over hun geschiedenis en leefwijze die ik steeds boeiender begon te vinden.

Zoals hierboven opgemerkt, is er in Noord-Brabant nauwelijks cultuurhistorisch onderzoek verricht naar hun bijzondere leefwijze. Opmerkelijk, want hun geschiedenis en hun specifieke cultuur zijn het waard onderzocht te worden. Temeer omdat het niet ondenkbaar is dat door het uitsterfbeleid dat vanaf 1998 door sommige gemeenten wordt gehanteerd de specifieke woonwagencultuur zal verdwijnen. Echter, zo vraag ik me af, staat dit uitsterfbeleid niet haaks op de onlangs verkregen erkenning van het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel erfgoed? Geeft deze nieuwe status meer kansen voor woonwagenbewoners?

Kermisreizigers, zigeuners en woonwagenbewoners

Voor een helder begrip van deze studie behoren de termen woonwagenbewoners, zigeuners en kermisreizigers nader te worden gedefinieerd. Tot de kermisreizigers behoren de kermisexploitanten die in de zomerperiode van plaats tot plaats trokken om met de inkomsten van hun kermisattractie in hun levensonderhoud te voorzien. Een andere groep werd gevormd door circusartiesten die met hun wilde dieren, als clowns en als acrobaten rondtrokken en voorstellingen gaven in steden en dorpen. Onder zigeuners verstaan we de allochtone rondtrekkende zigeunerstammen die op hun rondreis tijdelijk op een standplaats in Nederland verblijven. Woonwagenbewoners zijn autochtone Nederlanders die vroeger met hun ambulante handel de kost verdienden en van de ene plaats naar de andere trokken om hun diensten en producten te verkopen.

Vanaf de woonwagenwet in 1968 werd het trekken praktisch bijna onmogelijk en sindsdien hebben de meesten een vaste standplaats. Het is deze groep die centraal staat in deze studie en dan meer specifiek de woonwagenbewoners in Noord-Brabant. Zij vormen verreweg

de meerderheid en krijgen daarom een prominente plaats ten opzichte van de overige woonwagenebewoners. Zij noemen zichzelf reizigers, maar deze term is al jaren niet meer op hen van toepassing. Door de overheid en de sedentaire bevolking worden zij aangeduid als woonwagenebewoners en die benaming wordt ook in deze studie gehanteerd.

De genoemde bevolkingsgroepen vertonen overeenkomsten, maar onderscheiden zich ook in hun dagelijkse leefwijze.

In deze studie staat de volgende onderzoeksvraag centraal: Op welke wijze heeft het overheidsbeleid tussen 1918 en 2014 invloed uitgeoefend op het dagelijks leven en de maatschappelijke positie van woonwagenebewoners in Noord-Brabant; was er sprake van discriminatie in dit beleid? En op welke wijze hebben woonwagenebewoners zelf bijgedragen aan het negatieve imago van hun bevolkingsgroep.

De maatschappelijke positie van woonwagenebewoners was aanvankelijk marginaal, zij bevonden zich onderaan de maatschappelijke ladder. Hun culturele identiteit omvat centrale waarden waarin hun eigenheid tot uiting komt. In hun dagelijks leven is dat het wonen in een wagen, de geloofsbeleving, in het specifieke woonwagenonderwijs- en pastoraat, in het venten en bedelen, in de sterke familiebanden en jarenlange rituelen. Het overheidsbeleid bestond uit rechten en verplichtingen die gericht waren op verheffing van de woonwagenbevolking. Deze moesten leiden tot meer integratie en aanpassing aan de sedentaire bevolking en discriminatie in het dagelijks leven voorkomen.

