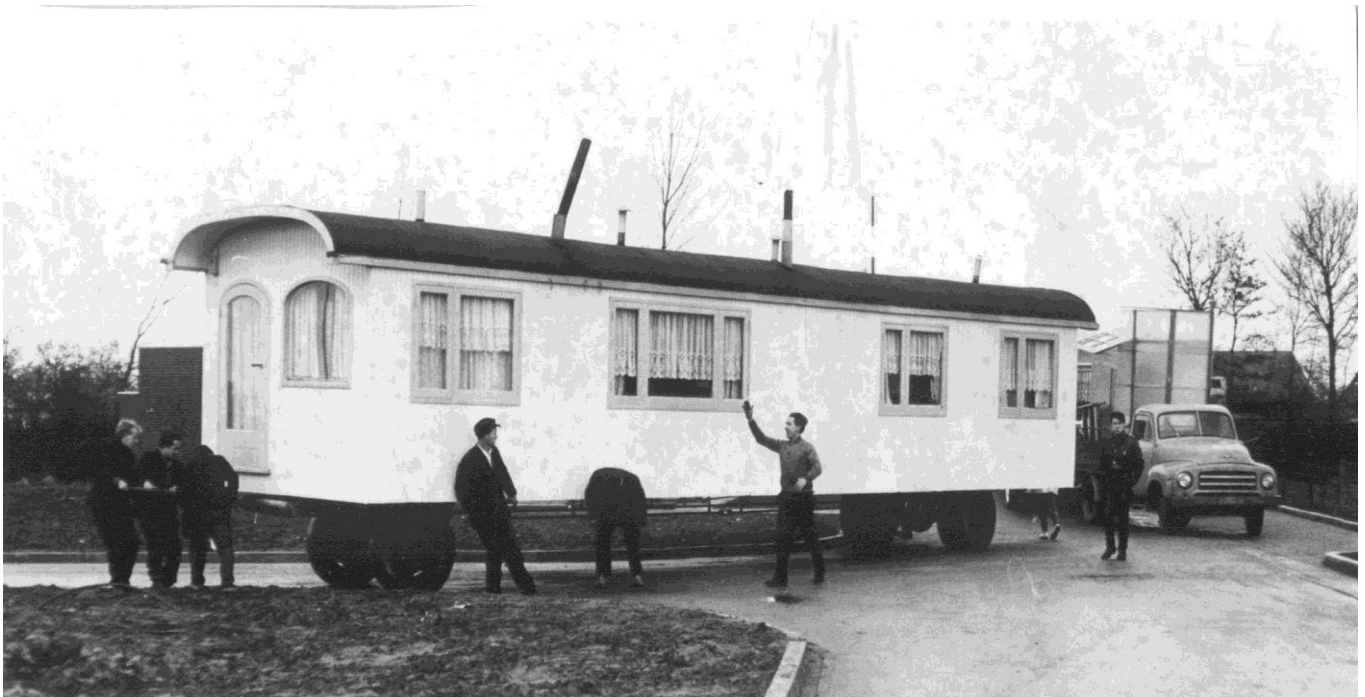


Een onderzoek naar de ontwikkelende regionale woonwagenwetgeving, de invloed daarvan op de woonwagencultuur en de agency van Nijmeegse reizigers.

Het Nijmeegse woonwagenbeleid: van samenwerking tot repressie



Bron: J.F.M. Trum, Vervoer van een woonwagen (Nijmegen Tolhuis-Dukenburg 20 februari 1967), Fotocollectie Regionaal Archief Nijmegen, documentnummer F20914

Pepijn Trienekens (s1102530)

Marjolein van Bavel

Masterscriptie Geschiedenis en Actualiteit

15 maart 2024

16.472 woorden

Inhoud

Inleiding	4
Reizigers, woonwagenbewoners, Roma of Sinti?	5
Historiografie.....	6
Deelvragen en hoofdstukindeling	12
Bronnen en Methode	13
Hoofdstuk 1: Wat is de woonwagencultuur?.....	16
Wie zijn de reizigers?	16
De wagen.....	17
De samenhang.....	18
Het Bargoens	19
Hoofdstuk 2: Het veranderlijke woonwagenbeleid.....	20
De concentratie van de jaren zestig	20
De deconcentratie	21
Gelijkstelling	22
Hoofdstuk 3: Samenwerking, communicatie en centrumbouw in Nijmegen, 1967 – 1985.....	24
Het assertieve staplaatsenbeleid	24
Samenwerking, inspraak en agency.....	27
De opbouw en afbraak van voorzieningen	31
Hoofdstuk 4: Afnemende communicatie, verwijdering van voorzieningen en een nadruk op integratie en handhaving, 1985-1999	33
Een verschuivende nadruk: van cultuurbehoud tot handhaving.....	33
De afbraak van de laatste voorzieningen.....	34
Een afnemende communicatie.....	36
Gestagneerd en opstandig staplaatsenbeleid.....	38
Hoofdstuk 5: Inspraakontzegging, vooroordelen over criminaliteit en de technocratische focus op <i>bad things</i> , 1999-2009.....	41
De verschuivende nadruk: naar criminaliteit en repressieve normalisatie	41
Deconcentratie en bouwen op het woonwagencentrum	43
Het gebrek aan communicatie en inspraak	45
Conclusie.....	48
Literatuurlijst.....	52
Secundaire literatuur.....	52
Archiefbronnen.....	54
Beleidsstukken	55

Nieuwsartikelen	55
Videobeelden	55
Bijlage: Transcript groepsinterview met een reizigersfamilie (31 januari 2024).....	56

Inleiding

‘Bedacht moet worden dat er een extra druk is voor ongeveer dertig extra eenheden voor deze sector, of dat reëel is, is moeilijk te zeggen. Mensen kunnen soms ook in een gewone woning gaan wonen (als 'burger').’¹

Aldus de Directie Wijkaanpak en Leefbaarheid van de gemeente Nijmegen in 1999 over de aanleg van stapplaatsen voor woonwagens. Het citaat illustreert de destijds houding van de gemeente, die na de opheffing van de nationale woonwagenwetgeving controle kreeg over haar eigen woonwagenbeleid. Het citaat is veelzeggend: het houdt geen rekening met de culturele significantie van de woonwagen, maar ziet die slechts als afwijkende huisvesting, daarnaast toont het citaat terughoudendheid in de aanleg van stapplaatsen. De omgang met de afwijkende woonwagenbewoners en hun woonvorm stond al decennia op de regionale politieke agenda en zou rond 1999 omslaan naar repressief beleid tegen de woonwagencultuur.

Rondtrekkende volkeren zijn van oudsher ongewenst in Europese samenlevingen. Voornamelijk de marginalisering van Roma en Sinti geniet al langere tijd internationale aandacht. Een veelal onderbelichte groep betreft de reizigers. Personen uit deze gemeenschap traceren hun herkomst tot rondtrekkende groepen, welke al eeuwen door Europa reisden en veelal onderdak vonden bij boerenstallen of in de buitenlucht. Dr. B.A. Sijes steunt dit, hij benadrukt dat woonwagenbewoners afstammen van deze rondtrekkende beroepsbeoefenaars, die aan het eind van de negentiende eeuw in woonwagens trokken en daaruit hun reizende bestaan voortzetten.² Annemarie Cottaar nuanceert dit enigszins. Zij stelt uit stamboomonderzoek dat verschillende reizigersfamilies inderdaad afstammen van generaties aan ambulante beroepsbeoefenaars, maar dat bij een aanzienlijk aandeel geen sprake is van een langdurige erfelijke overdracht van ambulante beroepen en de oorsprong van hun ambulante leefwijze aan het eind van de negentiende eeuw ligt.³ Zo bestaat er veel debat rond het ontstaan van de reizigers. Desondanks ontstond er een steeds eigenere identiteit, vandaag de dag gedragen door reizigers.

¹ Toelichting bij annotatie: De Buck stijl is gebruikt, echter is één element toegevoerd. Archiefstukken (inv.nr) bevatten verschillende bronnen (brieven, beleidsnota's etc.), hierdoor is na de uitwerking van het inventaris schuingedrukt de titel van de betreffende bron in het inventaris beschreven. Bij herhaling zijn de titels van de archieven en inventarissen weggelaten, en voldoen slechts de nummers, de titel van de bron is altijd opgenomen. Zie: Kamp, J. et al., *Geschiedenis Schrijven! Wegwijzer voor historici* (Amsterdam 2016) 150. Ter illustratie de onderstaande bronverwijzing van het citaat:

Regionaal Archief Nijmegen (hierna: RAN), Directie Wijkaanpak en Leefbaarheid (1105), inv.nr. 180, Afstemming woonwagenbeleid (1999), *Beleid Herinrichting Teersdijk. Raamwerk beleidsnotitie* (1999) deel F.

² Sijes, B.A. et al., *Vervolg van Zigeuners in Nederland, 1940-1945* (Den Haag, 1979) 5-6.

³ Cottaar, A., *Kooplui, Kermisklanten en andere Woonwagenbewoners. Groepsvorming en Beleid 1870-1945* (Vrije Universiteit: Amsterdam 1996), 76-79.

Dit was een identiteit die afweek van de maatschappelijke norm. Vooral hun non-conforme woonvorm leidde tot juridische en sociale marginalisatie.⁴

De cultuur van de reizigers, de zogeheten woonwagencultuur, is in 2014 erkend als Immaterieel Erfgoed. Deze erkenning was geïnitieerd door woonwagebewoners onder leiding van de reiziger Piet van Assendorp. De cultuurerkenning diende naast het brengen van de erfgoedstatus nog een concreet doel. Destijds werd door verschillende gemeenten een ‘uitsterf beleid’ gevoerd, zodra een woonwagebewoner een standplaats verliet werd deze plaats permanent opgeheven.⁵ Hierdoor zou er uiteindelijk geen ruimte meer zijn voor woonwagebewoners en zou de woonwagen als woonvorm verdwijnen.⁶ Dit was een reële dreiging voor het voortbestaan van de woonwagengemeenschap. De erkenning als immaterieel erfgoed bracht meer publiciteit aan het pleidooi van de reizigers. Uiteindelijk werd in 2018 het uitsterf beleid verboden, met steun van onder andere het College voor de Rechten van de Mens.⁷

De erfgoederkenning biedt nieuwe perspectieven. Zo rijst de vraag in hoeverre het politieke bewustzijn en de ‘agency’ van Piet van Assendorp en de erfgoednominatie een op zichzelf staand fenomeen was en hoe de woonwagencultuur door overheidsbeleid werd beïnvloed. Dit onderzoek beantwoordt deze vragen over de gemeente Nijmegen met een drieledige onderzoeksvraag: ‘Hoe heeft het woonwagenbeleid in Nijmegen zich ontwikkeld tussen 1967 en 2009, welke effecten had dit beleid op de cultuuruiting van lokale woonwagebewoners, en op welke manier hebben de woonwagebewoners agency weten te uiten binnen deze beleidsontwikkeling?’

Reizigers, woonwagebewoners, Roma of Sinti?

Het totaal aan bewoners van wagens betreft kermisexploitanten, Roma, Sinti en woonwagebewoners (of ‘reizigers’). Het overgrote deel van de mensen die in wagens wonen in Nederland betreft de woonwagebewoners, deze groep omvatte in 2004 ongeveer 30.000 personen, veel meer dan de 6.000 Roma en Sinti. Bovendien zijn Roma en Sinti niet per definitie verbonden aan het wonen in een wagen, woonwagebewoners kenmerken zich echter wel met hun woonvorm.⁸ Dit onderzoek focust zich op de

⁴ Godrie van Gils, G., *Woonwagebewoners laten zich niet afschaffen. Een eeuw woonwagebewoners in Noord-Brabant, 1918-2018* (Delft 2018) 15, 18.

⁵ Wagenaar, F.P. en J. Rodenberg, ‘Listing to survive. Why the Dutch traveler community wanted to have its heritage officially recognized’, *International Journal of Cultural Policy* 27:1 (2021) 117-129, aldaar 117-118. doi: <https://doi.org/10.1080/10286632.2020.1727457>.

⁶ Rapport Nationale Ombudsman, *Woonwagebewoner zoekt standplaats* (18 mei 2017) 3. <https://www.nationaleombudsman.nl/system/files/bijlage/DEF%20Rapport%202017060%20Woonwagebewoner%20zoekt%20standplaats.pdf> (geraadpleegd op 15 januari 2024).

⁷ ‘Meer ruimte voor woonwagencampen: ‘uitsterf beleid’ mag niet meer’, *Nederlandse Omroep Stichting* (12 juli 2018) <https://nos.nl/artikel/2241138-meer-ruimte-voor-woonwagencampen-uitsterf-beleid-mag-niet-meer> (geraadpleegd op 13 december 2023).

⁸ Rodrigues, P.R. & Matelski, M., *Monitor Racisme & Extremisme Roma en Sinti* (Anne Frank Stichting, Leiden 2004) 8-9. <https://www.annefrank.org/media/imagevault/2T-JE-sr2kvZZwNQMHGK.pdf> (geraadpleegd op 4 maart 2024).

woonwagenbewoners, die zichzelf nog steeds 'reizigers' noemen. In dit onderzoek zijn de termen 'woonwagenbewoners' en 'reizigers' gebruikt als aanduiding voor dezelfde groep: de veelal autochtone woonwagenbewoners.

Historiografie

Voor een beter begrip van de ontwikkeling van de historiografie rond de reizigers is een korte historische schets nodig. Sinds het einde van de negentiende eeuw zijn reizigers onderworpen aan veranderende landelijke beleidsmaatregelen. In 1918 werd de bewegingsvrijheid beperkt met strenge eisen en regulatie, waarbij de wagens werden geregistreerd en gemeenten plekken moesten aanwijzen waar woonwagenbewoners konden staan. Deze plekken hadden wel voorzieningen als stromend water en een verharde ondergrond.⁹ Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden de kleine woonwagenkampen ingeruild voor enkele grote centra, het rondtrekken was toen verboden en de Roma en Sinti werden gedeporteerd.¹⁰ Na de oorlog werd de trekvrijheid kort hersteld, maar vanaf 1968 werden woonwagenbewoners wederom geconcentreerd op grote regionale centra waarmee het rondtrekken onmogelijk werd. Daar waren meer voorzieningen, waarmee de woonwagenbewoners verheven moesten worden tot volwaardige burgers. Dit bleek van korte duur, omdat de concentratie leidde tot maatschappelijke isolatie en werkeloosheid. Als reactie werden woonwagenbewoners in de jaren zeventig opnieuw geplaatst op kleine centra tussen burgerwijken. Daar moesten zij gebruik maken van reguliere voorzieningen en contact leggen met 'burgers'¹¹. Sinds 1999 bestaat er geen landelijk beleid meer en voeren gemeenten eigen woonwagenbeleid, waaronder het voornoemde 'uitsterfbeleid'.¹²

De reizigers hebben lange tijd weinig historiografische aandacht gekregen. In 1959 publiceerde J.H.A. Wernink een onderzoek naar de oorsprong van de reizigers.¹³ Hoewel aanvankelijk veel geciteerd, hebben latere historici zoals Gerda Godrie-van Gils en Marlou Schrover dit werk in twijfel getrokken. Wernink baseerde zijn onderzoek namelijk op de almanakschrijver Harm Tiesing, die zich baseerde op 'wat oude mensen in Drenthe'.¹⁴ Naast het onderzoek van Wernink bleven historische inzichten over de reizigers lang beperkt tot verledensschetsen in contemporain-maatschappelijke onderzoeken.¹⁵ Dat

⁹ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 62.

¹⁰ Ooijen, DA. Th. van, "Je moet weg, hier komen mensen wonen" *Woonwagenbeleid in Nederland, 1890-1990* (Rotterdam, 1993) 158.

¹¹ De term 'burger(s)' wordt door reizigers gebruikt om te verwijzen naar mensen die in huizen wonen.

¹² Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 95, 129, 163, 265.

¹³ Wernink, J.H.A., *Woonwagenbewoners. Sociologisch onderzoek van een marginale groep* (1959: Assen).

¹⁴ Schrover, M., 'Geschiedenis van woonwagenbewoners. Mondelinge historische bronnen en collectieve herinneringen', in: *Hoe krijg ik mijn bronnen aan de praat? Ideeën voor een geschiedschrijving van onderaf* (Vuglo 1990) 111-121, aldaar 113; Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 16.

¹⁵ Zie: Overbekking, J., Hahn, A. & Geerts, R., *Nederlandse Zigeuners en burgermaatschappij: een eeuwigdurend schaauspel* (Nijmegen, 1987); Penninx, R., *Minderheidsvorming en emancipatie. Balans van kennisverwerving ten aanzien van immigranten en woonwagenbewoners* (Alphen aan de Rijn 1988) 206-212; Bruggemeijer, B., *Bewogen bestaan. Een historische analyse van de fysieke en sociale milieus van de Nederlandse woonwagenbevolking: schets van een mogelijke benadering van de problematiek van de woonwagenbevolking in Nederlandse samenlevingen* (Den Haag 1980).

veranderde in de jaren negentig, toen Annemarie Cottaar in haar proefschrift over woonwagenbewoners een historisch perspectief bracht in het veelal contemporaine debat. Zij weerlegde bevindingen van eerdere academici door te stellen dat de het grootste deel van de reizigers vóór het interbellum geen eenvormige bevolkingsgroep waren, en daarmee ook het idee dat veel reizende volken ‘reizigersbloed’ zouden hebben.¹⁶ Enkele jaren later breidde Cottaar samen met Leo Lucassen en Wim Willemsen haar periodisering uit tot 1995 met een boek waarmee ze de voornoemde misvattingen verder wilde bestrijden. Zij liep echter tegen een gebrek aan naoorlogse bronnen aan.¹⁷

In de jaren tweeduizend werd er weinig geschreven over de woonwagenbewoners, maar na de erfgoednominatie in 2014 en de toenemende aandacht voor het uitsterfbeleid kwam er ook een hernieuwde academische aandacht voor deze groep. Toonaangevend is de dissertatie van Gerda Godrie-van Gils uit 2018. Met haar onderzoek toont zij een samenhangende geschiedenis van Noord-Brabantse woonwagenbewoners. Zij besteedt vooral aandacht aan de invloed van beleid op het dagelijks leven sinds 1918. Waar zij in haar analyse van de naoorlogse periode gebruik maakt van archiefmateriaal dat sinds de publicatie van Cottaar beschikbaar is gesteld.¹⁸

Het is opvallend dat er weinig publicaties zijn over de politieke achtergronden van de woonwagenwetgeving, ondanks de vele beleidsveranderingen sinds 1918. Slechts oud-politicus van Ooijen heeft hier een analyse over gedaan. In zijn politiek-historisch onderzoek belicht hij de politieke processen achter de nationale woonwagenwetgeving tussen 1890 en 1990. Hoewel historisch van aard, is zijn werk eerder een beleidsvoorstel, hij pleit voor het opheffen van de woonvorm vanwege het gebrek aan economische redenen voor reizigers om in woonwagens te wonen en bestempelt de woonwagencultuur als een ‘illusie’.¹⁹ Annemarie Cottaar heeft van Ooijen bekritiseerd omdat hij slechts een aantal bronnen beschrijft zonder historische theoretische inbedding.²⁰

Van Ooijen bood een uniek onderzoek naar politieke ontwikkelingen achter de woonwagenwetgeving, verschillende historici hebben de invloed van het voortkomende beleid op de woonwagenbewoners bekeken. Godrie-van Gils benadrukt de invloed van landelijk woonwagenbeleid op het dagelijks leven van Noord-Brabantse woonwagenbewoners. Zij stelt dat het wisselende beleid leidde tot een slechte relatie met de overheid en verdere marginalisatie. Bovendien hebben beleidskeuzes de dagelijkse beleving van de ‘specifieke cultuur’ van de reizigers belemmerd. Echter, haar culturele analyses zijn versnipperd en vaak weinig diepgaand.²¹ Een andere onderzoeker, Rinus Penninx ziet het beleid als poging om woonwagenbewoners ‘op te voeden’ tot sedentaire en ‘normale’ burgers. Echter

¹⁶ Cottaar, A., *Kooplui, Kermisklanten en andere Woonwagenbewoners. Groepsvorming en Beleid 1870-1945* (Vrije Universiteit: Amsterdam 1996), 5-12, 76-79.

¹⁷ Cottaar, A., Lucassen, L. & Willems, W., *Mensen van de Reis. Woonwagenbewoners en zigeuners in Nederland, 1968-1995* (Zwolle 1995).

¹⁸ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*.

¹⁹ Ooijen, “Je moet weg”, 355-360.

²⁰ Cottaar, *Kooplui, kermisklanten*, 8-9.

²¹ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 264-265.

leidde dat tot maatschappelijke isolatie en economische stagnatie, waardoor het wantrouwen jegens de overheid toenam.²²

Sinds het invoeren van het uitsterfbeleid is er meer aandacht gekomen voor de repressie van woonwagenbewoners. Toonaangevend zijn de artikelen van Dominic Teodorescu en van Jack Burgers en Marianne van Bochove. Teodorescu onderzocht de top-down invloed van ‘gedepolitiseerd’ beleid in een casestudy over Nijmegen. Hij stelt dat ongewenste gedragingen van woonwagenbewoners een discriminerend beleid verantwoordden, zonder rekening te houden met de wensen van woonwagenbewoners.²³ Bochove en Burgers kijken naar het domesticeren van woonwagenbewoners in Dordrecht. Zij stellen dat woonwagenbewoners in de jaren tweeduizend geforceerd werden om te normaliseren. Voornamelijk door het gedwongen wonen in kleine centra tussen ‘gewone’ burgerwijken en streng top-down toezicht. Dit zien zij als ‘repressieve inclusie’. Zij leggen dit beleid parallel aan een internationale shift richting meer repressief beleid gericht op normalisatie en weg van de wens de ‘anderen’ te integreren in de samenleving.²⁴

Naast onderzoeken die zich veelal richten op de invloed van beleid, zijn er academici die een bottom-up benadering kiezen. In de jaren tachtig deed Jos Overbekking al onderzoek naar Nederlandse ‘zigeuners’. Hij stelt dat woonwagencentra die het economisch en sociaal ‘goed’ hadden zich meer afzonderde van de buitenwereld. Hierdoor werden keuzes over hen gemaakt, en niet met hen.²⁵ Marlou Schrover stelt dat de isolatie op de regionale centra leidde tot een sterkere gemeenschapszin en een groter cultureel bewustzijn, waardoor woonwagenbewoners zich meer gingen afzetten tegen de maatschappij.²⁶ Bruggemeijer deelt dit perspectief en stelt dat de geïsoleerde ligging juist gewaardeerd werd door woonwagenbewoners.²⁷ Recent is de invloed van deze groep op hun eigen emancipatie meer naar voren gekomen. Wagenaar en Rodenberg analyseren de wijze waarop de erfgoednominatie werd ingezet in een bredere strijd tegen het uitsterfbeleid en voor cultuurerkenning.²⁸ Teodorescu stelt dat reizigers sinds 1999 meermaals agency vertoonden tegen het Nijmeegse repressieve gemeentebeleid.²⁹

Verschillende academici hebben thematische insteken in hun onderzoek naar woonwagenbewoners. Salemink, Kohnraad en Veldhuizen verklaren de marginalisatie van woonwagenbewoners vanuit een economisch perspectief. Zij stellen dat het verplicht wonen op één locatie het onmogelijk maakte de traditionele ambulante beroepen te beoefenen, terwijl restricties op

²² Penninx, *Minderheidsvorming en emancipatie*, 165-166.

²³ Teodorescu, D., ‘Caravan politics in the depoliticised city: Applying and opposing exceptional measures for Dutch Traveller, Sinti, and Roma caravan sites’, *Political Geography* 106 (2023) 1-11, aldaar 3, 9-10. doi: <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2023.102951>.