Woonwagencultuur

De woonwagenebewoners behoren bij de Nederlandse samenleving. Hun integratie in de samenleving is al jaren een zorg van de overheid en beheerst al evenveel jaren het publieke debat. Naast het ministerie van CRM en het ministerie van onderwijs heeft een aantal instanties bemoeienis gehad met hun integratie zoals het Woonwagenliefdewerk, de Woonwagenschappen, het Provinciaal Woonwagenberaad, het Woonwagenpastoraat, het Woonwagenvrouwenwerk. Alle hebben op

eigen wijze in meer of mindere mate de integratie willen bevorderen.

Met hun specifieke cultuur verdienen de woonwagengewoners, net als andere Nederlandse minderheden, een plaats in de vaderlandse geschiedschrijving – en in deze studie meer specifiek in de regionale – zoals ook door de Vereniging tot behoud van de woonwagencultuur wordt beoogd. Daarnaast moeten bestaande vooroordelen worden opgeruimd, want tot op heden zijn de meningen over woonwagengewoners meestal negatief. Dat komt vooral door onbekendheid. Meer kennis van hun geschiedenis is gewenst voor iedereen die te maken heeft met het beleid, het onderwijs, religie, rituelen en de plaats in de samenleving van deze bevolkingsgroep. Dat zou – met respect voor ieders eigenheid – voor meer participatie kunnen zorgen.

De studie van Khonraad maakt onder meer inzichtelijk hoe het overheidsbeleid het onbegrip tussen overheid en woonwagengewoners vergrootte, met als gevolg dat beide partijen steeds verder uit elkaar werden gedreven. Ik wil met deze studie over de woonwagengewoners in Noord-Brabant nagaan op welke wijze de uitvoering van dit beleid, zowel het landelijke, provinciale als gemeentelijke, in hun dagelijks leven gestalte kreeg. Specifiek richt ik me daarbij op de terreinen arbeid en inkomen, religie, onderwijs en vrijetijdsbesteding. Tevens wil ik nagaan in hoeverre er sprake was van discriminatie van deze bevolkingsgroep en hoe de integratie verliep in de samenleving van het dorp of de stad waar ze zich vestigden. Door het onderzoek te richten op hun geschiedenis en op het dagelijks leven ontstaat wellicht een genuanceerder beeld van de leefwijze en cultuur van woonwagengewoners. Tot nu toe is er nauwelijks cultuurhistorisch onderzoek verricht en daarom kan deze studie een bijdrage leveren aan de cultuurgeschiedenis van Noord-Brabant.

Korte terugblik

Tussen de eerste woonwagenwet in 1918 en de afschaffing van deze wet in 1998 heeft de overheid invloed uitgeoefend op het leven van woonwagengewoners. Via regelgeving werd hun vrijheid in wonen, reizen en werken

beperkt, of het nu kooplui, kermisklanten of zigeuners betrof. Het gero-mantiseerde beeld van woonwagengewoners, zoals dat vanaf 1958 werd verbeeld in de tv-serie Pipo de Clown, kon de negatieve beeldvorming niet beïnvloeden. Het betreft een vaak ongenueanceerd, hardnekkig en onjuist beeld dat zeker niet voor alle woonwagengewoners geldig is.

Het overheidsbeleid leidde na de eerste woonwagenwet in 1918 tot standplaatsen op kleine kampen, vervolgens werd in 1968 centralisatie het parool, terwijl in 1977 weer werd ingezet op decentralisatie. Door de afschaffing van de woonwagenwet in 1998 werden de rechten van woonwagengewoners gelijkgesteld met die van gewone burgers. Dat dit niet voldoende was, bleek uit het feit dat er begin 2009 opnieuw een praktische handreiking aan gemeenten verscheen onder de titel: *Eigentijds omgaan met woonwagengewoners* van het ministerie van infrastructuur en milieu. In 2014 werd de woonwagencultuur op de lijst van het Nederlands Immaterieel Erfgoed geplaatst, maar dat kon niet voorkomen dat er problemen bleven bestaan en dat er door sommige gemeenten een uiterstbeleid werd gevoerd. In elk geval laat de geschiedenis zien dat het gevoerde overheidsbeleid vanaf de eerste woonwagenwet in 1918 tot op heden een spanningsveld teweeg heeft gebracht tussen overheid en woonwagengewoners.