²⁴ Bochove, M. van & Burgers, J., ‘Disciplining the drifter. The Domestication of Travellers in the Netherlands’, *British Journal of Criminology* 50 (2010) 206-221, aldaar 216-218. doi: 10.1093/bjc/azp080.

²⁵ Overbekking focuste zich op Roma en Sinti, en liet de reizigers buiten beschouwing. Overbekking, J., *Nederlandse Zigeuners*, 216-219.

²⁶ Schrover, M., ‘Geschiedenis van woonwagenbewoners’, 120.

²⁷ Bruggemeijer, *Bewogen bestaan*, 216-217.

²⁸ Wagenaar & Rodenberg, ‘Listing to survive.’, 117-118, 123.

²⁹ Teodorescu, ‘Caravan politics’, 10.

auto- en metaalhandel, gerelateerd aan milieumaatregelen, de werkeloosheid deden toenemen.³⁰ Godrie-van Gils voegt hieraan toe dat de regionale centra na 1968 leidden tot een onhoudbare concurrentie tussen woonwagenbewoners die plotseling bij elkaar woonden. Samen met maatschappelijke stigma's waardoor reizigers moeilijk aan werk konden komen leidde dat tot grotere werkeloosheid en bijstandsafhankelijkheid.³¹ Van Ooijen ontkent overigens dat de concentratie van woonwagenbewoners leidde tot werkeloosheid, hij stelt dat de traditionele beroepen al tijdens de trekjaren in verval waren.³²

Een tweede breed gedragen thema betreft onderwijs van woonwagenbewoners. Door het reizende bestaan hadden woonwagenkinderen volgens Frederika Brummer geen vaste woonplaatsen om naar school te kunnen.³³ De regionale centra stichtten later woonwagenscholen. Rinus Penninx zag in de jaren tachtig dat deze speciale scholen op de woonwagencentra onvoldoende werden bezocht en schetste een negatief beeld van deze onderwijsvorm.³⁴ Godrie-van Gils weerlegt dit enigszins, zij stelt dat deze woonwagenscholen 'een machtig middel' waren om de onderwijsachterstanden in te lopen. Desondanks waren de aparte scholen slecht voor de integratie, gezien de woonwagenbewoners nu ook in het onderwijs afgezonderd werden.³⁵

Ten derde is het maatschappelijke verheffingsstreven met voorzieningen onderwerp van onderzoek. Gerda Godrie-van Gils stelt dat maatschappelijke organisaties een belangrijke rol speelden als schakel tussen de woonwagenbewoners en overheidsinstanties.³⁶ Deze specialistische hulpverlening werd in de jaren zeventig en tachtig opgeheven in het normalisatiestreven jegens reizigers. Van Ooijen stelt dat het geleidelijke absorberen van de categorale voorzieningen van woonwagenbewoners in algemene instellingen leidde tot verlies van expertise in de behandeling van de reizigers.³⁷

De voornoemde publicaties bespreken ook de woonwagencultuur. Godrie-van Gils betoogt dat overheidsbeleid de dagelijkse beleving van de woonwagencultuur had beïnvloed, maar doet deze analyse enigszins versnipperd en gaf de acties van woonwagenbewoners om die cultuur te waarborgen een beperkte rol.³⁸ Wagenaar en Rodenberg stellen dat de erfgoednominatie een poging was de woonwagencultuur te beschermen tegen het uitsterfbeleid en bieden daarbij een uitgebreide beschrijving

³⁰ Salemink, K., 'Unlocking hidden community assets: Marginal specialization and community resilience of Gypsy-Travelers in the Netherlands', *Local Economy* 31:5 (2016) 637-349 aldaar 638-639. doi: 10.1177/0269094216655406; Khonraad S. & Veldhuijsen C., *Eigentijds Omgaan Met Woonwagenbewoners* (VROM inspectie, 2009) 7-8. https://www.woonwagenwijzer.nl/?wpfb_dl=137 (geraadpleegd op 10 november 2023).

³¹ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 193.

³² Ooijen, "Je moet weg", 355-356.

³³ Brummer, F., *Frederika* (Amsterdam 1984) 87.

³⁴ Penninx, *Minderheidsvorming en emancipatie*, 117.

³⁵ Godrie-van Gils, G., 'Van woonwagenklas naar woonwagenschol in West-Brabant. De geschiedenis van het onderwijs aan woonwagenkinderen in de periode 1950-1990', *Jaarboek 'De Oranjeboom' 73* (2020) 99-111, aldaar 110. <https://deoranjeboom.nl/wp-content/uploads/2021/06/Jb73-2020-06.pdf> (geraadpleegd op 6 maart 2024).

³⁶ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 232-233.

³⁷ Ooijen, "Je moet weg", 292.

³⁸ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 233.

van de woonwagencultuur.³⁹ Aan de andere kant ontkennen sommige academici de woonwagencultuur, zoals van Ooijen die het als een ‘illusie’ beschrijft en Sjaak Kohnraad die in zijn dissertatie stelt dat de woonwagencultuur amper afwijkt van de Nederlandse maatschappij en eigenlijk niet bestaat.⁴⁰

De voornoemde onderzoeken tonen de staat van een jonge historiografe. Er zijn nog aanzienlijke mogelijkheden voor verder onderzoek. Sinds de jaren negentig is er een gebrek aan gemeentelijke historische casestudies. Godrie-van Gils haalde in 2018 enkele gemeenten aan en Bochove en Burgers deden in 2010 een analyse van de ontwikkeling van het Dordrechts gemeentebeleid.⁴¹ Wat vooral naar voren komt, zijn gemeenten die altijd al conflicten kenden met de reizigers en dat de gemeenten de reizigers niet serieus namen. Hierdoor lijkt de weg naar repressief beleid een ‘logisch’ vervolg van jarenlange conflicten. Een stad die hier van afwijkt is Nijmegen, welke in de jaren zeventig en tachtig de inbreng van woonwagebewoners serieus leek te nemen, en waar de gemeente tot de jaren negentig sprak over een ‘goede situatie’.⁴² Nijmegen wordt nog opvallender gezien Teodorescu observeerde dat de stad na 1999 alsnog een repressief beleid ging voeren.⁴³ Deze ontwikkeling vraagt om een verklaring, waar dit onderzoek dan ook naar streeft. In deze verklaring wordt de oorsprong van het gedepoliteerde beleid gezocht, en diende de definiëring als theoretisch kader.

Nijmegen heeft nog enkele kenmerken die het aantrekkelijk maken voor onderzoek naar haar woonwagenebeleid. Zo kende Nijmegen een stabiele woonwagenebevolking door het voortbestaan van het grote woonwageneentrum, ‘de Teersdijk’. Nijmegen wijkt daarmee af van de norm, de meeste hedendaagse woonwageneentra zijn klein en verspreid tussen burgerwijken. Deze stabiliteit in de woonsituatie is een ideaal canvas om beleidsontwikkelingen op te schetsen. Daarnaast zijn de archiefbronnen in Nijmegen over de woonwagenebewoners tot 2010 inzichtelijk, waarmee de stad ook opvalt, zelden zijn archieven rond woonwagenebeleid al zo ver uitgegeven.

Het onderzoek is in het licht van twee kenmerken van de erfgoednominatie van 2014 uitgevoerd. Zo wordt de erfgoednominatie door Piet van Assendorp in een langer traditie van agency van reizigers geplaatst, en wordt geanalyseerd hoe de woonwagenecultuur is beïnvloed door de ontwikkeling van welwillend naar repressief gemeentebeleid. De periodisering loopt van 1967, wanneer het grote regionale centrum ‘de Teersdijk’ werd opgericht, tot 2009, wanneer de gemeente concreet afstapte van het woonwageneentrum door daar twintig huizen te bouwen. Hieruit is de volgende onderzoeksvraag opgesteld: ‘Hoe heeft het woonwagenebeleid in Nijmegen zich ontwikkeld tussen 1967 en 2009, welke

³⁹ Wagenaar & Rodenberg, ‘Listing to survive’, 117-118, 123.

⁴⁰ Kohnraad, S., *Woonwagenebewoners, burgers in de risicomaaatschappij* (Utrecht, 2000) 14-17; Ooijen, “*Je moet weg*”, 355-360.

⁴¹ Bochove & Burgers, ‘Disciplining the drifter’; Godrie-van Gils, *Woonwagenebewoners laten zich niet afschaffen*.

⁴² RAN, Secretarie Gemeente Nijmegen (923), inv.nr. 2232, Gemeenteraad: vergadering 1990 september 12, agenda, besluitenlijsten en notulen (1990), *Vaststelling notulen van de vergadering* (12 september 1990) 1054-1055.

⁴³ Teodorescu, ‘Caravan politics’, 10.

effecten had dit beleid op de cultuuruiting van lokale woonwagenebewoners, en op welke manier hebben de woonwagenebewoners agency weten te uiten binnen deze beleidsontwikkeling?’

Dit onderzoek betreft een bredere historiografie over de dynamiek tussen wetgeving op cultuur. In de jaren tachtig en negentig van de twintigste eeuw gingen academici meer aandacht besteden. Twee benaderingen kwamen naar voren: de *historical school* waarin de normen van een volk evolueren tot een wet, en de *constitutive approach* die stelt dat de wet van de staat invloed uitoefent op cultuur en sociale interacties.⁴⁴ Dit onderzoek analyseert de top-down invloed van regionale wetgeving op de woonwagencultuur, en past daarmee binnen de *constitutive approach*. Deze invloed is veelzijdig, zo kunnen wetten de kaders van een cultuur bepalen, denk bij de Reizigers bijvoorbeeld aan het uitsterf beleid waar de woonwagen als woonvorm werd bestreden met wetgeving. Maar wetgeving werkt ook vormend, zo stelde Marlou Schrover dat op de woonwagencentra juist de unieke woonwagencultuur ontstond, omdat mensen bij elkaar waren geplaatst.⁴⁵

Dit onderzoek kijkt hiernaast naar agency van Nijmeegse reizigers. De gebruikte definitie is: ‘*the ability of people to act intentionally to shape their worlds.*’⁴⁶ Dit vormt een uitdaging in deze studie. Bronnen vanuit het perspectief van de reizigers zijn schaars. Nota’s, vergaderingen en brieven over het woonwagenebeleid bevatten soms perspectieven van reizigers, maar vaker vertelt een gemeenteambtenaar over acties en wensen van reizigers. Doelbewust handelen is daardoor lastig aan te tonen, en vergt enige interpretatie.

Volgens Carol Rovane bestaat naast individuele agency ook *group agency*. Rovane stelt dat er eerst onderling overleg moet plaatsvinden om een gezamenlijke koers te kiezen. Er is geen sprake van unanimitieit of dominantie van één mening.⁴⁷ Door het gebrek aan bottom-up bronnen is gezocht naar *group agency* in gemeentebronnen. Denk daarbij aan eenduidig optreden, bijvoorbeeld bij gezamenlijke protesten die één boodschap dragen en daarmee eerder overleg impliceren.

Agency speelt een centrale rol in feministische studies, vaak in verband met verzet tegen de patriarchale samenleving. Linguïste Laura M. Ahearn waarschuwt dat agency niet te makkelijk gereduceerd moet worden tot actieve tegenstand. Zij prijst de conceptualisering van agency van feministisch academicus MacLeod: ‘*a dichotomy that flattens out a complex and ambiguous agency in which women accept, accomodate, ignore, resist, or protest – sometimes all at the same time.*’⁴⁸ Deze definitie van agency nuanceert de nadruk op verzet door alle acties en reacties van vrouwen te belichten.

⁴⁴ Mautner, M., ‘Three Approaches to Law and Culture’, *Cornell Law Review* 96:4 (2011) 839-868, aldaar 848-849. <http://scholarship.law.cornell.edu/clr/vol96/iss4/25> (geraadpleegd op 26 februari 2024).

⁴⁵ Schrover, M., ‘Geschiedenis van woonwagenebewoners’, 120.

⁴⁶ Nash, L., ‘The agency of nature or the nature of agency?’, *Environmental History* 10:1 (2005) 67-69, aldaar 67. <http://www.jstor.org/stable/3985846?origin=JSTOR-pdf> (geraadpleegd op 3 maart 2024).

⁴⁷ Rovane, C., ‘Group Agency and Individualism’, *Erkenntnis* 79:9 (2014) 1663-1684, aldaar 1671, 1673-1674, 1677. doi: 10.1007/s10670-014-9634-9.

⁴⁸ Ahearn, L.M., ‘Language and Agency’, *Annual Review of Anthropology* 31:109-137 (2001) 109-137, aldaar 116. doi: <https://doi.org/10.1146/annurev.anthro.30.1.109>; MacLeod, A.E., ‘Hegemonic relations and gender resistance: the new veiling as accommodating protest in Cairo’, *Signs* 17:3 (1992) 533-557, aldaar 534. doi: <https://psycnet.apa.org/doi/10.1086/494748>.

Gezien de reizigers ook onderdrukking ervaarden is de complexe feministische definitie van Macleod ook bij hen toegepast.

Deelvragen en hoofdstukindeling

Ter beantwoording van de voornoemde onderzoeksvraag zijn vijf deelvragen opgesteld.⁴⁹ De eerste twee vragen bieden context en krijgen elk een eigen hoofdstuk. Het eerste hoofdstuk beantwoordt de vraag: ‘Welke elementen vormen de woonwagencultuur?’ Aan de hand van literatuur, documentaires en interviews wordt een beeld geschetst van de reizigerscultuur. In de bronselectie is zo veel mogelijk gebruik gemaakt van perspectieven van reizigers. Doordat zij zelden in de academie aan het woord komen, is gekozen om ook niet-academisch materiaal te gebruiken.⁵⁰ Het tweede hoofdstuk omvat ‘Welk nationaal woonwagenbeleid werd gevoerd sinds 1968 en in welk politiek klimaat vond dit plaats?’ Om landelijk beleid te contextualiseren wordt aan de hand van secundaire literatuur getoond welk ‘politeik klimaat’ er heerste ten tijde van beleidswisselingen. Denk bijvoorbeeld aan het hoogtij van de verzorgingsstaat in de jaren zestig of de technocratie in de vroege jaren tweeduizend. Zo is een kader geschetst waarbinnen het Nijmeegse gemeentebeleid geanalyseerd is.

Drie deelvragen komen elk naar voren in de alledrie laatste hoofdstukken. De derde vraag is ‘Hoe handelde de gemeente Nijmegen naar het landelijke woonwagenbeleid tussen 1967 en 2009?’ Hier staan de archiefbronnen en het groepsinterview centraal. In een analyse van archiefbronnen worden beleidskeuzes geschetst en verklaard, met nuanceringsen en inbreng van de geïnterviewde reizigers. De vierde deelvraag luidt; ‘Hoe hebben Nijmeegse woonwagenbewoners hun belangen in- en tegenover het gemeentebeleid weten te waarborgen?’ In deze vraag staat de agency van reizigers centraal en momenten van agency en politiek activisme worden getraceerd tot 1967. De vijfde deelvraag is ‘Welke invloed had het Nijmeegse woonwagenbeleid op de cultuur en identiteitsuiting van reizigers tussen 1967 en 2009?’ Hiermee wordt achterhaald op welke manieren het woonwagenbeleid de cultuuruiting van woonwagenbewoners heeft beïnvloed, het groepsinterview krijgt daar een belangrijke rol, net als archiefbronnen.

Het Nijmeegse woonwagenbeleid is opgedeeld in drie fasen, die elk een toonaangevende beleidsinstek of ontwikkeling kende. Het derde hoofdstuk gaat over de periode 1967-1985 en toont een

⁴⁹ De onderzoeksvraag is: ‘Hoe heeft het woonwagenbeleid in Nijmegen zich ontwikkeld tussen 1967 en 2009, welke effecten had dit beleid op de cultuuruiting van lokale woonwagenbewoners, en op welke manier hebben de woonwagenbewoners agency weten te uiten binnen deze beleidsontwikkeling?’

⁵⁰ De gebruikte niet-academische bronnen zijn: Brummer, *Frederika*; Sluiter, L., *Beukbergen. Een geschiedenis van woonwagenbewoners* (Amsterdam, 2011); De Hokjesman, *De Reizigers* (2016). <https://npo.nl/start/serie/de-hokjesman/seizoen-3/de-reizigers/afspelen> (geraadpleegd op 13 januari 2024); Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland, *Woonwagencultuur. Wat is dat?* (g.d.). <https://www.owrs.nl/wp-content/uploads/2021/11/Woonwagencultuur-wat-is-dat.pdf> (geraadpleegd op 13 november 2023); Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland, *Woonwagencultuur is erkend als immaterieel erfgoed. Wat betekent dat voor gemeenten?* (g.d.). <https://www.owrs.nl/wp-content/uploads/2021/11/Woonwagencultuurfoldergemeenten.pdf> (geraadpleegd op 13 november 2023).

welwillende gemeente en betrokken woonwagengebouders. De periode begint met de voltooiing van de Teersdijk in 1967, en eindigt in 1985 wanneer de laatste nieuwe standplaatsen werden aangelegd. Het vierde hoofdstuk gaat over de periode 1985-1999 en is getekend door de afbouw van voorzieningen, communicatieproblematiek en een verschuiving richting een focus op handhaving en top-down beleid. Als eindpunt is 1999 gekozen, de woonwagenwet werd toen opgeheven. Tot slot is in het vijfde hoofdstuk gekeken naar de periode 1999-2009. In deze periode werd het woonwagenbeleid getekend door top-down, repressief beleid dat gericht was op het bestrijden van de woonwagen als woonvorm. In 2009 werden de plannen goedgekeurd om woningen te bouwen op de Teersdijk, waarmee actief tegen de wooncultuur van de reizigers is ingegaan.

Bronnen en Methode

In eerste instantie was de intentie om een *oral history* onderzoek te doen om de invloed van het regionale gemeentebeleid op de cultuur- en identiteitsuitingen van reizigers te onderzoeken. Echter bleek het uitdagend om willige deelnemers te vinden, een probleem waar Gerda Godrie-van Gils ook tegenaan liep.⁵¹ Er zijn veel pogingen ondernomen in de zoektocht naar participanten. Zo is de pers benaderd, zijn berichten in grote Facebookgroepen geplaatst en is contact gezocht met de gemeente Nijmegen, vooraanstaande reizigers en hulporganisaties voor woonwagengebouders. Uiteindelijk was één persoon bereid tot een interview. Toevallig waren de vader, moeder en een familievriend van de geïnterviewde aanwezig, waardoor vier reizigersperspectieven zijn meegenomen. De aanwezigheid van de ouders bleek waardevol, gezien zij hun hele leven in de omgeving van Nijmegen op woonwagencentra hebben gewoond. Desondanks is dit niet hetzelfde als vier losstaande interviews, gezien in een groepsinterview minder ruimte is voor ieder individueel perspectief.

Uiteindelijk hebben archiefbronnen van de gemeente de nadruk gekregen. Toonaangevende ontwikkelingen en beleidskeuzes vormden de leidraad. In hoofdstuk drie worden drie decennia behandeld: de jaren zestig met de opbouw van de Teersdijk, de jaren zeventig met de verbouwing van de Teersdijk en opstandigheid tegen het deconcentratiestreven van het Rijk en de jaren tachtig met de aanleg van kleine centra. In hoofdstuk vier de ontwikkeling van de jaren negentig getoond richting top-down repressief beleid. Tot slot zijn in hoofdstuk vijf de jaren tweeduizend en diens technocratische repressieve beleid geanalyseerd. Beleidsnota's vormden de kapstok van de analyse, waaromheen brieven en vergaderingsnotulen zijn onderzocht. Deze bronnen toonden ontwikkelingen in beleid en diens onderbouwing, maar ook de wijze dat reizigers hun eigen belangen waarborgden.

Overigens is noemenswaardig dat de bronnen vaak top-down zijn, hierdoor is de ontwikkeling van het woonwagenbeleid goed traceerbaar, maar perspectieven van reizigers zijn beperkt. Dit is een gebrek aan het beschikbare materiaal. Hierdoor is hun agency onderzocht in wijzen dat zij zich hoorbaar

⁵¹ Godrie-van Gils, *Woonwagengebouders laten zich niet afschaffen*, 23.

maakte bij de gemeente en hoe de gemeente over de samenwerking sprak. Uitspraken van de gemeente zijn waar nodig genuanceerd. Perspectieven van reizigers komen uit het groepsinterview, brieven die zij naar de gemeente stuurden of notulen van ‘inspraakavonden’.

Met een inhoudsanalyse zijn de bronnen doorzocht aan de hand van een analyseformulier. In dit formulier staan vijf vragen centraal. Ten eerste ‘Binnen welke nationale wetgeving speelt deze bron zich af?’ Ten tweede ‘Welke beleidsdoelen van de gemeente blijken uit deze bron?’ Ten derde ‘Welke intenties jegens de reizigers blijken uit deze bron?’ Ten vierde ‘Welke invloed had dit (beoogde) beleid op de cultuuruitingen van de reizigers?’ Tot slot en ten vijfde ‘Hoe kwamen de belangen en wensen van de reizigers hier naar voren?’ Deze vragen dienen om te contextualiseren, beleidsontwikkelingen te achterhalen en verklaren, intenties te evalueren en de invloed op de woonwagencultuur te analyseren.

Een interview met de vier betrokkenen speelt een ondersteunende rol in het onderzoek. Dergelijke *oral history* vergt veel voorbereiding. Hoewel het niet erg is om sommige bijzaken niet te weten, mag het de interviewer niet overkomen dat hij/zij geen goede vervolgvragen kan stellen uit onwetendheid. Bovendien duidt kennis van zaken op een goede voorbereiding, wat de geïnterviewden op hun gemak kan stellen.⁵² Maar ook de praktische voorbereiding is van belang, bijvoorbeeld het begrijpen van je opnametechniek en de juridische toestemming voor het gebruik van de interviewgegevens.⁵³

Vooraf is een vragenlijst opgesteld met drie onderdelen, een indeling die is geopperd in de videoserie van de Minnesota Historical Society: een begin met algemene, laagdrempelige vragen, een kern met diepgaande, inhoudelijke vragen en een slot met reflecterende vragen.⁵⁴ De interviewvragen mogen niet te sturend zijn en moeten uitnodigen tot lange antwoorden om de geïnterviewde zo veel mogelijk aan het woord te laten. Het onverwachte groepsinterview gooide deze voorbereiding ietwat om. Er ontstonden gesprekken tussen de participanten waarin zij op natuurlijke wijze al bijna alle relevante thema’s bespraken. Uiteindelijk zijn hierdoor vrij weinig vragen gesteld, slechts ter verdieping of soms voor sturing.

Mijn rol als ‘buitenstaander’ vraagt om continue zelfreflectie. Volgens S.A. Crane is zelfreflectie een erkenning van de eigen subjectiviteit en een waarschuwing voor voorzichtigheid in het spreken voor anderen.⁵⁵ Deze waarschuwing is van toepassing op dit onderzoek, gezien de invloed van beleid op iemands cultuur subjectief en persoonlijk is. Ik maak gebruik van perspectieven van reizigers uit de erfgoednominatie, literatuur en interviews om een interpretatiekader van de woonwagencultuur te vormen. De wijze dat beleid de mogelijkheden van reizigers om in groepsverband met familie in een

⁵² Strandén, S., ‘Trust in the empathic interview’, in: Kurkowska-Budzan, M. & Zamorski, K., *Oral History. The challenges of dialogue* (Amsterdam, 2009) 3-13, aldaar 9-10. doi: <https://doi.org/10.1075/sin.10.05str>.

⁵³ YouTube, Conducting the interview, <https://www.youtube.com/watch?v=p1zinUXYEk> (geraadpleegd 20 november 2023).

⁵⁴ YouTube, Writing interview questions and a script for interview, <https://www.youtube.com/watch?v=9RjxqXAT9Jc> (geraadpleegd 20 november 2023).

⁵⁵ Crane, S. A. ‘Writing the individual back into collective memory’, *American Historical Review* 102:5 (1997) 1372-1385, aldaar 1382-1385. doi: <https://doi.org/10.2307/2171068>.

woonwaggen te wonen heeft beïnvloed, is goed te onderzoeken. Echter vergen aspecten als gastvrijheid of levenslooprituelen meer speculatie, deze krijgen daardoor een meer beperkte rol in dit onderzoek.

Hoofdstuk 1: Wat is de woonwagencultuur?

In het afgelopen decennium heeft de woonwagencultuur enorme stappen gezet richting erkenning en emancipatie. In 2014 werd de cultuur opgenomen in de Lijst Immaterieel Erfgoed van het Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland (KIEN). Deze opname droeg bij aan een bredere emancipatiestrijd en streefde naar een verbod op het beruchte ‘uitsterfbeleid’. Dit beleid, gevoerd door verschillende gemeenten, had als doel om de woonwagen als woonvorm te doen uitsterven, door stapplaatsen die vrij kwamen niet opnieuw uit te geven.⁵⁶

In dit eerste hoofdstuk worden centrale elementen van de woonwagencultuur uitgewerkt. Later in dit essay wordt teruggegrepen op deze elementen om te achterhalen welk effect het beleid van de Gemeente Nijmegen heeft gehad op de woonwagencultuur. Een valkuil is om vanuit de academische stoel te denken dat ‘ik me wel even kan inleven’ in de cultuur van de reizigers. Er is gestreefd dit te vermijden door bottom-up bronnen te hanteren, denk bijvoorbeeld aan de erfgoednominatie (die was opgesteld door reizigers) of boeken waar reizigers aan het woord komen over hun cultuur. Desondanks bestaat er een risico op misinterpretaties.

Wie zijn de reizigers?

Reizigers vormen een unieke bevolkingsgroep, getekend door een duidelijke onderscheiding van Roma, Sinti en kermisexploitanten. In tegenstelling tot de van origine (vermoedelijk) Indische Roma en Sinti, hebben de reizigers veelal een Noordwest Europese herkomst.⁵⁷ De oorsprong van de reizigers kent echter veel ruis, zoals eerder beschreven. Dr. B.A. Sijes en reizigers stellen dat zij afstammen van generaties aan ambulante werkers, maar Annemarie Cottaar stelt dat het grootste deel geen intergenerationele tradities van ambulante beroepen kent en daarmee de late negentiende eeuw benadrukt.⁵⁸

Tot aan de concentratie van trekkende volken op regionale centra werd er door het hele land getrokken door reizigers, Roma en Sinti (met een beruchte onderbreking gedurende de Duitse bezetting).⁵⁹ In 1968 werd de concentratie van woonwagengewoners in de wet vastgelegd, gemeenten moesten samenwerken in het vormen van regionale woonwagencentra en woonwagengewoners mochten alleen nog maar daar gaan staan. Hoewel de Rijksoverheid de intentie had om het rondtrekken te waarborgen, maakten de regionale centra dit alsnog onmogelijk. Er waren te veel reizigers voor het aantal stapplaatsen, waardoor alle centra snel vol waren en er geen ruimte meer was voor rondtrekkers.⁶⁰

⁵⁶ Wagenaar & Rodenberg, ‘Listing to survive’, 121, 123.

⁵⁷ Overbekking et al., *Nederlandse Zigeuners*, 15.

⁵⁸ Cottaar, *Kooplui, kermisklanten*, 76-79; Sijes, et al., *Vervolging van Zigeuners in Nederland*, 5-6.

⁵⁹ Ooijen, “*Je moet weg*”, 167-169.

⁶⁰ Godrie-van Gils, *Woonwagengewoners laten zich niet afschaffen*, 118-119.

Het concentratiebeleid tekende een juridisch onderscheid, namelijk tussen de kermisexploitanten en de ‘reguliere’ reizigers. Volgens Artikel 10 van de woonwagenwet van 1968 konden gemeenten vergunningen verlenen om buiten de woonwagencentra te staan, iets dat tijdens kermissen regelmatig gebeurde, maar voor reizigers onvoldoende werd gedaan. Bovendien genoten kermisexploitanten niet dezelfde voorzieningen als de woonwagebewoners op de centra en maakten zij meer gebruik van ‘reguliere’ voorzieningen.⁶¹ De reizigers vormen met deze afscheidingen van Roma, Sinti en kermisexploitanten een unieke groep.

De wagen

Het zal wellicht weinig verbazen, maar de essentie van de reizigerscultuur heeft te maken met de traditionele woonvorm; de woonwagen. Toen men vóór 1968 nog enigszins vrij kon rondtrekken waren de reizigers continu in de weer. De wagens waren destijds klein en mobiel. Zoals de autobiografie van de reiziger Frederika Brummer stelt kwam het trekken vaak uit noodzaak. Het blijven op één plaats was onmogelijk. Reizigers werden door ‘de burgers’ (de naam die reizigers geven aan mensen woonachtig in huizen) zelden aangenomen voor vaste banen en waren genoodzaakt te venten of om diensten te verlenen.⁶² Voor deze werkzaamheden was een kleine mobiele wagen noodzakelijk. Sinds 1968 is het uiterlijk van de wagens gaan veranderen. Naarmate de reizigers zich meer op één plek vestigden, namen de woonwagens steeds meer de vorm aan van huizen. Tegenwoordig zijn woonwagencentra voor het ongetrainde oog bijna niet meer te onderscheiden van woonwijken. De woonwagens zijn echter volledig demonteerbaar en daarmee vervoerbaar. De bewoners houden de mogelijkheid open om te reizen, zelfs als dit al jaren moeilijk is gemaakt.⁶³

In de trekjaren werd door de reizigers vaak van deur tot deur gevent, een werkvorm die leidde tot een sterke nadruk op het zijn van ‘je eigen baas’.⁶⁴ In de woorden van de reiziger Jan Donkervoort: ‘Vroeger waren de woonwagebewoners altijd hun eigen kostverdieners, ze waren van huis uit zelfstandigen. Ze konden muziek maken, manden, stoelen, paraplu’s.’⁶⁵ Reiziger Tonia Brummer-Gerrits voegt hier nog het turfsteken aan toe.⁶⁶ Toen de regionale centra werden opgericht, en reizigers niet langer rondtrokken, gingen de traditionele ambulante beroepen verloren. Dit leidde tot grote werkeloosheid onder de reizigers. Hierdoor werden velen bijstandsafhankelijk. Deze werkeloosheid werd enigszins ondervangen met werkterreinen waar sloopactiviteiten of handel in ijzer mogelijk

⁶¹ Ooijen, “*Je moet weg*”, 274-276.

⁶² Brummer, *Frederika*, 37.

⁶³ Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland, *Woonwagencultuur*, 6.

⁶⁴ Bergema, M., *De cultuur van de woonwagebewoner, behouden of uit laten sterven* (VIE 2015) 40.

<https://woonwagenwijzer.nl/2015/08/17/woonwagencultuur-behouden-uit-laten-sterven/#:~:text=De%20cultuur%20van%20de%20woonwagebewoner%2Cbehouden%20of%20uit%20laten%20sterven%3F&text=Dit%20is%20de%20titel%20van,de%20woonwagencultuur%20naar%20volgende%20generaties> (geraadpleegd op 24 november 2023).

⁶⁵ Sluiter, *Beukbergen*, 47-48.

⁶⁶ *Ibidem*, 41.

waren.⁶⁷ Hoewel de concentratie van de woonwagenbewoners de ambulante werkzaamheden onmogelijk heeft gemaakt, blijft onafhankelijkheid belangrijk voor de reizigersidentiteit. Het ‘zijn van je eigen baas’ was bijvoorbeeld een van de vier aspecten van de erfgoednominatie van 2014.⁶⁸

Uit het groepsinterview bleek dat reizigers ook een unieke buitencultuur kennen. Zo waren velen vogelaar in de trekkende jaren, en was ‘Stieg Gooien’ een populair spel. De geïnterviewde zoon beschreef het als volgt: ‘Dat is een soort van Jeu de Boules achtig spel met twee verfblikken die je 26 meter uit elkaar zet. En daarna spelen twee ploegen rondjes en degene die iedere keer het dichtste bij ligt die wint dan.’⁶⁹

In de wagen vindt een volgend opvallend cultuurelement zijn oorsprong; de strenge hygiëneregels. Het trekkende bestaan van vroeger bracht modderige schoenen en veel afval met zich mee. Dergelijke omstandigheden leidden tot gebruiken als het uittrekken van schoenen voor je de wagen ingaat, en het taboe op het wassen van handen in de wagen. Het water in de wagen was de drinkemmer, daar ging je je vieze handen niet in wassen.⁷⁰ Zo bleven de onhygiënische zaken buiten de wagen. Een schone wagen is belangrijk voor reizigers, welke regelmatig worden geornamenteerd met uitbundige, blinkende accessoires en versieringen. Deze versieringen zijn volgens de NPO documentaire ‘De Hokjesman’ een nalatenschap van het katholieke afzetten tegen de sobere Calvinistische burgerij.⁷¹

De samenhang

Net zoals de afhankelijkheid van een wagen, zijn de reizigers sinds de trekkende tijd ook op elkaar aangewezen. Frederika Brummer stelt dat de sterke gemeenschapszin voortkwam uit het gebrek aan hulp vanuit de burgers en de onmogelijkheid van toenadering tot de burgerij via, bijvoorbeeld, werkzaamheden. Ook de overheid zag ze liever gaan dan komen.⁷² De families zijn tegenwoordig nog zeer hecht. In de erfgoednominatie komt naar voren dat het leven in familieverband het allerbelangrijkste is van de hele cultuur.⁷³ Zo is het onder reizigers ‘ondenkbaar’ om ouderen naar een verpleeghuis of kinderen naar de crèche te brengen. Mensen die zorg nodig hebben worden door de gemeenschap opgevangen, een hedendaagse gemeenschapszin die aansluit bij Brummers’ ervaringen uit haar trektijd.⁷⁴

De samenhang en sterke gemeenschapszin hebben mogelijk geleid tot enkele bijzondere gebruiken van de reizigers, voornamelijk in de levenslooprituelen. Zo trouwen reizigers door weg te lopen, als zij terugkomen zijn ze in de ogen van de groep getrouwd. De geïnterviewde moeder zei

⁶⁷ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 157.

⁶⁸ Wagenaar & Rodenberg, ‘Listing to survive’, 117-118.

⁶⁹ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamiliefamilie (31 januari 2024) 1.

⁷⁰ Brummer, *Frederika*, 66.

⁷¹ De Hokjesman, *De reizigers*, 01:10-02:13.

⁷² Brummer, *Frederika*, 50.

⁷³ Vereniging Behoud Woonwagencultuur, *Woonwagencultuur is erkend*, 4.

⁷⁴ Brummer, *Frederika*, 82-86.

hierover: ‘Vroeger liepen ze eigenlijk weg. Dan kwamen ze bij elkaar op kampjes, doortrekkerskampjes, en dan werden de meid en de jongen gek op elkaar. Dan gingen die ouders verder wegrijden. Die (kinderen) hadden dan verkering, en de ouders gingen weg. Die dachten, laten we weglopen.’⁷⁵ Ook is de eerste communie van groot belang, een weerklank van de katholieke aard van de gemeenschap.⁷⁶

De samenhang van reizigers komt ook naar voren in hun gastvrijheid; ‘de deur staat altijd open’. Dit geldt volgens de erfgoednominatie ook voor buitenstaanders ‘zo lang zij goede intenties hebben’.⁷⁷ De nadruk op goede intenties is niet verrassend, van oudsher zijn de relaties tussen burgers en reizigers moeizaam. Politie-invalen behoren tot de normale gang van zaken op woonwagencentra en de beladen term ‘kampers’ ligt nog vaak op de tong van burgers.⁷⁸ Desondanks zijn welwillenden altijd welkom.⁷⁹ Zo zijn er recent ook verschillende festiviteiten geweest met de intentie om mensen kennis te laten maken met de positieve zijde van de reizigersgemeenschap, festiviteiten die de voornoemde gastvrijheid benadrukken.⁸⁰

Het Bargoens

Reizigers hebben een eigen taal; het Bargoens. Een ‘geheimtaal’ met een zeer lange geschiedenis, waar linguïst Paul van Hauwermeiren recent een driedelige boekenserie over heeft geschreven.⁸¹ Het is een geheime groepstaal die al honderden jaren aan de marges van de samenleving wordt gesproken. Een taal die liever niet met buitenstaanders wordt gedeeld, maar desondanks door de eeuwen heen door geïnteresseerden geregistreerd is. Uit de zestiende- en zeventiende eeuw betreft de registratie optekeningen uit de ‘schelmliteratuur’, uit de achttiende eeuw zijn het boeventermen die door agenten van de wet zijn geregistreerd en in de negentiende- en twintigste eeuw is het jargon van hen die ambulante leven en werken. De reizigers behoren tot deze laatste groep en zijn tegenwoordig de enige sprekers van deze taal.⁸² Als onderdeel van het borgingsprogramma van de woonwagencultuur is het Bargoens een belangrijk onderdeel. Pogingen tot borging worden ook door reizigers zelf gedaan, zo wordt op de Facebookpagina ‘Woonwagenbelangen Nederland’ veelvuldig 'gepost' in- en over het Bargoens.⁸³

⁷⁵ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamilie (Nijmegen 31 januari 2024) 2.

⁷⁶ Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland, *Woonwagencultuur. Wat is dat?* (g.d.) 8.

⁷⁷ Ibidem, 2-3.

⁷⁸ ‘Woonwagenebewoner kon zelden goed doen’, *Brabants Dagblad* (29 juni 2021). https://www.bd.nl/oss-e-o/woonwagenebewoner-kon-zelden-goed-doen~ae38243a/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F&cb=8728faac434fd5a591ba2ec9cff4a5e2&auth_rd=1 (geraadpleegd op 08 februari 2024).

⁷⁹ Vereniging Behoud Woonwagencultuur, *Woonwagencultuur*, 3.

⁸⁰ De Hokjesman, *De Reizigers*, 35:22-37:12.

⁸¹ Hauwermeiren, P. van, *Bargoens. Vijf eeuwen geheimtaal van randgroepen van de Lage Landen*, Vol. 1 (Gent 2020); Hauwermeiren, P. van, *Bargoens. Vijf eeuwen geheimtaal van randgroepen van de Lage Landen* Vol. 3 (Gent 2020).

⁸² Ibidem, X, 1045.

⁸³ Zie bijvoorbeeld de facebookpagina van ‘Woonwagen belangen Nederland’: <https://www.facebook.com/groups/270506160275213/?mibextid=c7yyfP>.

Hoofdstuk 2: Het veranderlijke woonwagenbeleid

De woonwagenproblematiek is sinds 1918 onderhevig geweest aan verschillende beleidsontwikkelingen, dit hoofdstuk biedt een beknopte beschrijving van het landelijke woonwagenbeleid sinds de concentratie op regionale centra in jaren zestig. Het beleid wordt gekoppeld aan de heersende politieke trends in de betreffende jaren. Denk bijvoorbeeld aan de jaren van de verzorgingsstaat tijdens de opbouw van de regionale centra en het daaraan verbonden verheffingsstreven.⁸⁴ Op deze manier is de woonwagenproblematiek in een breder politiek narratief gekaderd. De uitkomsten dienen om de Nijmeegse casestudy te contextualiseren. Wegens de beperkingen van de omvang van een scriptie is elke wetgeving en haar onderbouwing vrij beknopt uitgewerkt. Voor een vollediger uitwerking, zie het voornoemde werk van Gerda Godrie-van Gils.⁸⁵

De concentratie van de jaren zestig

De jaren zestig waren een hoogtij voor de uitbreidende verzorgingsstaat. De staat bood steeds meer sociale zekerheid voor het individu.⁸⁶ Binnen de bijbehorende paternalistische denkwijze past het concentratiebeleid van woonwagbewoners. Al in de jaren vijftig werd geroepen om concentratie en in 1968 werd dat concentratiestreven geformaliseerd met een wetswijziging. Gemeenten moesten vanaf toen in samenwerking een regionaal centrum oprichten, waar de woonwagbewoners moesten gaan staan. Op deze grote centra waren essentiële voorzieningen, zoals stromend water en elektriciteit. Maar ook waren daar scholen, gemeenschapscentra en kapellen om reizigers te verheffen. De regionale centra streefden om het rondtrekken mogelijk te houden.⁸⁷ Desondanks was een halt op het trekken een neveneffect. Het tekort aan stapplaatsen maakte dat de centra snel vol stonden en bij vertrek kon de reiziger vaak geen nieuwe stapplaats vinden. De overheid had in Artikel 10 van de woonwagenwet van 1968 de mogelijkheid van standplaatsen buiten de centra als uitzondering opengehouden. Gezien de woonwagbewoners veelal ongewenst waren voor de meeste gemeentebesturen werden dergelijke uitzonderingen niet altijd gemaakt.⁸⁸ Volgens van Ooijen leidde dit ertoe dat de stapplaats-loze wagens tussen gemeenten heen en weer werden geëvoerd.⁸⁹

Er ontstonden snel problemen op de regionale centra. In haar boek beschrijft Godrie-van Gils dat een woonwagencentrum aan de Terheijdense weg in Breda honderdveertig woonwagens telde, hoewel er maar negentig stapplaatsen waren. Vergelijkbare overbezetting was op steeds meer regionale centra zichtbaar. Dergelijke situaties leidden tot onvoldoende voorzieningen, slechte brandveiligheid en

⁸⁴ Godrie-van Gils, *Woonwagbewoners laten zich niet afschaffen*, 95, 97-98, 106-107.

⁸⁵ *Ibidem*, 26-179.

⁸⁶ Kennedy, J.C., *Een beknopte geschiedenis van Nederland* (Tiende druk; Amsterdam 2021) 348-349.

⁸⁷ Godrie-van Gils, *Woonwagbewoners laten zich niet afschaffen*, 95, 97-98, 106-107.

⁸⁸ *Ibidem*, 104-105.

⁸⁹ Ooijen, "Je moet weg", 269.

enorme concurrentie in de werkzaamheden van woonwagenbewoners. De voortkomende werkeloosheid leidde tot een afnemende bestaanszekerheid. Door de concentratie op de regionale centra nam bovendien de isolatie van de woonwagenbewoners toe, doordat alles zich afspeelde op de centra was er weinig contact met de sedentaire bevolking.⁹⁰ Vanaf 1972 werd overlegd, mede onder druk van woonwagenbewoners, over een koerswijziging om de grote regionale centra te decentraliseren. Op negentien juni 1975 ontving elke gemeente een brief van de overheid met een aankondiging dat de bewoners van grote woonwagencentra verspreid moesten worden over nieuwe kleine centra tussen de sedentaire bevolking. Dit leidde alweer tot aanzienlijke weerstand, zo laat een onderzoek zien dat aantoonde dat 78% van de woonwagenbewoners in Noord-Brabant niet wilde verhuizen. Desondanks werd het spreidingsbeleid doorgevoerd.⁹¹

De deconcentratie

Met de wetwijziging in 1977 werd elke individuele gemeente verplicht om standplaatsen te onderhouden, dicht bij de bestaande maatschappelijke voorzieningen. Daarnaast moesten de regionale centra teruggebracht worden tot maximaal 15 standplaatsen, alleen met grote uitzondering mocht een locatie een grotere omvang behouden.⁹² Hoewel er in de jaren zeventig nog steeds sprake was van een doorzettend streven naar een maakbare samenleving, was de nationale politiek enigszins veranderd sinds de jaren zestig. Volgens historici van Baalen en Bos verminderde de paternalistische insteek en groeide de nadruk op het belang van individuele bijdrage aan sociale vooruitgang. Het maakbaarheidsideaal werd meer indirect ingevuld.⁹³ De grote centra met voorzieningen werden afgeschaft in ruil voor een meer individualistische en betrokken integratiestrategie. De woonwagenbewoners moesten ‘reguliere’ voorzieningen gaan gebruiken en in kleine groepen tussen burgerwijken gaan wonen. De top-down verzorging nam af en de reizigers moesten meer individueel integreren.

De deconcentratie naar kleine centra tussen burgerwijken was een enorme schok voor burgers en reizigers. Reizigers waren gewend geraakt aan de grote centra, en de kleine centra hadden geen werkterrein voor sloopactiviteiten. Bovendien zouden familiebanden opgebroken worden met de decentralisatie, en als de kleine centra vol zaten konden kinderen niet bij hun ouders staan.⁹⁴ De sedentaire bevolking was ook tegen de decentralisatie. In allerlei gemeenten werd fel gestreden tegen

⁹⁰ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 108-109, 118-120.

⁹¹ Ibidem, 135.

⁹² Cottaar et al., *Mensen van de Reis*, 66-67.

⁹³ Baalen, C. van & Bos, A., ‘Conclusies. Parlementaire politiek in de lange jaren zeventig’, in: Idem (eds), *Grote idealen, smalle marges. Een parlementaire geschiedenis van de jaren zeventig 1971-1982* (Nijmegen 2022) 717-740, aldaar 738.

⁹⁴ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 135, 154, 157; Salemink, ‘Unlocking hidden community assets’, 639.

de komst van de woonwagengewoners. Zo schreef Godrie-van Gils over een middelbare scholier uit Roosendaal die een petitie startte tegen de komst van woonwagengewoners in zijn wijk.⁹⁵

Deze deconcentratie ging gepaard met een oproep om ook de bijzondere voorzieningen op te heffen. Van Ooijen stelde dat dit niet altijd goed ging. Doordat de overdracht van bijzondere dienstverlening naar algemene instanties vaak te snel gebeurde, ging veel kennis verloren over de omgang met de woonwagengewoners.⁹⁶ Godrie-van Gils stelt daarbij dat de maatschappelijk werkers belangrijke tussenschakels waren in de communicatie tussen de gemeente en de bewoners, de woonwagengewoners spraken liever met iemand die zij kenden dan met een reguliere gemeenteambtenaar. Maar de deconcentratie bracht meer gevolgen, zo kregen de kleine centra geen eigen werkterrein, wat de werkgelegenheid onder de woonwagengewoners verder onder druk zette. Ook de andere voorzieningen als een eigen kapel of wijkcentrum verdwenen door de opsplitsing.⁹⁷

Verschillende gemeenten waren nalatig in hun taakuitoefening. Zo voldeed slechts negen procent van alle nieuwe centra (in Noord-Brabant) aan de gestelde eisen, regelmatig ontbrak stromend water, elektriciteit of waren er te weinig sanitaire voorzieningen. Woonwagencentra werden regelmatig alsnog aan de rand van de gemeente geplaatst, ondanks de eis dat de bewoners gebruik moesten maken van de reguliere maatschappelijke voorzieningen.⁹⁸ De status van de woonwagengewoners als ‘ongewenst’ was duidelijk in deze situatie. Dit was overigens niet overal het geval, gezien verschillende gemeenten weldegelijk goede intenties hadden. Deze welwillende gemeenten liepen echter alsnog tegen ontevreden omwonenden aan. Daarmee ontstond een zoektocht naar een belangenbalans tussen omwonenden en woonwagengewoners.⁹⁹

Gelijkstelling

Ondanks het streven naar normalisering genoten de woonwagengewoners een speciale behandeling, de woonvorm had een unieke status en er was al jaren landelijk en regionaal beleid dat specifiek gericht was op de woonwagengewoners. In 1999 veranderde dit met de opheffing van de woonwagenwet van 1968. Deze opheffing betekende een stop op de bijzondere status van de woonwagen.¹⁰⁰ Deze wettelijke en beleidsmatige gelijkstelling paste binnen de bredere integratietactiek van de jaren negentig. Dit decennium kende een maatschappelijk discussie over de wijze waarop minderheden moesten integreren. Eerder streefde de overheid naar integratie door middel van subsidies voor cultuuruitingen, waarmee werd gestreefd naar een multiculturele samenleving. In de jaren negentig groeiden de geluiden tegen deze waarborging van culturele diversiteit. Zo ook VVD fractievoorzitter Frits Bolkenstein in 1991:

⁹⁵ Ibidem, 139.