Bronnen en verantwoording

De geschiedenis van de woonwagenbevolking is een complexe geschiedenis die zich moeilijk laat afbakenen in jaartallen omdat de centralisatie in sommige steden al in volle gang was voor de wet van 1968 van kracht werd. Ook begon in enkele gemeenten de decentralisatie al op gang te komen op het moment dat de centralisatie nog niet overal was gerealiseerd. Vergelijkbaar is de geschiedenis van het onderwijs en de geloofsbeleving van de woonwagengewoners. Aanvankelijk bezochten zij de dorpschool en de parochiekerk, vervolgens kregen de regionale kampen een school en kapel, later keerden ze weer terug naar de nabije school en de kerk van het dorp of de stad waar de kleine kampen waren gerealiseerd.

Vanwege deze ontwikkeling is hier gekozen voor twee delen. In het

eerste deel van deze studie wordt chronologisch de geschiedenis van de woonwagenbevolking beschreven. De herkomst van deze bevolkingsgroep, de centralisatie, de decentralisatie en de afschaffing van de woonwagenwet worden in achtereenvolgende hoofdstukken behandeld.

In deel twee komen thematisch de aspecten van het dagelijks leven aan de orde, zoals het onderwijs, het pastoraat, het maatschappelijk werk, hun arbeid en inkomen, ontspanning en specifieke rituelen die tussen 1918-2018 tot hun geschiedenis behoren. Die geschiedenis kreeg de laatste jaren steeds meer een negatieve keerzijde. Volgens Khonraad, werkzaam als lector Integrale Veiligheid en Onderzoeker Sociaal Domein, is op sommige hedendaagse woonwagenkampen de criminaliteit de laatste decennia fors toegenomen.

Voor dit onderzoek heb ik de relevante literatuur geraadpleegd. Verder is er in regionale archieven heel veel informatie beschikbaar. Zowel de gemeentearchieven als de archieven van de Woonwagenschappen Eindhoven, Den Bosch en Breda/Roosendaal, en de archieven van het landelijk en regionaal RK Woonwagenliefdewerk bieden veel informatie. Opgemerkt moet worden dat de archieven van de Woonwagenschappen onvolledig zijn. De correspondentie die er is geweest wordt wel vermeld, maar bijna alle originele brieven ontbreken, zowel in Eindhoven als in Breda/Roosendaal.

Deze vier gemeenten vertonen veel overeenkomsten. Aangenomen mag worden dat de overige woonwagencentra, zowel in Noord-Brabant als in de overige provincies, overeenkomsten vertonen met de onderzochte gemeenten. Immers, de woonwagenwetten en regelgeving van de overheid golden voor geheel Nederland. Uit de archiefstukken en literatuur bleek ook dat in andere plaatsen, zowel de overheid als de sedentaire bevolking, dezelfde negatieve houding aannam tegen de vestiging van woonwagengewoners.

Ter aanvulling van het archiefonderzoek heb ik gesprekken gevoerd met maatschappelijk werkers en leerkrachten die in de genoemde periode werkzaam waren op de regionale woonwagencentra in Noord-Brabant. Ook heb ik een gesprek gehad met de voorzitter en woordvoerder van de

Vereniging tot Behoud van de Woonwagencultuur. Artikelen, interviews en films die ik vond op internet vormden een belangrijke aanvulling voor een completer beeld van hun geschiedenis.

Via officiële woonwagenorganisaties, enkele informele contacten, de pers en de social media heb ik getracht om de woonwagenbewoners zelf ruimte te geven in deze studie. Helaas waren er maar enkele woonwagenbewoners bereid om hun verhaal te vertellen. De gesprekken die met hen zijn gevoerd kunnen dus niet representatief genoemd worden, maar geven wel een goede indruk van hun emoties en zelfbeeld. De beleving en ervaringen van de woonwagenbewoners zelf en van bovengenoemde personen illustreren de tekst en completeren de geschiedenis.