⁹⁶ Ooijen, “*Je moet weg*”, 292.

⁹⁷ Godrie-van Gils, *Woonwagengewoners laten zich niet afschaffen*, 132, 135, 156-157.

⁹⁸ Ibidem.

⁹⁹ Ooijen, “*Je moet weg*”, 262-264

¹⁰⁰ Godrie-van Gils, *Woonwagengewoners laten zich niet afschaffen*, 163-165.

"Vroeger geloofden wij in 'integratie met behoud van identiteit'. Nu zien wij dat het een op gespannen voet kan staan met het ander. Alle beleid moet nu gericht zijn op integratie".¹⁰¹ Zijn uitspraak is ondersteund door criminologen Michael Tonry en Catrien Bijleveld: 'criminal justice policies hardened, and policies concerning refugees became stricter. Right-wing political parties and anti-immigrant politicians exemplified widespread feelings that Dutch multiculturalism had failed'.¹⁰²

Ook de culturele uiting, de woonwagen, werd niet langer gewaarborgd, deze werd gelijkgesteld aan een huis. Dit had grote gevolgen. Zo moesten de wagens nu zelf sanitair bezitten en was er vanaf dit moment een bouwvergunning nodig voor het plaatsen van een wagen. Opvallend was dat burgers op de centra mochten gaan wonen en bouwen, waardoor woonwagenbewoners vreesden dat burgers hen van het centrum zouden verdringen.¹⁰³ Doordat gemeenten controle hadden over de reguliere huisvesting, kwam de verantwoordelijkheid voor de woonwagenbewoners volledig bij hen te liggen. Godrie-van Gils observeert drie beleidslijnen bij gemeenten:

1. Een nuloptiebeleid of ontmoedigingsbeleid waar de standplaatsen die vrijkwamen werden opgeheven. Dit werd ook het 'uitsterfbeleid' genoemd.
2. Een beleid waar exact hetzelfde aantal plaatsen gehandhaafd werd, maar dus ook geen nieuwe plaatsen kwamen. Dit bedreigde de wooncultuur van reizigers die eerder in een huis waren getrokken, of nog niet in een wagen woonde.
3. Het laten uitgroeien van kampen om de groei van de woonwagenbevolking op te vangen. Dit vergde veel politiek draagvlak en middelen, maar bood de meeste waarborging voor de rechten van woonwagenbewoners.

De nuloptie of het 'uitsterfbeleid' past binnen het repressieve post-multiculturele beleid, omdat het streefde naar geforceerde integratie en verdwijning van de woonwagen als woonvorm.¹⁰⁴ Het uitsterfbeleid zou standhouden tot 2018, waarna het onder druk van de erkenning van de woonwagencultuur door het KIEN, het College van de Rechten van de Mens en een rapport van Nationale ombudsman is verboden.¹⁰⁵

¹⁰¹ Fermin, A.M.E., *Nederlandse politieke partijen over minderhedenbeleid 1977-1995* (Proefschrift ter verkrijging van de graad van doctor aan de Universiteit Utrecht, 1997) 1.

¹⁰² Tonry, M. & Bijleveld, C., 'Crime, Criminal Justice, and Criminology in the Netherlands', *Crime and Justice* 35:1 (2007) 1-30, aldaar 2. doi: <https://doi.org/10.1086/650192>.

¹⁰³ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 163-164.

¹⁰⁴ *Ibidem*, 165.

¹⁰⁵ *Ibidem*, 168-173.

Hoofdstuk 3: Samenwerking, communicatie en centrumbouw in Nijmegen, 1967 – 1985.

Dit hoofdstuk analyseert de eerste twee decennia van de onderzoeksperiode tussen 1967 en 1985. Hier vormen assertief staplaatsenbeleid, samenwerking en de aanleg en afbouw van voorzieningenbeleid de kern van het hoofdstuk. De woonwagenbewoners bewezen zich betrokken bij het vormgeven van hun leefomgeving, en de gemeente nam hun belangen in acht. Dit staat in contrast met de jaren tweeduizend, wanneer de gemeente top-down repressief beleid voerde. De welwillendheid van de gemeente wordt in dit hoofdstuk getoond, en het toont de complexe relatie die de gemeente en de woonwagenbewoners in deze jaren hadden.

Het assertieve staplaatsenbeleid

Nijmegen en omringende gemeenten namen vanaf 1959 gezamenlijk het initiatief voor een regionaal woonwagencentrum aan de Teersdijk.¹⁰⁶ De vormgeving was lijn met de Rijksambities met bijzondere voorzieningen voor woonwagenbewoners, met een school, een kapel, een buurtcentrum en een groep maatschappelijk werkers.¹⁰⁷ Wethouder Peters stelde: ‘dit regionale woonwagenkamp en de werkzaamheden, die er op maatschappelijk gebied zullen worden verricht, hebben juist als doel aan het eigene van deze mensen tegemoet te komen. Anderzijds is het ook de bedoeling deze bevolkingsgroep, waar mogelijk, deel te laten uitmaken van de normale gemeenschap.’¹⁰⁸ Dit doel werd geuit in de verdeling van het aantal staplaatsen; 82 voor permanente wagens en tien voor doortrekkers.¹⁰⁹ Nijmegen had, net als het Rijk, de intentie om het rondtrekken mogelijk te houden.¹¹⁰ Anderzijds was het ook de bedoeling deze bevolkingsgroep deel te laten uitmaken van de burgergemeenschap.¹¹¹

De vorm van het woonwagencentrum borgde de woonwagencultuur, althans volgens de geïnterviewde reizigers. Het centrum kende een ‘carré-indeling’; de wagens stonden rond centrale

¹⁰⁶ De deelnemende gemeenten waren: Batenburg, Bommel, Beuningen, Ewijk, Gendt, Gennep, Groesbeek, Heumen, Millingen aan de Rijn, Mook en Middelaar, Ottersum, Overasselt, Ubbergen, Valburg en Wijchen, zie: RAN, Secretarie Gemeente Nijmegen/ Openbare orde (1214), inv.nr. 271, Stukken betreffende de verhuizing van woonwagens naar en de ingebruikname van het nieuwe regionale woonwagencentrum aan de Teersdijk, *Brief Nieuw Regionaal Woonwagencentrum aan de woonwagenbewoners, die zich gaan vestigen op het nieuwe woonwagencentrum aan de Teersdijk te Nijmegen* (06 februari 1967).

¹⁰⁷ RAN (1214), inv.nr. 274, Stukken betreffende diverse onderwerpen met betrekking tot het regionaal woonwagencentrum aan de Teersdijk (1965-1979), *Brief aan AVRO Televisiesectie Rubriek Televizier* (22 september 1967).

¹⁰⁸ RAN (1214), inv.nr. 262, Stukken betreffende de aanleg van en de totstandkoming van een gemeenschappelijke regeling inzake het regionaal woonwagencentrum aan de Teersdijk (1964 april-juni); met tekeningen en foto's, *Raadsvergadering* (6 mei 1964) 470.

¹⁰⁹ Ibidem.

¹¹⁰ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 98.

¹¹¹ RAN (1214), inv.nr. 262, *Raadsvergadering* (6 mei 1964) 470.

velden waar het sociale leven plaatsvond.¹¹² De geïnterviewde vader en moeder hebben ten tijde van de carré-indeling op de Teersdijk gewoond, de moeder reflecteerde als volgt: ‘Ja en vroeger, je zat op de trap, zag je kerels Stieg Gooien, zag je daar kinderen spelen, was daar de frietzaak.’ De mensen waren continu met elkaar in contact. In hun woorden was de carré-indeling ‘hoe het hoort te zijn’.¹¹³

De Teersdijk moest elke reiziger uit de omgeving huisvesten. Als het centrum vol stond of als iemand geweigerd werd kon de woonwagenbewoner – mits die een goede reden had om in Nijmegen te willen staan – in hoger beroep gaan bij de Raad van State, die de gemeente kon verplichten een ‘artikel 10’ vrijstelling te bieden, waarmee de wagen buiten de regionale centra kon staan.¹¹⁴ Nijmegen bood deze hulp overigens alleen aan woonwagens uit de omgeving, de gemeente had bijvoorbeeld geen moeite met het verslepen van een illegale wagen uit Heerlen. Hier kon ook geen beroep tegen worden gedaan.¹¹⁵ De stad paste daarmee in een landelijk fenomeen, gezien door van Ooijen, dat wagens die geen staplaats hadden tussen regio’s werden gekaatst en keer op keer werden versleept. Nijmegen was wellicht assertief met mensen uit de omgeving, maar de hulp voor ‘buitenstaanders’ was beperkt.¹¹⁶

Tijdens het groepsinterview impliceerde de zoon kennis over artikel 10 vrijstellingen bij reizigers: ‘Dan stonden zij hier op de Dijk, en omdat die woonwagenwet er was moesten ze verplicht een standplaats geven. Dus dan werd er gewoon in de omgeving gekeken waar er plek was om ze op te vangen.’¹¹⁷ Twee voorbeelden van illegaal geplaatste wagens zijn daardoor noemenswaardig: een wagen aan de Waalkade in 1973 en een groep reizigers die uit protest in 1980 in Groesbeek gingen staan.¹¹⁸ Als zij op de hoogte waren van het gemeentebestuur, zouden zij deze actie wellicht hebben ondernomen in de wetenschap dat zij een staplaats zouden krijgen en daarmee doelbewust handelden om hun leefwereld te veranderen en agency tonen. Als deze reizigers geen kennis hadden gehad van het gemeentebestuur, was de agency misschien banaler: zij stonden illegaal om in een wagen te kunnen wonen, waarbij het naleven van hun wooncultuur het einddoel was.¹¹⁹

De Teersdijk zou snel veranderen. In 1970 kende het centrum problemen met riolering, brandveiligheid en te kleine bergingen, waardoor het niet langer voldeed aan de eisen van het Rijk.¹²⁰ Tot 1979 werd de Teersdijk verbouwd. De oude carré-indeling werd vervangen door een ‘regulier’ stratenplan. De invloed die deze verbouwing uitoefende op de reizigerscultuur was aanzienlijk, althans

¹¹² RAN, Gemeentelijke Sociale Dienst Nijmegen (740), inv.nr. 404, Voorbereiding en planning (1972-1977), *Herindeling van de standplaatsen en renovatie van het regionaal woonwagencentrum Nijmegen* (20 november 1975) 2.

¹¹³ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamiliefamilie (31 januari 2024) 9-10.

¹¹⁴ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 104-105.

¹¹⁵ RAN (1214), inv.nr. 274, *Nota inzake de brief van de Dienst Publieke Werken & Volkshuisvesting* (7 januari 1974) 2.

¹¹⁶ Ooijen, “*Je moet weg*”, 269-270.

¹¹⁷ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamilie (31 januari 2024) 1.

¹¹⁸ RAN (1214), inv.nr. 312, Stukken betreffende een tijdelijk woonwagencentrum aan de Staddijk (1978-1984), *Noodwagencentrum Staddijk. Aan de raad der gemeente Nijmegen* (3 juni 1980) 3; RAN (1214), inv.nr. 274, *Nota inzake de brief van de Dienst Publieke Werken & Volkshuisvesting* (7 januari 1974) 2.

¹¹⁹ Nash, ‘The agency of nature’, 67.

¹²⁰ RAN (740), inv.nr. 404, *Herindeling van de standplaatsen Regionaal woonwagencentrum* (20 november 1975).

in de ogen de geïnterviewde reizigers. De nieuwe indeling bracht enerzijds meer privacy en ruimte, maar leidde anderzijds tot minder onderling contact. Volgens de geïnterviewde moeder werd het ‘minder gezellig.’¹²¹ De cultureel significante gemeenschapszin nam af.

Zoals beschreven in hoofdstuk twee werden moeilijkheden op grote centra in 1977 geformaliseerd in een wetswijziging. De regionale centra zouden opgeheven moeten worden en elke gemeente ging een klein centrum huisvesten.¹²² De voorzitter van de regionale Commissie voor Woonwagenzaken betwistte echter dat Nijmegen een problematische situatie had. Hij stelde daarnaast dat de Teersdijk een voortzetting was van de grote woonwagengemeenschap die vóór 1967 al in Nijmegen woonde (een oud centrum aan de St. Teunismolenweg), en bovendien was de Teersdijk net verbouwd waardoor deconcentratie ‘weggegooid geld’ zou zijn.¹²³ In 1982 bezocht het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (hierna: VROM) de Teersdijk, zij besloten de deconcentratie in Nijmegen uit te stellen. Het centrum kende inderdaad een gezond leefklimaat dat paste binnen de wensen van de Rijksoverheid.¹²⁴

Het behoud van de Teersdijk had twee gevolgen voor de cultuuruiting van de reizigers. Allereerst bleef het sloopcentrum van de Teersdijk behouden, in tegenstelling tot veel andere steden. Volgens Godrie-van Gils leidde het verlies aan sloopterrein vaak tot werkeloosheid en uitkeringen.¹²⁵ Nijmegen vermeed deze problemen met het behoud van de Teersdijk en het bijbehorende werkterrein. Hierdoor behielden bewoners hun eigen bedrijven en een belangrijk cultuuraspect: het zijn van je eigen baas.¹²⁶ Daarnaast bleef de gemeenschap gewaarborgd, bij de deconcentratie zouden mensen anders gedwongen moeten verhuizen.¹²⁷ Daardoor zouden familiebanden mogelijk opgebroken worden, en zou de gemeenschap versnipperd raken.¹²⁸

Echter, de Teersdijk werd ook niet groter. Kort na de verbouwing ontstond daardoor een staplaatsentekort in Nijmegen, om dat te bestrijden werden enkele noodcentra opgericht, zoals de Draaiom en de Staddijk.¹²⁹ Het doel was om deze noodcentra te gebruiken in afwachting van de bouw van centra in Beuningen en Wijchen, die sinds de wet van 1977 eigen centra moesten opzetten.¹³⁰ In de

¹²¹ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamilie (31 januari 2024) 9.

¹²² Godrie-van Gils, *Woonwagengewoners laten zich niet afschaffen*, 129-132.

¹²³ RAN (1214), inv.nr. 277, Stukken betreffende de beleidsvorming betreffende de instandhouding van het regionaal woonwagencentrum aan de Teersdijk met het oog op het deconcentratiebeleid van de regering (1979-1983), *Maximale omvang woonwagencentra. Aan de minister van cultuur, recreatie en maatschappelijk werk* (g.d.).

¹²⁴ Ibidem, *Brief aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Nijmegen. Gemeenschappelijke regeling woonwagencentra in de regio Nijmegen* (22 juli 1982).

¹²⁵ Godrie-van Gils, *Woonwagengewoners laten zich niet afschaffen*, 157.

¹²⁶ Wagenaar en Rodenberg, ‘Listing to survive’, 117.

¹²⁷ Godrie-van Gils, *Woonwagengewoners laten zich niet afschaffen*, 135.

¹²⁸ RAN (1214), inv.nr. 277, *Maximale omvang woonwagencentra. Aan de minister van cultuur, recreatie en maatschappelijk werk* (g.d.).

¹²⁹ RAN, Dienst Publieke Werken en Volkshuisvesting van de gemeente Nijmegen (1054), inv.nr. 5416, *Terrain Draaiom aan de St. Teunismolenweg; met tekeningen (1977-1979), Tijdelijke standplaatsen woonwagens. Aan Hoofdingenieur-Directeur van de Dienst Publieke werken en Volkshuisvesting* (16 augustus 1978).

¹³⁰ Godrie-van Gils, *Woonwagengewoners laten zich niet afschaffen*, 130.

gemeenteraad waren wel enkele tegengeluiden tegen het wachten op randgemeenten, zo stelden raadsleden dat de omringende gemeenten op de lange termijn mogelijk onvoldoende bewoners op konden opvangen. Desondanks werd het afwachtende beleid van het college eind jaren zeventig aangehouden.¹³¹

De gemeente Nijmegen hield geen rekening met familiebanden in het wachten op de centra in omringende gemeenten.¹³² Reizigers die trouwden en in een wagen wilden gaan wonen moesten zich hierdoor buiten Nijmegen vestigen. Dit gebeurde bijvoorbeeld bij de twee geïnterviewde ouders, die na hun huwelijk in 1981 van de Teersdijk naar het nieuwe centrum in Wijchen verhuisden. Om de nieuwe afstand met hun familie te overbruggen gingen zij ‘iedere dag’ terug naar de Teersdijk. Deze kwestie toont agency bij deze reizigers, omdat zij besloten om vrijwel dagelijks naar de Teersdijk te gaan, waar zij met hun familie en gemeenschap konden zijn.¹³³

Enkele jaren later zou de gemeente wel rekening houden met familiebanden. Toen een voornoemd noodcentrum aan de Staddijk – dat was opgericht om het staplaatsentekort op te vangen – in 1984 werd opgeheven, maakte de gemeente een uitzondering voor de familie van der Vaart. Zij mochten met vier wagens blijven staan in afwachting van de voltooiing van een centrum aan de Dorpsstraat.¹³⁴ De gemeente nam hier de persoonlijke belangen van reizigers mee in beleidskeuzes. Het lijkt overigens aannemelijk dat de gemeente op deze manier probeerde om deze ‘gedwongen’ verhuizingen minder ingrijpend te maken en frictie te voorkomen.

In 1985 bleek uit een provinciale inventarisatie dat Nijmegen alsnog 21 plaatsen moest creëren, ondanks de nieuwe stapplaatsen in omringende gemeenten. Naast twee kleinere locaties werd één groter centrum met vijftien stapplaatsen in Lindenholt-West geplaatst.¹³⁵ Nijmegen was assertief in de aanleg van kleine centra, in tegenstelling tot veel andere gemeenten, waar de natuurlijke aanwas van reizigers werd genegeerd.¹³⁶

Samenwerking, inspraak en agency

Een opvallend aspect van het vroege woonwagenbeleid in Nijmegen was de beleidsinspraak van reizigers. Jos Overbekking zag dat bewoners van centra met een ‘goede’ materiële situatie (in de ogen van de burger, met grote wagens en tuinen) weinig interesse hadden in contacten met de buitenwereld

¹³¹ RAN (1214), inv.nr. 312, *Vergadering van de Raad der gemeente Nijmegen* (26 juni 1980) 730-741.

¹³² Ibidem, *Vergadering van de Raad der gemeente Nijmegen* (26 juni 1980) 730-741.

¹³³ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamiliefamilie (31 januari 2024) 4.

¹³⁴ Ibidem, *Brief aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Nijmegen* (17 oktober onleesbaar, vermoedelijk 1983).

¹³⁵ RAN, Dienst Educatie en Welzijn Gemeente Nijmegen (1107), inv.nr. 4818, Standplaatsen voor woonwagens (1985 – 1987), *Principebesluit aanwijzing woonwagenlocaties* (1986) 2, 8-9; Ibidem, *Aanwijzing woonwagenlocatie Lindenholt-West (Leuvenbroek)* (9 december 1986) 2.

¹³⁶ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 154.

en Gerda Godrie-van Gils stelde dat de reizigers amper beleidsinspraak hadden in deze jaren.¹³⁷ Nijmegen kende echter een betrokken reizigersgemeenschap die na de verbouwing op een centrum woonden met grote kavels en tuinen.¹³⁸ Deze paragraaf belicht enkele toonaangevende momenten van betrokkenheid en inspraak.

De aanleg van de Teersdijk in de jaren zestig gebeurde top-down. Verschillende bestuursorganen hadden een belangrijke rol in de aanleg van het centrum, waaronder de dienst Volkshuisvesting en Publieke Werken en Colleges van B&W en gemeenteraden uit deelnemende gemeenten. Een architectenbureau creëerde de uiteindelijke vormgeving.¹³⁹ Alle woonwagenbewoners uit de regio moesten zich vestigen op het nieuwe centrum, maar ze kregen geen invloed op hun nieuwe leefomgeving. Zoals Godrie-van Gils stelde, de overheid bepaalde de woonsituatie van de bevolkingsgroep.¹⁴⁰ Deze werkwijze past in een bredere trend die vaak in de literatuur wordt genoemd, namelijk het top-down verheffingsstreven. De verzorgingsstaat bevond zich in deze tijd op een hoogtepunt, en de staat ‘zorgde’ van bovenaf voor diens minder fortuinlijke inwoners.¹⁴¹

Dit top-down beleid lijkt in Nijmegen van korte duur. In de voornoemde verbouwing van de Teersdijk in de jaren zeventig hadden de reizigers namelijk aanzienlijke invloed. De gemeente wilde onder andere de oude carré-indeling behouden en de bergingen uitbreiden.¹⁴² Deze plannen werden op elf maart 1974 voorgelegd aan de bewoners van de Teersdijk, de plannen waren ‘nagenoeg klaar’ en de gemeente hoopte ze spoedig naar het ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk werk te sturen.¹⁴³ Op de inspraakavond reageerden de bewoners gefrustreerd. Zij wilden geen grotere schuren, maar grotere stapplaatsen. Daarnaast vonden ze dat de wagens te dicht op elkaar stonden, dat leidde tot een groot risico voor brand en maakte verzekeren onmogelijk.¹⁴⁴

De inspraakavond was het begin van een tweejarig traject waarin een kleine groep reizigers de gemeentepannen wisten te wijzigen.¹⁴⁵ Hoewel de gemeente aanvankelijk koos voor een carré-indeling, wilden deze bewoners juist een stratenplan met meer beschutting, privacy en integratie in de omgeving.¹⁴⁶ De gemeente nam deze wensen over. Allereerst was de stratenindeling meer in lijn met een ‘normale’ woonwijk. Ten tweede waardeerde de commissie woonwagenzaken de assertiviteit van de woonwagenbewoners, en wilden zij daar gehoor aan geven. Ten derde wilden de bewoners meer privacy,

¹³⁷ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 263; Overbekking et al., *Nederlandse Zigeuners*, 216-219.

¹³⁸ RAN (740), inv.nr. 404, *Herindeling van de standplaatsen. Regionaal woonwagencentrum* (20 november 1975).

¹³⁹ RAN, Directie Grondgebied (1101), inv.nr. 12070, Teersdijk fase 1. Woonwagenlocatie 2. Projectplan, projectofferte, opdrachten en startbudget (2009-2010).

¹⁴⁰ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 98.

¹⁴¹ Kennedy, *Een beknopte geschiedenis van Nederland*, 348-349.

¹⁴² RAN (740), inv.nr. 404, *Herindeling standplaatsen regionaal woonwagencentrum. Aan Burgemeester en Wethouders* (5 maart 1975).

¹⁴³ Ibidem, *Brief t.a.v. de heer drs. B.J.W. Bothe* (20 september 1974).

¹⁴⁴ Ibidem, *Verslag van de hoorzitting* (11 maart 1974).

¹⁴⁵ Ibidem, *Vertrouwelijk commentaar op de plannen tot herindeling van het centrum en verruiming van de standplaatsen*, (g.d.) 1.

¹⁴⁶ Ibidem, *Aanvulling Concept-raadsvoorstel. Aan de raad der gemeente Nijmegen*. (g.d.)

waarvoor tuinen werden ingedeeld. Deze tuinen bespaarden kosten voor groenonderhoud bij de gemeente.¹⁴⁷ De gemeente stond open voor samenwerking en nam de reizigers serieus, echter lagen de plannen van de reizigers hier wel in het straatje van de gemeente.

Deze situatie toont betrokkenheid bij beleid en hun leefomgeving van enkele reizigers en is een uiting van agency. Zij bleven betrokken gedurende de hele verbouwing. Zo blijkt uit brieven van enkele reizigers in 1976, waarin zij klaagden dat het onderhoud van voorzieningen was gestopt in aanloop naar de verbouwing en dat stapplaatsen in de nieuwe indeling van verschillende grootte waren.¹⁴⁸ Overigens leken deze bewoners niet alleen te werken, gezien brieven ‘namens’ hen werden gestuurd en ondertekend door de ‘burger’ A. Hampsink.¹⁴⁹ Dit suggereert dat hij een ondersteunende rol had in de correspondentie met de gemeente, mogelijk als maatschappelijk werker, enkele jaren later zou naamgenoot Teun Hampsink namelijk als maatschappelijk werker optreden.¹⁵⁰ Overigens zou Teun ook kort voor ‘Anton’ kunnen zijn.

In de vorige paragraaf is benoemd dat de geïnterviewde reizigers positief terugkijken op de oorspronkelijke carré-indeling, deze was traditioneler dan de stratenindeling na de verbouwing, er was meer onderling contact, ‘het was gezelliger’ en ‘hoe het hoort te zijn’.¹⁵¹ In de jaren zeventig plaatsten reizigers privacy en integratie echter boven deze ‘traditionele’ indeling. De hedendaagse visie lijkt daardoor nostalgisch. A.D. Brown en M. Humphreys stellen dat nostalgie betrekking heeft op overtuigingen die relevant zijn voor identiteit en groepsvorming.¹⁵² ‘Hoe het hoort te zijn’ impliceert dat deze reizigers de carré-indeling verbinden aan hun identiteit omdat zij daar hun sterke gemeenschapszin aan verbinden.

De geïnterviewde reizigersfamilie betwijfelt bovendien hoe breed gedragen het streven van de reizigers in de jaren zeventig was: ‘Maar je ziet het, mijn opa die heeft toen ook meegewerkt. Ze hebben het toen samen met de gemeente zo gemaakt. Maar niet iedereen was daar voor.’ Dit werd gezegd door de jongere reiziger, die ten tijde van de verbouwing nog niet geboren was.¹⁵³ Desondanks is het correct dat slechts drie families de touwtrekkers waren van de verbouwing, de representativiteit van deze families voor de hele gemeenschap is onduidelijk.¹⁵⁴

¹⁴⁷ Ibidem, *Herindeling van de standplaatsen. Aan de raad der gemeente Nijmegen* (20 november 1975) 2-4.

¹⁴⁸ Ibidem, *Brief aan de Dienst Publieke Werken en Volkshuisvesting. Betreft Renovatie woonwagencentra* (20 februari 1976); Ibidem, *Aan de commissie van advies. Betreft Renovatie woonwagencentrum* (11 maart 1976).

¹⁴⁹ Hampsink was de enige die de brief onderschreef en geen staplaats als adres had.

¹⁵⁰ RAN (1214), inv.nr. 312, Standplaatsen voor woonwagens op de Staddijk. *Aan de raadscommissie maatschappelijk welzijn van de gemeente Nijmegen* (20 november 1980) 1-3; Ibidem, *Notitie: relatie tussen de problemen op het tijdelijk woonwagencentrum aan de Staddijk en de uitvoering van het spreidingsplan* (29 april 1980) 4-5.

¹⁵¹ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamiliefamilie (31 januari 2024) 9-10.

¹⁵² Brown, A.D. & Humphreys, M., ‘Nostalgia and the Narrativization of Identity: A Turkish Case Study’, *British Journal of Management* 13 (2002) 141-159, aldaar 156. doi: <https://doi.org/10.1111/1467-8551.00228>.

¹⁵³ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamiliefamilie (31 januari 2024) 11.

¹⁵⁴ RAN (740), inv.nr. 404, *Vertrouwelijk commentaar op de plannen tot herindeling van het centrum en verruiming van de standplaatsen*, 1.

Eind jaren zeventig kende Nijmegen vervolgens problemen met een staplaatsentekort.¹⁵⁵ In 1978 stonden 26 personen op de wachtlijst voor een staplaats in Nijmegen. Er was één noodcentrum aan de Staddijk, dat een maximum van tien stapplaatsen kende. Enkele reizigers wilden dat deze limiet werd verhoogd, en protesteerde vanaf de tribune tijdens het betreffende raadsdebat: ‘Draai snel om, woonwagenbewoners eisen: einde overbezetting, loslaten van 10 standplaatsen als norm, dus: erkenning van de eigen woonvorm.’¹⁵⁶ De protestactie bleek effectief, de mogelijkheid om de ‘De Draaiom’ uit te breiden werd onderzocht, net als de betogers eisten.¹⁵⁷ Dit protest van de reizigers was een uiting van *group agency*, in de theorie van Carol Rovane.¹⁵⁸ De protestanten traden samen op om voldoende stapplaatsen voor hun gemeenschap te bereiken. Bovendien toonden deze reizigers zich met deze actie politiek bewust. Dit weerlegt de stelling van Overbekking dat centra met een ‘goede’ materiële situatie weinig interesse hadden in contacten met de buitenwereld.¹⁵⁹ Het Nijmeegse centrum kende bijvoorbeeld grote wagens en tuinen, maar de reizigers waren betrokken met het beleid van de gemeente.

Het politiek activisme en de beleidsinspraak onder reizigers zijn opvallend, gezien de geïnterviewden stelden dat reizigers de gemeentelijke werkwijze niet kenden.¹⁶⁰ Een mogelijke verklaring ligt bij de maatschappelijk werkers die reizigers ondersteunden richting volwaardig burgerschap. De brieven vanuit de reizigers in de jaren zeventig en tachtig tonen de rol van maatschappelijk werkers als briefschrijvers in het uiten van wensen, perspectieven en klachten. Dat zou verklaren dat reizigers zo veel inspraak hadden in deze jaren.¹⁶¹ Van Ooijen zag dit ook in zijn landelijke analyse, over de ‘hele linie’ waren er werkers op de woonwagencentra die de zijde kozen van de bewoners in allerlei betogen, maar hij ging niet diep in op hun belang voor de communicatie van reizigers.¹⁶²

In de keuze in 1985 voor de wijken waar de nieuwe kleine centra zouden komen, werden reizigers wederom betrokken. Dit gebeurde op een inspraakavond in het oude schoolgebouw op de Teersdijk. De gemeente had besloten om eerst met de woonwagenbewoners te spreken, en later pas de bewoners van de betreffende buurten te betrekken. Allereerst pleitten enkele reizigers voor het behoud van het grote centrum. Daarnaast wilde een reiziger meer actie om de vooroordelen uit de

¹⁵⁵ Dit is nader toegelicht in paragraaf 3.1.

¹⁵⁶ RAN (1214), inv.nr. 274, *Raadsvergadering* (18 mei 1978) 362, 367.

¹⁵⁷ Uiteindelijk is de Draaiom niet uitgebreid, vanwege klachten uit de omgeving. Ter compensatie werd het noodcentrum aan de Staddijk gesticht, zie hiervoor: RAN (1054), inv.nr. 5416, *Tijdelijke standplaatsen woonwagens. Aan Hoofdingenieur-Directeur van de Dienst Publieke werken en Volkshuisvesting* (16 augustus 1978).

¹⁵⁸ Carol Rovane ziet *group agency* als een gezamenlijke actie die voortkomt uit overleg tussen de participanten. Zie: Rovane, ‘Group Agency’, 1671, 1673-1674, 1677.

¹⁵⁹ Overbekking et al., *Nederlandse Zigeuners*, 216-219.

¹⁶⁰ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamiliefamilie (31 januari 2024) 7.

¹⁶¹ RAN (740), inv.nr. 404, *Betreft: Renovatie woonwagencentrum* (11 maart 1976); Ibidem, *Betreft: Renovatie woonwagencentrum* (20 februari 1976); RAN (1214), inv.nr. 284, Stukken betreffende de afbraak van het centrumgebouw en de herinrichting van het voormalige beheerderskantoor van het regionaal woonwagencentrum aan de Teersdijk, met tekeningen (1978-1984), *Bijlage: agendapunt 7* (8 juni 1982); Ibidem, *Mijne Dames en Heren* (23 februari 1979).

¹⁶² Ooijen, “*Je moet weg*” 212-213.

burgermaatschappij te verminderen. Maar er werd vooral gepleit dat het integreren van kleine centra in burgerwijken ongewenst was, de reizigers vreesden conflicten met de buurt. Zo pleitten enkele reizigers voor een groter centrum in Lindenholt-West voor meer onderlinge steun.¹⁶³ Dit pleidooi leidde ertoe dat er inderdaad een groter centrum in Lindenholt-West zou komen, naast enkele kleinere centra.¹⁶⁴ De reizigers bleken, net als Bruggemeijer stelde, bij voorkeur in een grotere gemeenschap en geïsoleerd te wonen, en niet tussen de burgerwijken waar buurtgenoten hen wantrouwd.¹⁶⁵ Ook hier wisten de reizigers het gemeentebestuur te beïnvloeden. In de keuze voor woonwagencentra is niet alleen ‘over’ de reizigers gesproken, zoals Godrie-van Gils stelde, maar kregen zij de mogelijkheid om mee te spreken.¹⁶⁶

De opbouw en afbraak van voorzieningen

Een derde aspect dat de eerste decennia van het woonwagencentra beleid tekent, betreft de op- en afbouw van de bijzondere voorzieningen. Waar het Rijk in de jaren zestig streefde om met bijzondere voorzieningen de woonwagencentra bewoners te verheffen, veranderde dat in streven vanaf de jaren zeventig om alle niet-noodzakelijke voorzieningen op te heffen. De gemeente volgde weliswaar deze lijnen, maar zou daar een eigen koers in varen. Deze paragraaf analyseert deze ontwikkelingen en de gevolgen van dat gemeentelijk beleid.

Met de bouw van de Teersdijk in de jaren zestig volgde de gemeente Nijmegen het overheidsbeleid. Het gemeentebestuur was trots op het oorspronkelijke centrum, dat blijkt uit in een brief van de gemeentelijke afdeling Voorlichting en Culturele Zaken aan de AVRO. In de brief vroeg de afdeling aandacht van de televisiemaker voor het ‘fraaie’ Nijmeegse centrum met diens maatschappelijke, educatieve en gemeenschappelijke voorzieningen.¹⁶⁷ Bovendien was er een speciaal terrein ingericht voor werkzaamheden.¹⁶⁸ Het was een centrum dat ‘een duidelijk beeld geeft van de gewijzigde benaderingswijze door de overheid van de problematiek rond het woonwagencentra.’¹⁶⁹

In het groepsinterview reflecteerde de vader op de werkverschaffing op het centrum: ‘Waren ze niet meer mobiel, trok je niet meer rond, dus dan kon je net zo goed een eigen bedrijfje beginnen bij de deur.’ Lang was het werkterrein de belangrijkste bron van werkgelegenheid voor de Nijmeegse woonwagencentra bewoners. Volgens de geïnterviewde vader waren er ‘misschien wel zo’n zestig kleine bedrijfjes op de 82 [huishoudens].’¹⁷⁰ Dit wordt ondersteund door de uitspraak van het College van

¹⁶³ RAN (1107), inv.nr. 4818, *Verslag van de inspraakavond voor woonwagencentra bewoners* (10 oktober 1985) 1, 2-4, 5-6, 9.

¹⁶⁴ Ibidem, *Aanwijzing woonwagencentra locatie Lindenholt-West (Leuvenbroek)* (9 december 1986).

¹⁶⁵ Bruggemeijer, *Bewogen bestaan*, 216-217.

¹⁶⁶ Godrie-van Gils, *Woonwagencentra laten zich niet afschaffen*, 263.

¹⁶⁷ RAN (1214), inv.nr. 274, *Brief aan AVRO Televisiesectie Rubriek Televisier* (22 september 1967).

¹⁶⁸ RAN (1214), inv.nr. 271, *Nieuw Regionaal woonwagencentra. Aan de bewoners* (6 februari 1967).

¹⁶⁹ RAN (1214), inv.nr. 274, *Brief aan AVRO Televisiesectie Rubriek Televisier* (22 september 1967).

¹⁷⁰ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamiliefamilie (31 januari 2024) 13.

B&W, dat op het hoogtepunt wel vijf- tot tienduizend auto's per jaar werden gesloopt op de Teersdijk.¹⁷¹ Hoewel de ambulante beroepen niet meer mogelijk waren, konden verschillende reizigers nog steeds hun eigen baas zijn en daarmee voldoen aan een belangrijk aspect van hun cultuur.¹⁷²

Hoewel het sloopterrein tussen 1967 en 1985 behouden bleef, gold dat niet voor het gemeenschapscentrum (de thuisbasis van de sociaal-cultureel werkers). Het Rijk streefde namelijk naast deconcentratie ook een afbouw van de bijzondere voorzieningen na. Tussen 1978 en 1984 werd het centrumgebouw afgebroken en vervangen door een kleiner wijkcentrum: 't Tolbruggetje.¹⁷³ De sociaal-cultureel werkers vertrokken na de sluiting van het centrum naar een externe locatie. Zij bleven echter betrokken bij de reizigers. Zo is te zien in een brief uit 1979, waarin enkele woonwagenbewoners pleitten voor een uitbreiding van 't Tolbruggetje. Deze brief werd namens de reizigers gestuurd en ondertekend door de sociaal-cultureel werker.¹⁷⁴

Waar de analyse van Teodorescu van de periode na 1999 impliceerde dat reizigers niet werden betrokken bij beleidsvorming, hadden ze in de eerste twee decennia van het woonwagenbeleid aanzienlijke invloed, het beleid was daarmee 'gepolitiseerd' en verre van technocratisch. Daarmee week Nijmegen af van de landelijke standaard, waar vooral over, en weinig met de reizigers werd besloten.¹⁷⁵ De rol van maatschappelijk werkers in de communicatie tussen reizigers en het gemeentebestuur was aanzienlijk. De werkers pleitten ook voor een betere beeldvorming in de bredere samenleving ter voorbereiding op de oprichting van kleine centra, met als doel stereotypen te bestrijden. Eventuele problemen onder de reizigers werden door hen gecommuniceerd aan de gemeente, waardoor de problematiek en het perspectief van de reizigers in het zicht bleef. Ondanks de onmogelijkheid van het traditionele rondtrekken bleef de reizigerscultuur enigszins gewaarborgd, voornamelijk omdat de gemeente assertief staplaatsen aanlegde en luisterde naar de belangen van de reizigers.

¹⁷¹ RAN, Bestuursdienst Gemeente Nijmegen 1992-1998 (1098), inv.nr. 428, Woonwagenzaken. Overige zaken (1992-1998), *Voorstel Burgemeester en Wethouders. Afbouw sloopterrein Teersdijk. Juridische aspecten* (1993) 5.

¹⁷² Bergema, *De cultuur van de woonwagenbewoner*, 40.

¹⁷³ RAN (1214), inv.nr. 284, *Mijne Dames en Heren* (23 februari 1979); Ibidem, *Bijlage: Agendaput 7* (2 april 1982).

¹⁷⁴ Ibidem, *Mijne Dames en Heren* (23 februari 1979).

¹⁷⁵ Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 263.

Hoofdstuk 4: Afnemende communicatie, verwijdering van voorzieningen en een nadruk op integratie en handhaving, 1985-1999

Tussen 1985 en 1999 kende het Nijmeegse woonwagenebeleid grote veranderingen, met aanzienlijke invloed op de woonwagengemeenschap. De benadering van de gemeente verschoof, gekenmerkt door een groeiende nadruk op handhaving en een afnemende communicatie met de reizigers. Deze verschuiving paste binnen nationale trends en beleidsontwikkelingen, zoals de toenemende afstand van de multiculturele samenleving en een nadruk op de beheersing van criminaliteit. Het beleid had aanzienlijke invloed op de woonwagencultuur en leidde tot opvallende reacties van reizigers. Dit hoofdstuk toont de belangrijkste beleidsontwikkelingen in deze periode en de impact daarvan op de woonwagencultuur en de reizigersgemeenschap.

Een verschuivende nadruk: van cultuurbehoud tot handhaving

In 1990 publiceerde de gemeente een beleidsnota, waarin zij een welwillende toon innam jegens de woonwagenebewoners. Het doel van de nota was om alle partijen die betrokken waren bij de woonwagenewetgeving samen één beleidsplan op te laten stellen. De gemeente wilde eenduidig optreden en het oude categorale en versplinterde beleid loslaten. Het behoud van de woonwagencultuur kreeg een 'voorwaardelijke' rol.¹⁷⁶ Er werd echter niet toegelicht wat de woonwagencultuur was. Deze onduidelijkheid leidde tot scepsis in de gemeenteraad. Raadslid van Hooft van de SP noemde het streven om cultuurbehoud 'prietpraat' door het onmogelijk gemaakte rondtrekken sinds de jaren zestig en aankomende restricties op milieuvriendelijke werkzaamheden.¹⁷⁷ Bovendien werd cultuurbehoud als tactisch middel ingezet, het was geen doel *an sich*. Zo verwoordde de beleidsnota dat bedreigingen van de cultuur door voorzieningen te snel af te breken zou leiden tot vervreemding.¹⁷⁸

In het opvolgende integrale beleidsplan van 1995 was cultuurbehoud niet langer voorwaardelijk aan beleid en vanaf 1997 kreeg handhaving deze voorwaardelijke rol. Cultuur kwam in het plan van 1995 wel aan bod, echter vooral in het benoemen van ongewenste gedragingen. Zo beschreef het College van B&W intimidatie als 'een geaccepteerd cultuurverschijnsel'.¹⁷⁹ In hun ogen was intimidatie de gebruikelijke manier vanuit de woonwagenebewoners om iets te bereiken. De toenemende nadruk op handhaving weerspiegelde de landelijke trend. Sinds de jaren tachtig was er een groeiende roep om

¹⁷⁶ RAN, Dienst Sociale Zaken Gemeente Nijmegen 1985 - 1998 (1113), inv.nr. 309, Woonwagenebewoners. Beleidsnota Woonwagenezaken van de Dienst Volkshuisvesting (1990), *Beleidsnota Woonwagenezaken* (juni 1990), 76.

¹⁷⁷ RAN (923), inv.nr. 2232, *Vaststelling notulen van de vergadering* (12 september 1990) 1049-1050.

¹⁷⁸ RAN (1113), inv.nr. 309, *Beleidsnota Woonwagenezaken* (juni 1990) 77.

¹⁷⁹ RAN, Harde Sector Gemeente Nijmegen (1110), inv.nr. 2233, Nota "Project integraal woonwagenebeleid" (1995-1996), *Inspraaknota* (11 juli 1995) 3.

zwaardere straffen voor wetsovertredingen, als reactie op het lakse en conflict vermijdende gedoogbeleid onder gemeenten in de eerdere decennia, zoals Kennedy stelde.¹⁸⁰

De te handhaven illegaliteiten, vooral illegale bouwwerken, belastingontduiking en bijstandsfraude, kwamen in de ogen van de gemeente door de geïsoleerde ligging van de Teersdijk.¹⁸¹ De gemeente besloot de Teersdijk en de wijk Tolhuis te integreren om deze isolatie tegen te gaan. In de Tolhuis was echter veel criminaliteit.¹⁸² Volgens een geïnterviewde reiziger verslechterde dit de reputatie van de Teersdijk, de criminaliteit van de Tolhuis werd op het bordje van de Teersdijk gelegd.¹⁸³ Deze zienswijze werd ondersteund in het Wijkplan voor Tolhuis en de Teersdijk van 1996, waarin stond dat de Tolhuis een wijk was waar anarchie de boventoon voerde. In tegenstelling tot berichten over het woonwagencentrum, daar: 'lijkt er meer bereidheid en goedwillendheid te zijn om rekening te houden met elkaar en met het algemeen belang'.¹⁸⁴ Deze nadruk op criminaliteit zou later repressief beleid rechtvaardigen.

De afbraak van de laatste voorzieningen

De jaren negentig zagen een enorme toename van werkeloosheid onder Nijmeegse woonwagenebewoners. Velen waren eerder actief in de autosloperij en hadden eigen bedrijven op het werkterrein aan de Teersdijk. In de jaren tachtig ontstonden echter landelijke en provinciale bezwaren tegen deze werkzaamheden. De autosloopindustrie was te vervuilend en moest gecentraliseerd worden in grote bedrijven.¹⁸⁵ In 1991 zou het College van B&W achter het Rijksoverheidsbeleid gaan staan en in 1993 werd een concreet beleidsplan voorgesteld waarmee in 1994 de sloofterreinen verwijderd zouden moeten zijn. Dit had een ingrijpende impact op de reizigersgemeenschap, waar een groot aantal banen verloren ging.¹⁸⁶ Dit probleem was niet nieuw, veel gemeenten hadden het sloofterrein al in de jaren zeventig losgelaten, zo stelde Gerda Godrie-van Gils dat de deconcentratie van de jaren zeventig, samen met nieuwe milieumaatregelen ertoe leidden dat de werkloosheid toenam.¹⁸⁷ Deze problematiek verspreidde zich nu tot Nijmegen.

Het Nijmeegse gemeentebestuur was echter al bekend met werkeloosheid onder reizigers. In 1987 bleek het bestaande sloofterrein onvoldoende om de nieuwe generatie woonwagenebewoners een werkplek te bieden, er was toen al een wachtrij van achttien personen. Het college van B&W besloot, met toestemming van de gemeenteraad, echter geen nieuw terrein aan te leggen, omdat zij de oriëntatie

¹⁸⁰ Kennedy, *Een beknopte geschiedenis van Nederland*, 374-375.

¹⁸¹ RAN (1110), inv.nr. 2233, *Inspraaknota* (11 juli 1995) 9.

¹⁸² RAN (1098), inv.nr. 230, *Integrale Stadsdeelaanpak. Wijkplannen (1992-1998), Wijkplan Tolhuis/ Teersdijk* (oktober 1996) 5.

¹⁸³ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamiliefamilie (31 januari 2024) 24.

¹⁸⁴ RAN (1098), inv.nr. 230, *Wijkplan Tolhuis/ Teersdijk* (oktober 1996) 4.

¹⁸⁵ RAN (1098), inv.nr. 428, *Voorstel Burgemeester en Wethouders. Afbouw sloofterrein Teersdijk* (1993) Bijlage 2.

¹⁸⁶ RAN (1110), inv.nr. 2233, *Inspraaknota* (11 juli 1995) 6.