Ten slotte ben ik veel dank verschuldigd aan iedereen die mij op een op andere wijze hulp heeft geboden om deze studie te realiseren, in het bijzonder Sjaak Kohnraad.

Hoofdstuk 2

De herkomst van de trekkende bevolking in Nederland tot 1918

Inleiding

In 1918 kwam de eerste woonwagenwet tot stand. Deze Wet voor Woonschepen en Woonwagens had tot doel burgers te beschermen tegen zwervers, bedelaars, dronkaards en de verschillende groepen woonwagenbewoners. Maar wat is de voorgeschiedenis van deze wet en op wie was de wet van toepassing?

Met de term de trekkende bevolking worden in Nederland de bewoners van woonschepen en woonwagens aangeduid. Meer specifiek gezien gaat het om kermis- en circusexploitanten, zigeuners waaronder Roma, Sinti en woonwagenbewoners die van Nederlandse afkomst zijn. Waar kwamen ze vandaan en wat bewoog hen tot het leiden van een trekkend bestaan? Was het rondreizen een vrije keuze of noodzaak? Hoe voorzagen zij in hun levensonderhoud? Wat was de rol van de landelijke, provinciale, regionale en lokale overheid?

Woonwagenbewoners hadden een achterstand op de burgersamenleving als gevolg van een historisch gegroeid isolement. Deze achterstand liet zich op verschillende terreinen zien zoals in de taalontwikkeling, in hygiëne, in voeding, in kleding, de emancipatie van de vrouw, de wooncultuur, de gezondheidszorg, in de manier van huwelijksluiting en in de huwelijksbeleving, in religieuze beleving, in rituelen en in beroep en handel. Daarentegen waren zij meestal zeer praktisch onderlegd omdat hun

levenswijze dat vereiste. De ontstaansgeschiedenis van bevolkingsgroepen als autochtone woonwagenbewoners, kermis- en circusexploitanten en zi-geuners laat zien dat er onderlinge verschillen zijn – historisch bepaald en steeds opnieuw weer verankerd vanuit de eigen cultuur van elke groep.

Herkomst van de woonwagenbewoners

Van oudsher heeft de maatschappij behoefte gehad aan handelaren. Het ambulante deel trok aanvankelijk rond met de handel in de mars op de rug, de zogenoemde marskramers. Vervolgens gebruikten zij kruiwagens, hondenkarren, met paarden bespannen platte wagens en huifkarren om hun handel te vervoeren. Daarnaast bestond er tussen 1600 en 1900 een jaarlijkse trek van losse arbeiders tussen voornamelijk Westfalen en Nederland en ook binnen Nederland.¹

Zo waren er begin 1900, nog voordat de eerste woonwagenwet in 1918 tot stand kwam, al mensen die rondtrokken en hun arbeid of producten aanboden om op die wijze in hun levensonderhoud te voorzien. Onder hen bevonden zich stoelenmakers, scharenslijpers, bezembinders, ketel-lappers, handelaren in galanterieën en seizoenarbeiders voor de kersen-pluk, voor het aardappelrooien en de fabrieksarbeid. Volgens de publica-ties van Tiesing, Bruggemeijer en Wernink kwamen er uit de westelijke deelstaatjes van Duitsland veel marskramers, zwervers en handelaren. Ook afgedankte huursoldaten en smokkelaars zouden in die periode tot de trekkende bevolking behoren. Een groot aantal van hen kwam uit België en de Zuidelijke Nederlanden, met name Nederlands en Belgisch Brabant, Limburg en de Kempen. De trek naar deze gebieden werd mede bepaald door religieuze factoren, de meeste woonwagenbewoners waren katholiek.²