¹⁸⁷ Godrie-van Gils, *Woonwagenebewoners laten zich niet afschaffen*, 194.

op regulier werk noodzakelijk achtten. De bewoners moesten zich gaan focussen op loondienst.¹⁸⁸ In 1990 werd door de Dienst Sociale zaken gesproken over ‘grote, structurele werkloosheid’ en dat de sociale uitkering een ‘essentieel onderdeel’ van de bestaanszekerheid was geworden.¹⁸⁹ In 1992 werd samen met de Provincie Gelderland een plan opgesteld om Nijmeegse woonwagengewoners een betere positie op de arbeidsmarkt te geven. Dat werd nagestreefd door middel van het stimuleren van jongeren om onderwijs te volgen, legalisering van al bestaande illegale sloopbedrijven en omscholing.¹⁹⁰

Zoals eerder aangegeven dreigde deze problematiek echter erger te worden na de opheffing van het werkgebied op de Teersdijk. De reizigers gingen hier niet geruisloos in mee, gezien zij samen met het centrumbeheer Teersdijk in meerdere brieven in 1992 pleitten voor het uitstellen van de opheffing van het sloofterrein.¹⁹¹ Desondanks werd het terrein opgeheven. De beleidsnota’s van 1995 en 1997 maakten duidelijk dat de werkloosheid toenam door een grotere nadruk op werkverschaffingsprojecten, vooral gericht op jongeren, loondienst en omscholing.¹⁹²

Het zijn van je eigen baas is onder reizigers een gevestigd cultuurverschijnsel, de afbraak van het sloofterrein compliceerde dit.¹⁹³ De werkloosheid nam toe. Of de Nijmeegse reizigers van de jaren negentig bewust kozen om werkloos te blijven, of dat zij de wegen naar loondienst niet kenden, is voorsnog onduidelijk. De gemeente zag het als keuze om niet in loondienst te werken, want: ‘een vrije jongen zijn staat nog hoog in het vaandel’.¹⁹⁴ De non-reactie op het opheffen van de bedrijven zou dan een manier zijn waarmee reizigers omgingen met de overheidsingreep. In de woorden van de agency-theorie: het doel was het vermijden van loondienst, de weg daarnaartoe was het weigeren van het werken in loondienst.¹⁹⁵

Gerda Godrie-van Gils biedt nog enkele andere mogelijke aanleidingen voor de werkloosheid. Door de stigmatisering van de woonwagengewoners werden zij weinig aangenomen in loondienst. Dit zou ook de aanhoudende werkloosheid kunnen verklaren. Daarnaast was het ‘grijze circuit’ verleidelijk voor de woonwagengewoners. Dan werkten mensen naast een uitkering zonder dit te melden aan de gemeente. Sommigen zagen dat als een ‘onvervreemdbaar recht’ omdat zij niet langer konden rondtrekken en ambulante werk verrichten.¹⁹⁶ In het Nijmeegse gemeentebestuur werd echter slechts gefocust op onwil en onkunde om in loondienst te werken.

¹⁸⁸ RAN (1110), inv.nr. 2269, Beleid; Overleg/briefwisselingen met het rijk, provincies en VNG betreffende het woonwagenebeleid (1987-1997), *Verslag van bestuurlijk overleg* (18 september 1987) 1-2.

¹⁸⁹ RAN (1113), inv.nr. 309, *Beleidsnota Woonwagenezaken* (juni 1990) 60-64, 81.

¹⁹⁰ RAN (1113), inv.nr. 1047, Woonwagengewoners. Overleg regionaal werkgelegenheidsbeleid woonwagengewoners (secretariaat door gemeente Nijmegen) (1992 – 1993), *Bestuurlijk Overleg Woonwagenezaken Regio Nijmegen. Concept-notitie over integraal werkgelegenheidsbeleid woonwagengewoners* (7 december 1992).

¹⁹¹ RAN (1098), inv.nr. 428, *Besluitvormingsprocedure Mileuwerkplan* (28 januari 1992).

¹⁹² Ibidem, *Project Integraal Woonwagenebeleid. Integrale aanpak* (25 augustus 1997) 27-28.

¹⁹³ Bergema, *De cultuur van de woonwagenebeleid*, 40.

¹⁹⁴ MacLeod, ‘Hegemonic relations’ 534.

¹⁹⁵ Nash, ‘The agency of nature’, 67.

¹⁹⁶ Godrie-van Gils, *Woonwagengewoners laten zich niet afschaffen*, 191, 193-194.

Het sloopterrein werd opgeheven maar de gemeente Nijmegen streefde in 1990 nog enkele jaren vast te houden aan de specialistische zorgverlening voor reizigers. Toen werd gesteld dat het Team Woonwagewerk de komende jaren vanuit het centrumgebouw ‘t Tolbruggetje’ op de Teersdijk zouden werken. In de ogen van Wethouder Hompé was er nog specialistische aandacht nodig in de weg naar integratie. De woonwagewoners hadden namelijk nog enkele specifieke problemen die aandacht verdienden, vooral werkloosheid en onderwijs. Het streven was echter om deze categoriale hulp uiteindelijk op te heffen.¹⁹⁷ Hier week Nijmegen af van de landelijke norm, het landelijke beleid was al vanaf de jaren zeventig uitgesproken in de wens dat de categorale zorgverlening opgeheven moest worden. Bovendien stelde Godrie-van Gils dat regionale overheden de extra voorzieningen vaak juist onzinnig vonden, hoewel Nijmegen zelf koos deze langer vast te houden.¹⁹⁸

Het streven om de categoriale maatschappelijke hulp uiteindelijk stop te zetten kreeg navolging in het beleidsstuk van 1995. Het stadsbestuur legde de zorg voor woonwagewoners bij de reguliere zorgverlening in de weg naar normalisatie.¹⁹⁹ De tijd van het maatschappelijk werk op het centrum was daarmee voorbij. Dit leidde al snel tot problemen. In 1997 stelde de integrale beleidsnota dat er onvoldoende communicatie was tussen de reguliere zorgverleners en de woonwagewoners, daarmee is de stad in lijn met een vaker voorkomende verschijning.²⁰⁰ Godrie-van Gils zag dat het opheffen van hulpvoorzieningen elders ook leidde tot problemen, echter gebeurde dat vooral na de deconcentratie. Zo zouden woonwagewoners zich liever tot bekende kampwerkers keren en was specialistische kennis eigenlijk nog steeds nodig voor de integratie.²⁰¹ Het opheffen van de specialistische hulp gebeurde te snel, en volgens van Ooijen ging veel kennis verloren door een slechte overdracht van specialistische naar reguliere hulp.²⁰² Deze observaties zijn ook van toepassing in Nijmegen, echter pas in de jaren negentig.

Een afnemende communicatie

Volgens de geïnterviewde woonwagewoners had het opheffen van de maatschappelijke dienstverlening veel invloed op de reizigersgemeenschap. Zij zeiden dat veel reizigers niet vaardig waren in contact met de gemeente, iets waar de maatschappelijk hulpverleners bij hielpen. Toen deze hulpverleners verdwenen, wisten veel reizigers niet meer hoe zij hun belangen konden uiten.²⁰³ Gelijktijdig aan de opheffing groeide de nadruk op criminaliteit en verschenen vooroordelen in het

¹⁹⁷ RAN (923), inv.nr. 2232, *Raadsvergadering* (12 september 1990) 1051-1052.

¹⁹⁸ Godrie-van Gils, *Woonwagewoners laten zich niet afschaffen*, 129, 155-156.

¹⁹⁹ RAN (1113), inv.nr. 309, *Beleidsnota Woonwagenzaken* (1990) 16; RAN (1110), inv.nr. 2233, *Inspraaknota* (11 juli 1995) 15-16.

²⁰⁰ RAN (1098), inv.nr. 428, *Project integraal woonwagewoonebeleid. Gemeente Nijmegen. Integrale aanpak* (25 augustus 1997) 15.

²⁰¹ Godrie-van Gils, *Woonwagewoners laten zich niet afschaffen*, 156.

²⁰² Ooijen, “*Je moet weg*” 292.

²⁰³ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamilie (31 januari 2024) 8.

beleid, denk aan de uitspraak dat intimidatie een cultuurverschijnsel was en de groeiende nadruk op handhaving. Deze paragraaf toont de samenhang tussen deze ontwikkelingen.

Deze samenhang blijkt uit brieven van maatschappelijk werkers aan de gemeente in de jaren zeventig en tachtig, zij behartigden de belangen van de woonwagenbewoners. Hier zijn enkele toonaangevende voorbeelden belicht. De brief van 1976, waarin enkele families onvrede uitten over de lange duur van de toenmalige verbouwing, evenals het gebrek aan privacy, werd gestuurd ‘namens’ de bewoners. Dat impliceert een betrokkene die deze brief voor de reizigers opstelde en daarmee hun belangen behartigde.²⁰⁴ In 1980 stuurde maatschappelijk werker Teun Hampsink twee brieven naar het College van B&W, hij eiste voorzieningen op het noodcentrum de Staddijk, en stelde ook dat dit centrum absoluut noodzakelijk was om een staplaatsentekort te voorkomen.²⁰⁵ En toen in de jaren negentig werd gedebatteerd over het opheffen van het sloopterrein vroeg de projectleider van de Projectgroep centrumbeheer Teersdijk samen met leden van de bewonersgroep Teersdijk of de opheffing uitgesteld zou worden.²⁰⁶ Zo waren diverse maatschappelijk werkers betrokken bij communicatie, het staplaatsenbeleid, voorzieningen en de werkgelegenheid. Toen zij werden opgeheven, ging ook deze rol in de communicatie verloren en stelde de beleidsnota van 1997 dat de communicatie tussen de gemeente en de reizigers slecht was.²⁰⁷ De belangen van de reizigers werden niet langer vertegenwoordigd in het gemeentebestuur.

Een tweede reden voor verminderde inspraak is de afbraak van de fysieke voorzieningen op de Teersdijk; voornamelijk het schoolgebouw en het maatschappelijk centrum. De inspraakavonden van de jaren zeventig en tachtig vonden daar plaats. In 1990 stelde wethouder Hompé dat deze inspraakavonden goed werden bezocht, omdat de gemeente zelf naar de Teersdijk ging. Als de gemeente aan de woonwagenbewoners vroeg of zij buiten het centrum wilden komen spreken, kwamen er echter weinig mensen opdagen.²⁰⁸ De afstand was dan volgens de wethouder te hoogdrempelig voor de participatie. Ook dit leidde mogelijk tot een afname van inspraak door de reizigers, gezien deze gebouwen eerder al waren afgebroken.²⁰⁹

Een derde reden voor verminderde inspraak lijkt minder interesse van de gemeente in overleg met de woonwagenbewoners. In 1990 en 1995 werd inspraak nog expliciet benoemd als beleidsdoel, maar in 1997 was dat niet meer het geval. Vanaf toen was communicatie een middel om moeilijke

²⁰⁴ RAN (740), inv.nr. 404, *Betreft: Renovatie woonwagencentrum* (11 maart 1976); Ibidem, *Betreft: Renovatie woonwagencentrum* (20 februari 1976).

²⁰⁵ RAN (1214), inv.nr. 312, *Standplaatsen voor woonwagens op de Staddijk. Aan de raadscommissie maatschappelijk welzijn van de gemeente Nijmegen* (20 november 1980) 1-3; Ibidem, *Notitie: relatie tussen de problemen op het tijdelijk woonwagencentrum aan de Staddijk en de uitvoering van het spreidingsplan* (29 april 1980) 4-5.

²⁰⁶ RAN (1098), inv.nr. 428, *Besluitvormingsprocedure Mileuwerkplan* (28 januari 1992).

²⁰⁷ RAN (1098), inv.nr. 428, *Project integraal woonwagenbeleid. Gemeente Nijmegen. Integrale aanpak* (25 augustus 1997) 15.

²⁰⁸ RAN (923), inv.nr. 2232, *Raadsvergadering* (12 september 1990) 1057.

²⁰⁹ RAN (1214), inv.nr. 284, *Mijne Dames en Heren* (23 februari 1979); Ibidem, *Bijlage: Agendaput 7* (2 april 1982); RAN (1113), inv.nr. 309, *Beleidsnota Woonwagenzaken* (juni 1990) 42.

plannen door te drukken en gemeentelijke wensen duidelijk te maken. In de woorden van de Projectgroep Woonwagenzaken: 'Woonwagenebewoners moeten er niet meer onderuit komen'. Hiermee werd bedoeld dat de handhaving kracht zou krijgen door korte, duidelijke en bondige communicatie van de grenzen van de gemeentelijke verdraagzaamheid.²¹⁰ De gemeente maakte de plannen, en de woonwagenebewoners dienden deze plannen te volgen, niet om mee te denken.

Gestagneerd en opstandig stapplaatsenbeleid

Het stapplaatsenbeleid in de jaren negentig startte welwillend, evenals de gemeentelijke houding jegens woonwagenebewoners en de onderlinge communicatie. Aan het einde van de jaren tachtig ging het Nijmeegse woonwagenebeleid in tegen de landelijke norm. Het Ministerie van VROM achtte de huur- en stichtingstarieven van standplaatsen te laag en wilde deze inhalen met snelle kostenverhogingen. De woonwagenebewoners dienden ofwel de enorme verhoging van de levenskosten te accepteren, ofwel een door het ministerie aangeboden 'VROM-huurwagen' in gebruik te nemen en de bijbehorende subsidie te ontvangen. Echter was de VROM-wagen te klein voor grotere gezinnen en maakte minder dan zes procent van de Nijmeegse woonwagenebewoners gebruik van een huurwagen. Nijmegen en haar woonwagenebewoners protesteerden. Tussen 1988 en 1992 stuurde de gemeente verschillende bezwaarschriften over deze huurverhoging naar het ministerie. De gemeente voelde zich 'voor het blok gezet' door deze 'inhaalmanoeuvre'. De Nijmeegse wethouder van volkshuisvesting stelde dat de huurverhoging tot wantrouwen jegens de gemeente zou leiden.²¹¹ Nijmegen koos hierdoor voor een eigen koers van gematigde huurverhoging van zeven procent per jaar, dit stond gelijk aan de maximale huurstijging voor gewone huurwoningen.²¹²

De matiging in huurverhoging waarborgde de mogelijkheid voor reizigers om aan hun wooncultuur vast te houden. De ingreep in de portemonnee van de reizigers was minder heftig. Vooral dat reizigers niet direct geforceerd werden om in een VROM-huurwagen te gaan wonen was belangrijk, deze waren te klein voor hele gezinnen en zou kinderen wellicht dwingen een eigen woning of stapplaats te zoeken. Dit werd ook beaamd door de geïnterviewde moeder: 'Die waren veel te smal om in te wonen'.²¹³ Ook de gemeente zei dat het te klein was om 'enigszins normaal met een gezin in te kunnen leven'.²¹⁴

²¹⁰ RAN (1098), inv.nr. 428, *Project integraal woonwagenebeleid. Gemeente Nijmegen. Integrale aanpak* (25 augustus 1997) 15-16.

²¹¹ RAN (1110), inv.nr. 2273, *Huurverhoging van standplaatsen op woonwagencentra, inclusief bezwaarschrift over huurbeleid van gemeente Nijmegen ingediend bij ministerie van VROM (1988-1993), Brief aan de staatssecretaris van VROM. Huuraanpassing woonwagenestandplaatsen* (01 september 1988).

²¹² RAN (1113), inv.nr. 309, *Beleidsnota Woonwagenezaken* (juni 1990) 29-30.

²¹³ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamiliefamilie (31 januari 2024) 12.

²¹⁴ RAN (1110), inv.nr. 2273, *Brief aan de staatssecretaris van VROM. Huuraanpassing woonwagenestandplaatsen* (01 september 1988).

Waar de gemeente de woonwagencultuur echter niet waarborgde, was in het staplaatsenbeleid. Hoewel de gemeente gedurende de jaren tachtig enkele kleine woonwagencentra had opgezet, waren dat de laatste nieuwe staplaatsen in Nijmegen.²¹⁵ Dit had aanzienlijke gevolgen voor de reizigersgemeenschap. Door de natuurlijke groei van deze groep nam het staplaatsentekort toe. Hierdoor was het onmogelijk voor families om bij elkaar te blijven, als kinderen van reizigers de wagen van hun ouders verlieten waren zij gedwongen buiten de stad of in een huis te gaan wonen, behalve als er toevallig een staplaats vrij kwam op in Nijmegen. Mensen kozen dan regelmatig voor het gebied rond de Teersdijk. Het wijkplan uit 1996 voor de Tolhuis/Teersdijk verklaarde dit fenomeen als volgt: ‘De sociale samenhang binnen deze groep is zeer sterk en de bewoners wonen bij voorkeur vlak bij elkaar.’²¹⁶ De grote gemeenschap rond de Teersdijk was volgens deze bron een direct gevolg van de onveranderlijke omvang van de Teersdijk met 82 staplaatsen.²¹⁷

In de concentratie rond de Teersdijk komen agency en cultuur samen. Allereerst werd de cultuur geschaad; door de bevrozing van de grootte van de Teersdijk moesten kinderen elders wonen, soms in een huis, de gemeenschap werd opgedeeld. Om alsnog in de buurt van hun naasten te wonen besloten zij zich in de wijk rond de Teersdijk te vestigen. Als reizigers in huizen moesten wonen, deden ze dat bij voorkeur in elkaars omgeving. Daarmee uitten zij wederom hun agency. Door de onmogelijk gemaakte woonvorm, besloten zij in de omgeving van hun familie te gaan wonen. Het doel was de gemeenschapszin, de weg was het wonen in wijken rond de Teersdijk.

Door vast te houden aan de grootte van de Teersdijk ging Nijmegen tegen het landelijk beleid in. Hoewel de Rijksoverheid in 1992 nog eiste om de Teersdijk te verkleinen, zou de gemeente succesvol blijken in het verzet daartegen.²¹⁸ De Rijksoverheid startte een traject richting het opheffen van de woonwagenwet en de speciale aandacht voor woonwagenbewoners. Binnen dit doel werden vanaf 1995 meer verantwoordelijkheden voor de woonwagenbewoners bij de gemeenten gelegd.²¹⁹ Ook de Provincie nam meer afstand van de woonwagenkwesitie door vanaf 1992 de verantwoordelijkheid voor het huisvestingstoezicht los te laten.²²⁰ De gemeente kreeg meer ruimte om een eigen koers te varen.

De geïnterviewde reizigers zetten ook enkele kritische kanttekeningen bij het Nijmeegse beleid. In de keuze of de gemeente nieuwe staplaatsen zou aanleggen, werd gehandeld naar wachtrijen. In het groepsinterview waren de respondenten sceptisch over deze werkwijze. Zij stelden dat dergelijke gemeentelijke bureaucratische procedures geen rekening hielden met de onderwijsachterstanden en lage geletterdheid onder reizigers, velen waren niet in staat te participeren in bureaucratische processen,

²¹⁵ RAN (1107), inv.nr. 4818, *Principebesluit aanwijzing woonwagenlocaties* (1986) 2, 8-9; Ibidem, *Aanwijzing woonwagenlocatie Lindenholt-West* (9 december 1986).

²¹⁶ RAN (1098), inv.nr. 230, *Wijkplan Tolhuis/ Teersdijk* (oktober 1996) 10.

²¹⁷ Ibidem.

²¹⁸ RAN (1110), inv.nr. 2242, Woonwagencentrum Teersdijk; Langetermijnvisie (1992), *Brief aan bewonersgroep sloofterrein Teersdijk. Toekomst Teersdijk* (05 juni 1992).

²¹⁹ RAN (1098), inv.nr. 428, *Project integraal woonwagenbeleid. Gemeente Nijmegen. Inspraaknota* (11 juli 1995) 2.

²²⁰ RAN, Directie Bestuur en Organisatie (DBO) (1100), inv.nr. 1583, Woonwagencentrum. Stuurgroep Joris (2003), *Nijmeegs Woonwagenbeleid. Voortgangsnotitie. Coördinatie van beleid en uitvoering. Concept* (2001) 3.

bijvoorbeeld registratie op wachtlijsten. Daarnaast was de moeite die het kostte om een staplaats te krijgen bekend, waardoor mensen die soms al een generatie in een woning woonden het niet eens probeerden. De wachtrij gaf hierdoor volgens de geïnterviewden een vertekend beeld, er waren eigenlijk nog veel meer mensen die in een wagen wilde wonen.²²¹ De misleiding van wachtlijsten werd in het beleidsplan van 1995: ‘Doordat er al gedurende jaren een tekort aan standplaatsen is, kiezen woonwagengewoners meestal voor een woning. Formeel is er dan ook maar één standplaatszoekende, terwijl de werkelijke behoefte vele malen groter is.’²²² Dit inzicht leidde echter niet tot oplossingen.

Dit hoofdstuk toonde verschillende ontwikkelingen tussen 1985 en 1999, die met elkaar lijken samen te hangen. Door de afbraak van bijzondere voorzieningen – vooral het specialistische maatschappelijk werk – ontstond er communicatieproblematiek tussen de gemeente en de reizigers, daardoor werden de belangen en perspectieven van de reizigers (volgens Teodorescu de ‘uncounted’) minder vertegenwoordigd in beleidskeuzes. Dit was geen bewuste keuze, de gemeente hoopte dat de reguliere dienstverlening de verantwoordelijkheden van de specialistische zorg zouden overnemen. Gelijktijdig aan de communicatieproblemen groeide de gemeentelijke nadruk op handhaving en top-down handelen tegen ongewenst gedrag, de bottom-up reizigersperspectieven werden niet meer gehoord. In Het top-down handavingsgericht beleid werd niet langer tegengesproken, en de focus op ‘bad things’ nam toe.²²³ Ook bevroor het aantal staplaatsen in Nijmegen, staplaatsentekorten werden in het verleden door (onder andere) maatschappelijk werkers aangekaart, maar dat is in deze jaren niet gevonden. Samen met de landelijke nadruk op criminaliteitsbestrijding en de twijfel aan het multiculturele streven verklaren deze ontwikkelingen de veranderende relatie tussen gemeente en reizigers richting de jaren tweeduizend.²²⁴ De oorsprong van het gedepolitiseerde technocratische beleid ligt met deze ontwikkelingen in de jaren negentig.²²⁵

De invloed op de woonwagencultuur in de jaren negentig was aanzienlijk. Door het gebrek aan nieuwe staplaatsen kon een groeiende groep niet op een woonwagencentrum kon wonen, deze uitten agency door rond de Teersdijk te vestigen en daarmee hun cultureel significante gemeenschap te behouden.²²⁶ Daarnaast leidde het opheffen van het sloofterrein tot werkeloosheid, waardoor eerder een aanzienlijke groep reizigers niet langer ‘eigen baas’ kon zijn. Het gebrek aan communicatie leidde tot een gebrek aan beleidsinspraak en dat de agency van reizigers veelal uit beleidsbronnen verdween. Dit betekende overigens niet dat reizigers geen inspraak nastreefden, zo werd in 1996 nog geklaagd dat reizigers te veel naar hun oude zorgverleners gingen met klachten en vragen.²²⁷ De betrokkenheid van de reizigers was niet verminderd, maar de weg naar inspraak was bemoeilijkt.

²²¹ Transcript van een groepsinterview met een Reizigersfamilie (31 januari 2024) 3, 7.

²²² RAN (1110), inv.nr. 2233, *Inspraaknota* (11 juli 1995) 5.

²²³ Teodorescu, ‘Caravan politics’, 3, 5-6, 9-10.

²²⁴ Tonry & Bijleveld, ‘Crime, Criminal Justice’, 2.

²²⁵ Teodorescu, ‘Caravan politics’, 3, 5-6, 9-10.

²²⁶ Vereniging Behoud Woonwagencultuur, *Woonwagencultuur*, 3-4.

²²⁷ RAN (1110), inv.nr. 2233, *Evaluatie. Project Integraal woonwagenbeleid regio Nijmegen* (1996) 4.

Hoofdstuk 5: Inspraakontzegging, vooroordelen over criminaliteit en de technocratische focus op *bad things*, 1999-2009

Tussen 1985 en 1999 was het gemeentebestuur veranderd, de nadruk verschoof van cultuurbehoud en samenwerking naar handhaving en communicatieproblemen en de laatste voorzieningen werden afgeschaft. Deze lijnen zetten zich in de jaren tweeduizend voort, echter in versterkte vorm. De communicatie stopte vrijwel volledig, en de nadruk op handhaving verscherpte naar nadruk op georganiseerde criminaliteit, gebaseerd op discutabele data. De periode na 1999 is door Dominic Teodorescu beschreven als ‘depoliticised’, omdat de gemeente de inspraak van ‘uncounted’ groepen niet meenam in politieke besluiten en repressief beleid rechtvaardigde vanwege ongewenste gedragingen. In het vorige hoofdstuk is de ontwikkeling naar dit beleid in de jaren negentig getoond.²²⁸

De verschuivende nadruk: naar criminaliteit en repressieve normalisatie

Toen in 1999 de woonwagenwet werd geschrapt, kwam het woonwagenbeleid volledig in handen van de gemeente.²²⁹ In datzelfde jaar werd een beleidsoverzicht opgesteld door de Directie Wijk aanpak en Leefbaarheid. De integratie met de Tolhuis bleef een streven, echter was de toon vijandiger. Er werd openlijk gesproken over het verkleinen van de Teersdijk – waar later dit hoofdstuk nader op wordt ingegaan – en de gemeente sprak over de ‘relatief eigen wooncultuur’ als een cultuur waar regels niet meer gelden en het onveilig is.²³⁰ Het meest toonaangevend was dat de gemeente zei dat reizigers soms ook in een ‘gewone woning’ kunnen gaan wonen ‘als 'burger'’.²³¹ De woonvorm was duidelijk ongewenst en de culturele waarde van de wagen werd niet langer in acht genomen.