Echter, Schrover deed in 1982 onderzoek naar de herkomst van deze trekkende bevolking en concludeerde dat twee derde van de groep die zij onderzocht niet afkomstig was uit het 18^{de} eeuwse Duitsland, maar veel eerder gezocht moest worden in het 19de eeuwse Nederland. Zij ba-seerde haar onderzoek op veel voorkomende Nederlandse familienamen

1 Cottaar, *Kooplui, Kermisklanten en andere woonwagenbewoners*, 38.

2 Bruggemeijer, *Samenleving-woonwagenbewoners-perspectieven*, 20.

uit het *Nederlands Repetorium der Neerlandse familienamen*.³ Uit een studie van Hooyman en Brent over de bewoners van de Berndijk te Kaatsheuvel bleek evenmin dat dit dorp een vrijplaats zou zijn geweest voor afgedankte huursoldaten en smokkelaars, zoals werd beweerd.⁴ Gottenbos en Schrouwen onderzochten de Groesbeekse bezembinders in de 19^{de} eeuw en zij kwamen tot de conclusie dat niet de criminele of zwervende bevolking, maar de bodemgesteldheid van de woeste heidegrond de oorzaak was van de aanwezigheid van de bezembinders. De landbouw bracht niet voldoende op en zij vonden aanvullende bestaansmogelijkheden in het binden van bezems. Hun slechte reputatie hadden zij te danken aan vooroordelen en armoede; zij en hun kinderen zagen er niet echt verzorgd uit.⁵

Er is ook kritiek op de werkwijze van Wernink. In *Een eigenaardig slag volk* vraagt Van der Baan zich af in hoeverre de gegevens van Wernink kloppen en of de geïnterviewden wel alles wilden vertellen over hun leven. Ondanks deze kritieken, die zijn gebaseerd op latere onderzoeken, wordt de herkomsttheorie van Wernink heel vaak overgenomen.⁶

Vaststaat dat de rondreizende beroepsbeoefenaren aan het einde van de dag onderdak zochten voor overnachting. In de steden konden zij terecht in logementen en voor een langer verblijf huurden zij soms een kamer. Deze logementen waren meestal te vinden in de stadswijken. Soms waren er ook zakelijke contacten waarbij sommige logementhouders handelswaar te koop aanboden waarmee hun gasten konden gaan rondventen.⁷

Op het platteland vond deze beroepsgroep meestal een slaappleats in de hooischuur van de boeren waar zij seizoenarbeid verrichtten. Ook handelsreizigers kregen hier soms toestemming om voor één nacht in het hooi te slapen.⁸ Door hun maatschappelijke functie kreeg deze bevolkingsgroep voor 1900 nog enige erkenning. Hun handel en communicatie voorkwamen isolement en zij hadden hun eigen identiteit. Van echt trekken was in het begin nog geen sprake, want de meeste trekkers hadden een vaste standplaats en trokken vanuit deze plaats dagelijks in de nabije omgeving