In de traditie van de jaren negentig werd vervolgens in 2001 een integraal woonwagenplan opgesteld. Het erkende dat beleid uit het verleden de woonwagencultuur heeft benadeeld en stelde als doel in de toekomst meer aandacht daaraan te gaan geven. Dit is opvallend gezien twee jaar eerder ‘de relatief eigen wooncultuur’ als iets negatiefs werd aangeduid en dat reizigers soms ook maar beter in gewone woningen konden gaan wonen. Overigens had de beleidsnota van 2001 geen duidelijke uitwerking van wat ze onder de woonwagencultuur verstond. De gemeente streefde daarnaast in 2001 enkele andere doelen na, zoals normalisatie, niet alleen in juridische zin (illegale bouwwerken en andere criminaliteit), maar ook ‘normalisatie in gedragingen’.²³² Dit lijkt moeilijk samen te gaan met het behoud van de eigen cultuur, gezien het totaal aan gedragingen breder is dan alleen criminaliteit.²³³ De

²²⁸ Teodorescu, ‘Caravan politics’, 3, 5-6, 9-10.

²²⁹ Godrie-van Gils, *Woonwagengewoners laten zich niet afschaffen*, 163.

²³⁰ RAN (1105), inv.nr. 180, *Beleid Herinrichting Teersdijk. Raamwerk beleidsnotitie* (1999) deel B.

²³¹ Ibidem, deel F.

²³² RAN (1100), inv.nr. 1583, *Concept. Nijmeegs Woonwagenbeleid. Voortgangsnotitie. Coördinatie van beleid en uitvoering. Concept* (2001) 1-2.

²³³ Ibidem 2-3.

geopperde cultuurwaarborging lijkt met deze uitgangspunten eerder een schijnvertoning dan een werkelijk streven.

Het beleidsplan van 2001 bepleitte weinig aandacht voor werkeloosheid onder woonwagenbewoners, een onderwerp dat tot dan toe altijd op de politieke agenda stond. De woonwagenbewoners konden met een algemeen werkgelegenheidsproject in Dukenburg en Hatert meedoen, en het beleidsstuk zou laten onderzoeken of het wenselijk en haalbaar was om speciale aandacht aan deze groep te besteden. Desondanks erkende de gemeente dat werkeloosheid onder woonwagenbewoners een probleem was, en dat het vooral voortkwam uit de onwil om in loondienst te werken: ‘Het ideaal is het hebben van een eigen bedrijf. Loondienst is not done.’²³⁴ Maar ook dat het scholingsniveau ontoereikend was en dat een ‘gebrek aan bepaalde sociale vaardigheden’ niet meehielp.

De nadruk van het beleid op criminaliteit onder woonwagenbewoners zou in de jaren tweeduizend toenemen. Representatief voor deze houding is Stuurgroep Joris, een gemeentelijk orgaan gericht op de regio Tolhuis-Teersdijk met de verantwoordelijkheid ‘de openbare orde te herstellen en over te gaan tot een integrale aanpak om illegale praktijken in de breedste zin van het woord tot normale proporties terug te brengen.’²³⁵ De nadruk lag bij de wietteelt en de autocriminaliteit.²³⁶ Dit waren problemen die eerder niet in beleidsbronnen waren verschenen. Overigens paste deze nadruk op criminaliteit binnen een bredere nationale beleidstrend. Tonry en Bijleveld stelden dat vanaf de late jaren negentig een sterkere beleidsnadruk kwam op criminaliteitsbestrijding.²³⁷

De naam van de stuurgroep heeft enkele interessante implicaties. ‘Joris’ is een directe verwijzing naar Joris en de Draak, wat blijkt uit het logo van de stuurgroep waarop het sprookje is afgebeeld. In dit sprookje werd een stad geterroriseerd door een draak, de draak eiste offers om te voorkomen dat het de stad zou verwoesten. Sint-Joris wist de draak te doden en daarmee de terreur voor de stadsgemeenschap te beëindigen.²³⁸ De symboliek is veelzeggend. De criminaliteit in de regio Tolhuis-Teersdijk werd gezien als de terreur voor de stad (de draak), de stuurgroep was de strijdende heiligman.

De nadruk van het beleid op criminaliteit kwam ook tot uiting in het implementeren van de ‘Rotterdam Act’ in 2005. Teodorescu ziet dit als een schoolvoorbeeld van gedepolitiseerd technocratisch beleid, waar de ‘bad things’ van de wijk (armoede en criminaliteit) een repressief beleid jegens de ‘uncounted’ (de reizigers) rechtvaardigde. De Rotterdam act stond toe dat nieuwe bewoners geweigerd konden worden op grond van een criminele achtergrond, werkeloosheid of als zij pas kort in Nijmegen woonden. Het screenen van nieuwe bewoners is opvallend, gezien er maar zelden staplaatsen vrijkwamen.²³⁹ Een geïnterviewde woonwagenbewoner zegt hierover het volgende: ‘Er kwamen

²³⁴ Ibidem, 1-2, 5.

²³⁵ RAN, Directie Stadsbedrijven (1103), inv.nr. 1726, Woonwagens. Beleid, project Joris, afkoop geldelijke steun woonwagens en verhuurproblematiek (1998-2004), *Project Joris, Bestuurlijk Handhavingsteam*, 1.

²³⁶ Ibidem.

²³⁷ Tonry & Bijleveld, ‘Crime, Criminal Justice’, 2.

²³⁸ Voragine, J. de, *The Golden Legend: Readings on the Saints* (Princeton University Press, 1993) 238-239.

²³⁹ Teodorescu, ‘Caravan politics’, 7.

helemaal geen nieuwe huurders, alleen als iemand kwam te overlijden. Dat was eens in de zoveel jaar'.²⁴⁰ In de ogen van deze reiziger was het beleid gericht op beeldvorming, een 'Rotterdamwijk' leidde tot vooroordelen en angst. De geïnterviewde zoon zei over de vermeende criminaliteit dat dat 'helemaal niet waar was'.²⁴¹ Ook Godrie-van Gils stelt dat er nooit is bewezen dat er onder reizigers meer criminaliteit is. Hier lijkt de Tolhuis een verklaring te bieden, gezien deze wijk al enkele jaren samen met de Teersdijk werd bekeken en Stuurgroep Joris deze wijken als één gebied behandelde. Bovendien werd de Teersdijk in 1996 als een gezond leefklimaat aangeduid.²⁴²

Het wantrouwen van de bewoners in het gemeentebestuur kwam rond deze periode tot een hoogtepunt. Dominic Teodorescu interviewde in zijn artikel Jeroen Kemna, die was ingehuurd door de gemeente om de Teersdijk te herstructureren. Teodorescu stelde uit dit interview dat de gemeente brandweerbeelden had gebruikt om misdaden te herkennen en mensen te vervolgen. Dit leidde tot enorme woede, waarna aan de bewoners werd beloofd de 82 stapplaatsen van de Teersdijk daar te handhaven en geen 'integrale' ingrepen te doen. Desondanks besloot de gemeente met de beheersovereenkomst Teersdijk in 2009 twintig stapplaatsen te vervangen met huurwoningen. Enkele jaren later weigerden bewoners te verhuizen naar deze woningen, waarna de gemeente privédetectives inhuurde om illegale praktijken bij hen te vinden. Teodorescu ziet hier een hoogtepunt van de depolitisering, waar de gemeente niet langer naar het perspectief van de reizigers luisterde.²⁴³

Deconcentratie en bouwen op het woonwagencentrum

Het beleidsoverzicht van 1999 toonde dat de gemeente ernaar streefde om de woonwagen als woonvorm af te bouwen. Er waren drie opties. Ten eerste kon het centrum van 82 huur- naar veertig koopstapplaatsen teruggebracht worden, het plan had het bijschrift 'alleen rijken', waarmee inkomens bepalend werden voor de mogelijkheid om op een stapplaats te staan. De rest moest elders in sociale woningbouw gaan wonen. Dit impliceert ook een technocratische focus op 'bad things', de armeren zouden de wijk verlaten, waardoor het armoedeprobleem in de wijk zou verminderen, ofwel gentrificatie.²⁴⁴ Ten tweede dat het 'kamp' van tachtig naar zestig plaatsen teruggebracht zou worden, veertig koopkavels op de Teersdijk, twintig sociale huurwoningen en twintig moesten woonwagengewoners elders gehuisvest worden. En ten derde was er een optie dat de grootte van de Teersdijk behouden bleef, maar dat de helft sociale woningbouw zou worden.

²⁴⁰ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamilie (31 januari 2024) 24.

²⁴¹ Ibidem, 23-24

²⁴² Zie bijvoorbeeld het wijkplan voor de Tolhuis en de Teersdijk, waar deze samen werden behandeld: RAN (1098), inv.nr. 230, *Wijkplan Tolhuis/ Teersdijk* (oktober 1996) 4.

²⁴³ Teodorescu, 'Caravan politics' 4, 6-7.

²⁴⁴ RAN (1105), inv.nr. 180, *Beleid Herinrichting Teersdijk. Raamwerk beleidsnotitie* (1999) deel F.

Geen van de drie opties hield rekening met de wooncultuur van de reizigers, en slechts één zou de gemeenschap enigszins intact houden. De verkleiningsplannen verminderden de gemeenschapszin, en de plannen dat reizigers in huurwoningen moesten wonen gingen in tegen de specifieke wooncultuur. De gemeente erkende, ondanks het verkleiningsstreven, dat er nog steeds een grote vraag was naar nieuwe stapplaatsen, ‘een extra druk is voor ong. 30 extra eenheden voor deze sector’. Maar daarbij stelden zij, zoals eerder al aangehaald: ‘Mensen kunnen soms ook in een gewone woning gaan wonen (als ‘burger’).²⁴⁵ Het bewustzijn van de woonwagencultuur ontbreekt volstrekt in deze uitspraak.

De gemeente zou een deconcentratieplan doorvoeren. In 2003 werd nog overwogen om de Teersdijk met 82 stapplaatsen te behouden.²⁴⁶ Maar met het Masterplan Teersdijk in 2005 lieten zij een decennia oud beleid los; het centrum zou verkleind worden tot zeventig, vijftig of veertig stapplaatsen. De gemeente wilde herstructureren om de regio toegankelijker te maken voor handhavers en om de brandveiligheid te waarborgen.²⁴⁷ De nadruk op handhaving komt ook tot uiting in het voorstel voor de herstructurering uit 2003: ‘In het bestek van deze notitie kan niet in detail worden ingegaan op ‘facts and figures’ maar samenvattend is er veel sprake van misdrijven in de regio.’²⁴⁸ Deze nadruk op feiten en data toont de technocratische werkwijze, geanalyseerd door Teodorescu, en de wijze dat deze gegevens repressief beleid rechtvaardigen. In dit geval de verkleining van de Teersdijk en het opbreken van de gemeenschap.²⁴⁹

Een noemenswaardige woordkeuze in het voorgaande citaat is het woord ‘regio’, waarmee vermoedelijk ook naar de Tolhuis werd verwezen. Zoals eerder benoemd, was de data die de gemeente had over misdaadcijfers mogelijk gebaseerd op de integratie van de Tolhuis en de Teersdijk, een integratie die volgens de geïnterviewden leidde dat de criminaliteit op de Tolhuis bij de Teersdijk werd gelegd. Dan zou de Teersdijk ‘bestraft’ worden, hoewel de misdaad veelal in naburige wijken plaatsvond. Teodorescu sluit zich hier echter bij aan. De ‘bad things’ die de verkleining verantwoordden waren leefbaarheid, veiligheid en economische standaarden. Teodorescu stelt dat de cijfers die de gemeente gebruikte om het beleid te rechtvaardigen maar weinig verschilden van het stadse gemiddelde. Daarnaast werden criteria die de wijk in een positief daglicht zetten, zoals sociale cohesie en vrijwilligerswerk, genegeerd.²⁵⁰

De verkleiningsplannen leidden na de publicatie tot grote weerstand, er bestond namelijk ook een groeiend stapplaatsentekort omdat de gemeente sinds het begin van de jaren negentig geen nieuwe stapplaatsen had aangelegd. Gelijktijdig vond de voornoemde kwestie plaats dat de gemeente brandweerbeelden gebruikte om misdaden op te sporen en mensen de wagen uit te zetten. In 2007 werd

²⁴⁵ Ibidem, delen C-F.

²⁴⁶ RAN (1100), inv.nr. 1583, *Herstructurering Teersdijk* (september 2003) 8-12.

²⁴⁷ RAN Directie Wijk en Stad (1106), inv.nr. 619, *Masterplan (2005), Stedenbouwkundig Masterplan Teersdijk* (2 mei 2005) 24.

²⁴⁸ RAN (1100), inv.nr. 1583, *Teersdijk in beeld: toekomstvisie* (oktober 2003).

²⁴⁹ Teodorescu, ‘Caravan politics’, 5-6.

²⁵⁰ Ibidem, 5-6, 7.

onder druk van de woonwagengewoners beloofd de 82 huishoudens op de Teersdijk aan te houden, mede om de woede over het gebruik van brandweerbeelden om misdaden te vinden te sussen. De huishoudens zouden op de Teersdijk mogen blijven, maar twintig stapplaatsen werden vervangen door woningen. Opnieuw leidde dit tot onvrede. Enerzijds ging het tegen de wooncultuur van de woonwagengewoners in, anderzijds was het geen oplossing voor het groeiende staplaatsentekort.²⁵¹

Ondanks de weerstand onder de reizigers werden de verbouwingsplannen in 2009 doorgevoerd, en daarmee werd een 42 jaar oude traditie losgelaten, de Teersdijk zou niet meer alleen stapplaatsen bevatten, maar ook gebouwde huizen.²⁵² In het groepsinterview is op de bouw van huizen op de Teersdijk gereflecteerd, waar een respondent die later in een van deze huis moest gaan wonen beaamde dat het beter was om in een huis op de Teersdijk te wonen dan ergens anders in Nijmegen, dan was ze ten minste dicht bij de gemeenschap, ‘het was hier op het kamp, ik hoefde niet te wennen’.²⁵³ Desondanks had zij liever in een wagen gewoond.²⁵⁴ De jaren tweeduizend toonden wat Teodorescu stelde, de stem van de ‘uncounted’ werd amper meer gehoord, behalve tijdens momenten van grote woede, zoals bij het gebruik van de brandweerbeelden.²⁵⁵ Dat de bewoners de verkleiningsplannen wisten af te houden impliceert echter agency. Deze reizigers gingen tegen de verkleining in, waardoor zij de gemeenschap bijeen wisten te houden.

Het gebrek aan communicatie en inspraak

In het vorige hoofdstuk is gesteld dat de afbraak van de bijzondere dienstverlening ertoe leidde dat de reizigers hun belangen minder konden uitten. Vanaf het einde van de jaren negentig was de communicatie tussen het gemeentebestuur en de woonwagengewoners op een dieptepunt. Volgens een inspraakavond van 2004 kwam de gemeente al jaren amper meer op de Teersdijk, in de woorden van de burgemeester: ‘niemand durfde er te komen’.²⁵⁶

Het communicatieprobleem werd al eerder geuit door de gemeente. In 2001 stelde het integrale beleidsplan het als volgt: ‘Over ’t algemeen zijn woonwagengewoners niet vertrouwd met de begrippen communicatie (maar ze communiceren wel!) en inspraak (ze willen wel inspraak).’ In dezelfde alinea stelde het beleidsstuk dat de bewoners snel reactie wilden, en als dat niet gebeurde dat

²⁵¹ Ibidem, 6-7.

²⁵² Gemeente Nijmegen, *Beheersovereenkomst Woonwagencentrum Teersdijk* (2009) 2, <https://docplayer.nl/10198790-Gemeente-ijmegen-beheersovereenkomst-woonwagencentrum-teersdijk-gemeente-nijmegen-en-stichting-standvast-wonen.html> (geraadpleegd op 10 maart 2024); Gemeente Nijmegen, *Nieuwsbrief 04* (november 2009), 1. <https://docplayer.nl/10198790-Gemeente-ijmegen-beheersovereenkomst-woonwagencentrum-teersdijk-gemeente-nijmegen-en-stichting-standvast-wonen.html> (geraadpleegd op 10 maart 2024).

²⁵³ Transcript van een groepsinterview met een reizigersfamilie (31 januari 2024) 28.

²⁵⁴ Ibidem.

²⁵⁵ Teodorescu, ‘Caravan politics’, 6.

²⁵⁶ RAN (1106), inv.nr. 2031, Woonwagenbeleid en uitvoering. Teersdijk (2003-2005), *Vergadering Handhaving woonwagencentrum Teersdijk* (10 februari 2004) vervolgvel 3.

woonwagengewoners dan ‘met kracht eisen stellen’. Dit zou dan een gevoel van intimidatie oproepen.²⁵⁷ Wellicht dat deze vermeende intimidatie verklaart dat ‘niemand er durfde te komen’. Overigens sterkt dit de uitspraak uit het groepsinterview, de reizigers wisten niet hoe zij met de gemeente moesten communiceren. In eerdere jaren, toen de welzijnswerkers nog zeer betrokken waren bij de reizigers, wisten zij hun belangen beter te uiten bij de gemeente. Neem bijvoorbeeld de verbouwing van het woonwagencentrum van de jaren zeventig, toen verschillende brieven ‘namens’ enkele reizigers aanzienlijke invloed uitoefenden op de herindeling.²⁵⁸

De gemeente stelde in 2001 drie doelen op voor communicatie: ten eerste het handhaven van regels door duidelijke communicatie; ‘woonwagengewoners moeten er niet meer onderuit komen’, ten tweede een reguliere uitvoeringspraktijk door positieve resultaten uit te communiceren en ten derde een duidelijke, interne afstemming tussen betrokken organisaties.²⁵⁹ Opvallend is dat inspraak geen doel was voor de gemeente, ondanks dat reizigers dat wel wilden. De ruimte voor inspraak en politieke agency was beperkt. Hoewel Teodorescu dit plan niet analyseerde, is dit ook een voorbeeld van het gedepoliteerde technocratische beleid, de inbreng van de reizigers kreeg namelijk geen aandacht.

Zoals in de vorige paragraaf is beschreven, besloot de gemeente in 2003 de Teersdijk te verkleinen. Stuurgroep Joris had in 2003 een communicatieplan opgesteld. Zij hielden de plannen geheim om de ‘slag om de publieke opinie’ te winnen. De stuurgroep vreesde dat de plannen te vroeg uit zouden lekken en de nationale media zouden bereiken. Zij zouden dan de ‘slag’ verliezen. De inspraak van bewoners werd doelbewust ontzegd, totdat de gemeentelijke plannen ver gevorderd had. Dit gebeurde ondanks dat vroege inspraak erkend werd als de logische gang van zaken.²⁶⁰ Ook hier komt de uitspraak van Teodorescu naar voren, de reizigers werden niet gehoord door de gemeente, en hun stem werd zelfs bewust vermeden.²⁶¹

Toen in 2004 gesprekken met bewoners plaatsvonden en een onderzoek liep naar woonwensen van reizigers, bleek ook dat hun wensen weinig gehoor kregen. In een inspraakavond in 2004 uitten de bewoners hun wens om de Teersdijk dezelfde grootte te laten houden, maar de gemeente gaf daar geen gehoor aan.²⁶² Ook een woonwensenonderzoek voor het Masterplan Teersdijk in 2005 had als resultaat dat alle bewoners op de Teersdijk wilde blijven, maar dat werd ook niet overwogen.²⁶³ Dit veranderde echter in 2007 nadat de gemeente brandweerbeelden had gebruikt om misdaden op te sporen. Volgens een door Teodorescu geïnterviewde ambtenaar werd de navolgende woede onder de reizigers gesust

²⁵⁷ RAN (1100), inv.nr. 1583, *Nijmeegs Woonwagenbeleid. Voortgangsnotitie. Coördinatie van beleid en uitvoering. Concept* (2001) 7.

²⁵⁸ RAN (740), inv.nr. 404, *Herindeling standplaatsen regionaal woonwagencentrum. Aan Burgemeester en Wethouders* (5 maart 1975).

²⁵⁹ RAN (1100), inv.nr. 1583, *Nijmeegs Woonwagenbeleid. Voortgangsnotitie. Coördinatie van beleid en uitvoering. Concept* (2001) 7.

²⁶⁰ Ibidem, *Publiciteit als wapen* (24 oktober 2003) 1.

²⁶¹ Teodorescu, ‘Caravan politics’, 7.

²⁶² RAN (1106), inv.nr. 2031, *Vergadering Handhaving woonwagencentrum Teersdijk* (10 februari 2004) 3.

²⁶³ RAN (1106), inv.nr. 619, *Stedenbouwkundig Masterplan Teersdijk* (2 mei 2005) 28.

door af te zien van de verkleining, en in plaats daarvan twintig stapplaatsen te vervangen door huurwoningen.²⁶⁴

Teodorescu toonde al dat de gemeente in deze jaren actief inging tegen de belangen van de woonwagenbewoners, ze handelde op adviezen en statistieken en gebruikte ‘bad things’ om repressief beleid te legitimeren.²⁶⁵ De woonwagencultuur moest slinken, een streven dat duidelijk toont dat de gemeente deze groep als ‘ongewenst’ zag. De belangen en cultuur van de reizigers waren niet langer van invloed.²⁶⁶ De agency van reizigers is in deze jaren veelal onzichtbaar. Er was echter een grote respons op woonwensonderzoeken, evenals op een inspraakavond, maar de wensen kregen weinig gehoor. De reizigers wisten de verkleiningsplannen af te houden, echter pas na de controverse van de “brandweerbeelden”.²⁶⁷

²⁶⁴ Teodorescu, ‘Caravan politics’, 6-7.

²⁶⁵ Ibidem, 4, 6.

²⁶⁶ RAN, Directie Wijkaanpak en Leefbaarheid (1105), inv.nr. 180, Afstemming woonwagenbeleid, *Beleid Herinrichting Teersdijk. Raamwerk beleidsnotitie* (1999) delen C-F.

²⁶⁷ Teodorescu, ‘Caravan politics’, 6.

Conclusie

Dit onderzoek toonde de ontwikkeling van het woonwagenbeleid in Nijmegen tussen 1967 en 2009, waarbij het veranderde van welwillendheid en samenwerking tot top-down repressie. Het onderzocht twee kenmerkende aspecten van de erfgoednominatie van de woonwagencultuur uit 2014: de agency van reizigers en de invloed van het gemeentebestuur op de woonwagencultuur.²⁶⁸ Nijmegen bood met haar woonwagencentrum dat al sinds 1967 bestaat een stabiel canvas voor deze analyse. Het concept ‘gedepolitiseerd beleid’ van Teodorescu diende als theoretisch kader, waar ongewenste gedragingen door de overheid worden gebruikt om repressief beleid te verantwoorden, zonder aandacht voor de belangen en betogen van de gedupeerden.²⁶⁹ Hiertoe is de volgende hoofdvraag geformuleerd: ‘Hoe heeft het woonwagenbeleid in Nijmegen zich ontwikkeld tussen 1967 en 2009, welke effecten had dit beleid op de cultuuruiting van lokale woonwagenbewoners, en op welke manier hebben de woonwagenbewoners agency weten te uiten binnen deze beleidsontwikkeling?’