3 Schrover, 'Geschiedenis van woonwagenbewoners'. 111-121.

4 Hooyman en Brent, *Het Straotje blijft het Straotje. Een onderzoek naar de beroepsstructuur van 'Het Straotje'*.

5 RHCE, Baan, *Een eigenaardig slag volk*, 33, 38.

6 Van Ooyen, "Je moet hier weg, hier komen mensen wonen", 48; Cottaar, *Kooplui, kermisklanten*, 37-40.

7 RHCE, Baan, *Een eigenaardig slag volk*, 146.

8 Cottaar, *Kooplui, kermisklanten*, 19.

rond voor arbeid of handel. De woonwagen was vóór 1900 een teken van welstand; van een draagmand of kruiwagen ging men over op een handkar of hondenkar. De meest succesvolle handelaren schaften zich een huifkar aan met paard. Die huifkar werd met een zeil overtrokken en gebruikt om te overnachten, maar niet om in te wonen. Later werd van de huifkar een houten woonwagen gemaakt voor het hele gezin. Daarmee werd een einde gemaakt aan de afhankelijkheid van anderen bij het vinden van een slaapstee of het overnachten in een logement. *‘Mijn ouders begonnen in Kaatsheuvel uit armoede met het maken van pantoffeltjes. Mijn grootouders waren stoelenmatters. Het bovendeel van de pantoffeltjes sneden mijn ouders uit oude jassen. De zooltjes maakten ze van oude fietsbanden Daar kwamen de boenderkens en bezems nog bij. We liepen door het land van Heusden en Altena en we sliepen bij de boeren. Vader dekte ons toe met hooi. Je moest steeds verder trekken om het afzetgebied te vinden. Zo werden wij reizigers. Later trokken wij met huifkarren. Vader kocht een oude hond en een kar. Over bogen van wilgenhout werd een heel laken gespannen later werd de hond vervangen door een hit. Dat is nu allemaal verleden tijd’*⁹

Woonwagenbewoners trokken door Nederland, België en Frankrijk, maar de meesten beperkten zich tot één provincie. Ze hadden vaste trekroutes en men trok van dorp tot dorp, maar niet te vaak dezelfde route.¹⁰ Zij hadden ook nog een andere functie, die bestond uit het overbrengen van nieuws en boodschappen. Toch waren zij niet overal welkom. Al vanaf 1888 werden woonwagenbewoners gedwongen te vertrekken, zoals in de Brabantse gemeente Beek en Donk. Hun verblijf daar zou strijdig zijn met de politieverordening van deze gemeente. Volgens de Algemene Politie Verordening (APV) was het aan eigenaars of geleiders van wagenwoningen verboden op publieke wegen hun trekdieren uit te spannen, de wagen te laten staan en te overnachten. Toen particulieren de woonwagenbewoners wel toelieten op hun terrein, besloten de gemeenten om de wet uit te breiden met een verbod voor woonwagens op privéterrein.¹¹ Het was voornamelijk de angst voor de armenkas die de gemeente bewoog om de woonwagens te weren. Immers, volgens de Armenwet van 1870 moesten

9 Sietaram, *Onderwijs en opvoeding aan woonwagenkinderen*, 18.

10 RHCE, Baan, *Een eigenaardig slag volk*, 75.

11 Cottaar, *Kooplui, kermisklanten*, 126.



Waalwijk 1940. Bron: Wim Vos

zij alle armlastigen in hun gemeente steunen.

Tot de eerste Wet op woonwagens en woonschepen (1918) hebben vele gemeenten gebruik gemaakt van hun autonomie. Zoals de gemeente Deventer die al in 1879 een verordening uitvaardigde om de woonwagens te weren. Bij verordening konden woonwagens uit een gemeente worden geweerd of hun verblijf tot zeer korte duur beperkt worden door dit aan een speciale vergunning van burgemeester en wethouders te verbinden.¹² Zo schreef ARP-minister van Binnenlandse Zaken A. Kuijper (1837-1920) op 14 april 1904 aan Gedeputeerde Staten (GS) der provincies:

*‘Bij de behandeling van de staatsbegroting voor 1904 zowel in de Eerste als Tweede Kamer werd gewezen op den last, die in sommige streken des lands blijkt te worden ondervonden van woonschepen en woonwagens, die in grote getale aldaar worden aangetroffen en waarvan de bewoning uit zedelijksheidsoogpunt aanstoot schijnt te geven. Wanneer deze mensen langer dan 24 uur in de gemeente vertoeven, moet dit gemeld worden bij de burgemeester zodat tevens de politie op de hoogte is’.*¹³

¹² VNG, *Voorzieningen woonwagenbevolking*, 11.

¹³ RHCE, archief gemeentebestuur Riethoven, brief van 14 april 1904, inv.nr. 1095.