De periode van 1967 tot 1985 kende een woonwagenwetgeving die top-down begon, maar vanaf de jaren zeventig steeds meer getekend was door inspraak van reizigers. Deze inspraak toonde meermaals de agency van de reizigers en maatschappelijk werkers boden ondersteuning in de contacten met de gemeente, in de keuze van nieuwe woonwagenlocaties en de inbreng bij de verbouwing bijvoorbeeld. De stelling van Overbekking dat Roma en Sinti van materieel ‘goede’ centra (in de ogen van de ‘burger’ met grote wagens en tuinen) weinig interesse hadden in contact met de gemeente bleek niet toepasselijk op de Reizigers van de Teersdijk.²⁷⁰ Zo kende het centrum een goede materiële en sociale situatie, waardoor het centrum zelfs niet gedeconcentreerd hoefde te worden.

De gemeente Nijmegen was bereid gehoor te geven aan de reizigers, indien hun plannen binnen de gemeentelijk visie pasten. Zie bijvoorbeeld de verbouwingsplannen waar de gemeente luisterde naar reizigers, mede omdat die plannen de ‘normalisatie’ in de hand werkten, evenals het selecteren van Lindenholt-West als woonwagencentrum, ook op initiatief van reizigers.²⁷¹ Dit contrasteert Gerda Godrie-van Gils, die beweert dat de reizigers nauwelijks inspraak kregen in beleid.²⁷² Het Nijmeegse gemeentebestuur stond open voor de belangen en wensen van de reizigers, wat aanzienlijk verschilde van het gedepolitiseerde top-down beleid dat Teodorescu na 1999 observeerde.²⁷³

In de periode 1985-1999 vonden meerdere ontwikkelingen plaats in het woonwagenbeleid. Zo werden de laatste categorale voorzieningen afgebroken, kwam de nadruk van de gemeente bij handhaving te liggen en verminderde de communicatie tussen de reizigers en het stadsbestuur. Het

²⁶⁸ Wagenaar & Rodenberg, ‘Listing to survive.’, 117-118, 123.

²⁶⁹ Teodorescu, ‘Caravan politics’, 3, 5-6, 9-10.

²⁷⁰ Overbekking, et al., *Nederlandse Zigeuners*, 216-219;

²⁷¹ RAN (1107), inv.nr. 4818, *Aanwijzing woonwagenlocatie Lindenholt-West (Leuvenbroek)* (9 december 1986).

²⁷² Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*, 263.

²⁷³ Teodorescu, ‘Caravan Politics’, 3, 9-10.

verdwijnen van de maatschappelijk werkers had een grote invloed in dit decennium. Zij ondersteunden de reizigers sinds de jaren zestig in hun beleidsinspraak. Zonder deze werkers verdween ook de stem van de reizigers. Godrie-van Gils en Van Ooijen stelden al dat de werkers belangrijk waren, maar dit onderzoek stelt zelfs dat zij essentieel waren voor de Nijmeegse reizigers om hun perspectieven en belangen bij de gemeente te uiten.²⁷⁴

Toen de maatschappelijk werkers verdwenen, werd het beleid meer top-down en handhavingsgericht. Dit legde de basis van het gedepoliteerde beleid dat Teodorescu na 1999 observeerde.²⁷⁵ Tegelijkertijd werd de cultuur in de jaren negentig steeds minder ondersteund door het gebrek aan nieuwe stapplaatsen en de afbraak van het werkterrein. Overigens viel deze periode samen met een landelijke ontwikkeling weg van multiculturele initiatieven en er kwam een groeiende nadruk op criminaliteitsbestrijding en normalisatie, wat ook van invloed kan zijn geweest op het stadse woonwagenebeleid en het toenemende top-down beleid.²⁷⁶

Het laatste hoofdstuk ging over de periode 1999-2009, gekenmerkt door depolitisering en repressief beleid. De gemeente vermeed inspraak van reizigers en benadrukte vooral hun vermeende criminaliteit. Vanaf 1999 werden concrete plannen gemaakt om de Teersdijk te verkleinen, hoewel de gemeente in de jaren negentig nog streefde om het centrum groot te houden. Teodorescu beschreef deze periode als gedepoliteerd, waarbij de gemeente ongewenste gedragingen gebruikte als rechtvaardiging voor repressief beleid en de inbreng van reizigers veelal negeerde.²⁷⁷ Het beleid van dit decennium was een dreiging voor de woonwagencultuur met voortdurende plannen om de Teersdijk te verkleinen of om daar huizen te bouwen.

Dit onderzoek streefde allereerst om de ontwikkeling van het welwillende gemeentebestuur en samenwerking van de jaren zeventig tot de top-down repressie van de jaren tweeduizend te verklaren. De ontwikkeling van samenwerking naar top-down is nog onderbelicht in de historiografie, waar veelal naar casussen is gekeken die altijd al zeer top-down en repressief waren jegens woonwagenebewoners.²⁷⁸ In Nijmegen is deze ontwikkeling als volgt verklaard. Sinds de jaren zestig was het nationale en gemeentelijke streven om de reizigers uiteindelijk te normaliseren. De stad wist dit lange tijd af te houden door de Teersdijk groot te houden en maatschappelijke voorzieningen te behouden, tegen de wensen van het Rijk in. In deze tijd was er veel communicatie tussen de reizigers en de gemeente, waar de reizigers werden gesteund door maatschappelijk werkers. Deze werkers betoogden de perspectieven van de reizigers en hielpen hen in het schrijven van brieven naar de gemeente. Tussen 1995 en 1997 werden deze werkers afgebouwd. Dat leidde tot een gebrek aan communicatie, waardoor de belangen van de reizigers niet meer werden betoogd. De lang bestaande gemeentelijke normalisatiedoelen kregen

²⁷⁴ Godrie-van Gils, *Woonwagenebewoners laten zich niet afschaffen*, 232-233; Ooijen, “*Je moet weg*”, 292.

²⁷⁵ Teodorescu, ‘Caravan Politics’, 3, 9-10.

²⁷⁶ Tonry, & Bijleveld, ‘Crime, Criminal Justice’, 2.

²⁷⁷ Teodorescu, ‘Caravan Politics’, 10.

²⁷⁸ Zie bijvoorbeeld: Godrie-van Gils, *Woonwagenebewoners laten zich niet afschaffen*, 232-233; Bochove & Burgers, ‘Disciplining the drifter’, 216-218.

vrij spel, gelijktijdig aan een verscherping van de criminele reputatie van de reizigers. De reizigers werden niet meer vertegenwoordigd of gehoord in gesprekken. Deze ontwikkelingen leken vervolgens samen te komen in de top-down, handhavingsgerichte repressieve beleid van de jaren tweeduizend.

Ten tweede toont dit onderzoek de ontwikkelende dynamiek tussen de overheid en de reizigerscultuur in Nijmegen, een dynamiek die in eerdere onderzoeken weinig is belicht. Godrie-van Gils deed dit versnipperd en nog vrij top-down en Teodorescu deed dit na 1999, wanneer het beleid al top-down was en miste daardoor periodes wanneer er een betere relatie was tussen de gemeente en de Reizigers.²⁷⁹ In de jaren zeventig en tachtig werd de woonwagencultuur enigszins gewaarborgd, vooral met voldoende stapplaatsen en het intact houden van de gemeenschap door de Teersdijk te behouden. Bovendien hadden reizigers enige inspraak in deze jaren, en daarmee de mogelijkheid met hun agency hun cultuur te beschermen. Vanaf de jaren negentig nam de dreiging op de woonwagencultuur toe. Het aantal stapplaatsen bevroor, waardoor de natuurlijke aanwas aan reizigers niet langer in wagens konden wonen, daardoor moesten kinderen weg van hun ouders om op zichzelf te gaan wonen. Vanaf de jaren tweeduizend streefde de overheid de stapplaatsen terug te dringen, en bouwden zij huizen op het woonwagencentrum. Daarmee werden actief mogelijkheden om de woonwagencultuur te behouden en uit te oefenen tegengewerkt. De overheid bepaalde met dit beleid de contouren van de cultuur van deze reizigers. Daarmee passen deze resultaten stevig in de *constitutive approach*, waarin beleid de kaders en uiting van cultuur bepaalt.²⁸⁰

Reizigers bewezen zich echter creatief en assertief in de omgang met deze wetgeving door, bijvoorbeeld, rond de Teersdijk te gaan wonen om hun gemeenschap te behouden. Eenzelfde creativiteit werd getoond in de erfgoednominatie in 2014, welke werd ingezet tegen het uitsterfbeleid.²⁸¹ Nijmeegse reizigers passen daarmee binnen de definitie van Macleod, zij uitten complexe agency door doordat zij *'accept, accomodate, ignore, resist, or protest – sometimes all at the same time.'*²⁸² De reizigers behielden daarmee vanuit diverse tactieken en keuzes enige controle over hun leefwereld. Zo was de verhouding tussen de reizigers en de gemeente dynamisch, beiden streefden met elkaars gedragingen en regels om te gaan. De reizigers in hun manoeuvres rond gemeentebestuur, en de gemeente in de omgang met een afwijkende groep. In de jaren zeventig en tachtig door middel van samenwerking en onderling contact, maar in de jaren tweeduizend werd de dynamiek geuit in repressie, cultuurbestrijding en protest.

De mogelijkheden voor verder onderzoek naar de reizigers zijn enorm. Dit onderzoek streefde, zoals benoemd, in eerste instantie naar een *oral history* onderzoek, waar Reizigers hun eigen ervaringen zouden delen. Door de weinige respons bestaat de lacune om persoonlijke ervaringen over de invloed van repressief beleid op de woonwagencultuur te betrekken nog steeds. Daarnaast lijkt het tijd voor een toename in casestudies. Na 1999 kregen gemeenten vrij spel in hun woonwagenbeleid. De vraag wat

²⁷⁹ Godrie-van Gils, *Woonwagengewoners laten zich niet afschaffen*, 263; Teodorescu, 'Caravan politics', 10.

²⁸⁰ Mautner, 'Three Approaches', 848-849.

²⁸¹ Wagenaar & Rodenberg, 'Listing to survive.', 117-118, 123.

²⁸² Ahearn, 'Language and Agency', 116; MacLeod, 'Hegemonic relation', 534.

achter deze keuzes lag biedt inzicht in regionale politieke diversiteit. Naarmate meer archieven van de periode na 1999 vrijkomen zullen deze mogelijkheden toenemen. Vooral moet er meer begrip komen voor deze bevolkingsgroep. Stigma's voeren de boventoon in de maatschappelijke discours, veelal ongegrond. Het is zaak om met onderzoek kennis te genereren en begrip te kweken voor deze bijzondere samenlevingsvorm. De onderzoeken die gedaan worden dienen daardoor niet binnen de academische ivoren toren te blijven, maar moeten een vertaalslag maken naar het bredere publiek.

Literatuurlijst

Secundaire literatuur

1. Ahearn, L.M., 'Language and Agency', *Annual Review of Anthropology* 31:109-137 (2001) 109-137. doi: <https://psycnet.apa.org/doi/10.1086/494748>.
2. Baalen, C. van & Bos, A., 'Conclusies. Parlementaire politiek in de lange jaren zeventig', in: Idem (eds), *Grote idealen, smalle marges. Een parlementaire geschiedenis van de jaren zeventig 1971-1982* (Nijmegen 2022) 717-740.
3. Bergema, M., *De cultuur van de woonwagenbewoner, behouden of uit laten sterven* (VIE 2015). <https://woonwagenwijzer.nl/2015/08/17/woonwagencultuur-behouden-uit-laten-sterven/#:~:text=De%20cultuur%20van%20de%20woonwagenbewoner%2Cbehouden%20of%20uit%20laten%20sterven%3F&text=Dit%20is%20de%20titel%20van,de%20woonwagencultuur%20naar%20volgende%20generaties> (geraadpleegd op 24 november 2023).
4. Bochove, M. van & Burgers, J., 'Disciplining the drifter. The Domestication of Travellers in the Netherlands', *British Journal of Criminology* 50 (2010) 206-221. doi: 10.1093/bjc/azp080.
5. Brown, A.D. & Humphreys, M., 'Nostalgia and the Narrativization of Identity: A Turkish Case Study', *British Journal of Management* 13 (2002) 141-159. doi: <https://doi.org/10.1111/1467-8551.00228>.
6. Bruggemeijer, B., *Bewogen bestaan. Een historische analyse van de fysieke en sociale milieus van de Nederlandse woonwagenbevolking: schets van een mogelijke benadering van de problematiek van de woonwagenbevolking in Nederlandse samenlevingen* (Den Haag 1980).
7. Brummer, F., *Frederika* (Amsterdam 1984).
8. Cottaar, A., Lucassen, L. & Willems, M., *Mensen van de Reis. Woonwagenbewoners en zigeuners in Nederland, 1968-1995* (Zwolle 1995).
9. Cottaar, A., *Kooplui, Kermisklanten en andere Woonwagenbewoners. Groepsvorming en Beleid 1870-1945* (Vrije Universiteit: Amsterdam 1996).
10. Crane, S. A. Writing the individual back into collective memory, *American Historical Review* 102:5 (1997) 1372-1385. doi: <https://doi.org/10.2307/2171068>.
11. Fermin, A.M.E., *Nederlandse politieke partijen over minderhedenbeleid 1977-1995* (Proefschrift ter verkrijging van de graad van doctor aan de Universiteit Utrecht, 1997). <https://dspace.library.uu.nl/handle/1874/23603> (geraadpleegd op 25 januari 2024).
12. Godrie van Gils, G., *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen. Een eeuw woonwagenbewoners in Noord-Brabant 1918-2018* (Delft 2018).
13. Godrie-van Gils, G., 'Van woonwagenklas naar woonwagenschol in West-Brabant. De geschiedenis van het onderwijs aan woonwagenkinderen in de periode 1950-1990', *Jaarboek 'De Oranjeboom'* 73 (2020) 99-111. <https://deoranjeboom.nl/wp-content/uploads/2021/06/Jb73-2020-06.pdf> (geraadpleegd op 6 maart 2024).
14. Hauwermeiren, P. van, *Bargoens. Vijf eeuwen geheimtaal van randgroepen van de Lage Landen*, Vol. 1 (Gent 2020).
15. Hauwermeiren, P. van, *Bargoens. Vijf eeuwen geheimtaal van randgroepen van de Lage Landen* Vol. 3 (Gent 2020).
16. Kennedy, J.C., *Een beknopte geschiedenis van Nederland* (Amsterdam 2021).
17. Khonraad, S., *Woonwagenbewoners, burgers in de risicomaatschappij* (Utrecht, 2000).
18. Khonraad S. & Veldhuijsen C., *Eigentijds Omgaan Met Woonwagenbewoners* (VROM inspectie, 2009). https://www.woonwagenwijzer.nl/?wpfb_dl=137 (geraadpleegd op 10 november 2023).

19. MacLeod, A.E., 'Hegemonic relations and gender resistance: the new veiling as accommodating protest in Cairo', *Signs* 17:3 (1992) 533–557. doi: <https://psycnet.apa.org/doi/10.1086/494748>.
20. Mautner, M., 'Three Approaches to Law and Culture' *Cornell Law Review* 96:4 (2011) 839-868. <http://scholarship.law.cornell.edu/clr/vol96/iss4/25> (geraadpleegd op 26 februari 2024)
21. Nash, L., 'The agency of nature or the nature of agency?', *Environmental History* 10:1 (2005) 67-69. <http://www.jstor.org/stable/3985846?origin=JSTOR-pdf> (geraadpleegd op 3 maart 2024).
22. Rapport Nationale Ombudsman, *Woonwagengewoner zoekt standplaats* (18 mei 2017). <https://www.nationaleombudsman.nl/system/files/bijlage/DEF%20Rapport%202017060%20Woonwagengewoner%20zoekt%20standplaats.pdf> (geraadpleegd op 15 januari 2024).
23. Ooijen, DA. Th. van, "Je moet weg, hier komen mensen wonen", *Woonwagengeleid in Nederland, 1890-1990* (Rotterdam, 1993).
24. Overbekking, J., Hahn, A. & Geerts, R., *Nederlandse Zigeuners en burgermaatschappij: een eeuwigdurend schaakspel* (Nijmegen, 1987).
25. Penninx, R., *Minderheidsvorming en emancipatie. Balans van kennisverwerving ten aanzien van immigranten en woonwagengewoners* (Alphen aan de Rijn 1988).
26. Rovane, C., 'Group Agency and Individualism', *Erkenntnis* 79:9 (2014) 1663-1684. doi: 10.1007/s10670-014-9634-9.
27. Saleminck, K., 'Unlocking hidden community assets: Marginal specialization and community resilience of Gypsy-Travelers in the Netherlands', *Local Economy* 31:5 (2016). doi: 10.1177/0269094216655406
28. Schrover, M., 'Geschiedenis van woonwagengewoners. Mondelinge historische bronnen en collectieve herinneringen', in: *Hoe krijg ik mijn bronnen aan de praat? Ideeën voor een geschiedschrijving van onderaf* (Vuglo 1990) 111-121.
29. Sluiter, L., *Beukbergen. Een geschiedenis van woonwagengewoners* (Amsterdam, 2011).
30. Strandén, S., 'Trust in the empathic interview', in: Kurkowska-Budzan, M. & Zamorski, K., *Oral History. The challenges of dialogue* (Amsterdam, 2009) 3-13. doi: <https://doi.org/10.1075/sin.10.05str>.
31. Teodorescu, D., 'Caravan politics in the depoliticised city: Applying and opposing exceptional measures for Dutch Traveller, Sinti, and Roma caravan sites', *Political Geography* 106 (2023) 1-11. doi: <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2023.102951>.
32. Tonry, M. & Bijleveld, C., 'Crime, Criminal Justice, and Criminology in the Netherlands', *Crime and Justice* 35:1 (2007) 1-30. doi: <https://doi.org/10.1086/650192>.
33. Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland, *Woonwagencultuur is erkend als immaterieel erfgoed. Wat betekent dat voor gemeenten?* (g.d.). <https://www.owrs.nl/wp-content/uploads/2021/11/Woonwagencultuurfoldergemeenten.pdf> (geraadpleegd op 13 november 2023).
34. Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland, *Woonwagencultuur. Wat is dat?* (g.d.). <https://www.owrs.nl/wp-content/uploads/2021/11/Woonwagencultuur-wat-is-dat.pdf> (geraadpleegd op 13 november 2023).
35. Voragine, J. de, *The Golden Legend: Readings on the Saints*. (Princeton University Press, 1993).
36. Wagenaar, F.P. en J. Rodenberg, 'Listing to survive. Why the Dutch traveler community wanted to have its heritage officially recognized', *International Journal of Cultural Policy* 27:1 (2021) 117-129. doi: <https://doi.org/10.1080/10286632.2020.1727457>.
37. Wernink, J.H.A., *Woonwagengewoners. Sociologisch onderzoek van een marginale groep* (1959: Assen).

Archiefbronnen

1. RAN, Bestuursdienst Gemeente Nijmegen (1098), inv.nr. 230, Integrale Stadsdeelaanpak. Wijkplannen (1992-1998).
2. RAN, Bestuursdienst Gemeente Nijmegen (1098), inv.nr. 428, Woonwagenzaken. Overige zaken (1992-1998).
3. RAN, Dienst Publieke Werken en Volkshuisvesting van de gemeente Nijmegen (1054), inv.nr. 5416, Terrein Draaiom aan de St. Teunismolenweg; met tekeningen (1977-1979).
4. RAN, Dienst Educatie en Welzijn Gemeente Nijmegen (1107), inv.nr. 4818, Standplaatsen voor woonwagens (1985 – 1987).
5. RAN, Dienst Sociale Zaken Gemeente Nijmegen (1113), inv.nr. 309, Woonwagengewoners. Beleidsnota Woonwagenzaken van de Dienst Volkshuisvesting (1990).
6. RAN, Dienst Sociale Zaken Gemeente Nijmegen (1113), inv.nr. 1047, Woonwagengewoners. Overleg regionaal werkgelegenheidsbeleid woonwagengewoners (secretariaat door gemeente Nijmegen) (1992 – 1993).
7. RAN, Directie Bestuur en Organisatie (1100), inv.nr.1583, Woonwagencentrum. Stuurgroep Joris (2003).
8. RAN, Directie Grondgebied (1101), inv.nr. 12070, Teersdijk fase 1. Woonwagenlocatie 2. Projectplan, projectofferte, opdrachten en startbudget (2009-2010).
9. RAN, Directie Stadsbedrijven (1103), inv.nr. 1726, Woonwagens. Beleid, project Joris, afkoop geldelijke steun woonwagens en verhuurproblematiek (1998-2004).
10. RAN, Directie Wijk en Stad (1106), inv.nr. 619, Masterplan (2005).
11. RAN, Directie Wijk en Stad (1106), inv.nr. 2031, Woonwagenbeleid en uitvoering. Teersdijk (2003-2005).
12. RAN, Directie Wijkaanpak en Leefbaarheid (1105), inv.nr 180, Afstemming woonwagenbeleid, Beleid Herinrichting Teersdijk. Raamwerk beleidsnotitie (1999).
13. RAN, Gemeentelijke Sociale Dienst Nijmegen (740), inv.nr. 404, Voorbereiding en planning (1972-1977).
14. RAN, Harde Sector Gemeente Nijmegen, (1110), inv.nr. 2233, Nota "Project integraal woonwagenbeleid" (1995-1996).
15. RAN, Harde Sector Gemeente Nijmegen, (1110), inv.nr. 2236, Bestuurlijk overleg woonwagenzaken regio Nijmegen (1997).
16. RAN, Harde Sector Gemeente Nijmegen, (1110), inv.nr. 2242, Woonwagencentrum Teersdijk; Langetermijnvisie (1992).
17. RAN, Harde Sector Gemeente Nijmegen, (1110), inv.nr. 2269, Beleid; Overleg/briefwisselingen met het rijk, provincies en VNG betreffende het woonwagenbeleid (1987-1997).
18. RAN, Harde Sector Gemeente Nijmegen, (1110), inv.nr. 2273, Huurverhoging van standplaatsen op woonwagencentra, inclusief bezwaarschrift over huurbeleid van gemeente Nijmegen ingediend bij ministerie van VROM (1988-1993).
19. RAN, Secretarie Gemeente Nijmegen / Openbare orde (1214), inv.nr. 262, Stukken betreffende de aanleg van en de totstandkoming van een gemeenschappelijke regeling inzake het regionaal woonwagencentrum aan de Teersdijk; met tekeningen en foto's (1964 april-juni).
20. RAN, Secretarie Gemeente Nijmegen / Openbare orde (1214), inv.nr. 274, Stukken betreffende diverse onderwerpen met betrekking tot het regionaal woonwagencentrum aan de Teersdijk (1965-1979).

21. RAN, Secretarie Gemeente Nijmegen / Openbare orde (1214), inv.nr. 277, Stukken betreffende de beleidsvorming betreffende de instandhouding van het regionaal woonwagencentrum aan de Teersdijk met het oog op het deconcentratiebeleid van de regering (1979-1983).
22. RAN, Secretarie Gemeente Nijmegen / Openbare orde (1214), inv.nr. 284, Stukken betreffende de afbraak van het centrumgebouw en de herinrichting van het voormalige beheerderskantoor van het regionaal woonwagencentrum aan de Teersdijk; met tekeningen (1978-1984).
23. RAN, Secretarie Gemeente Nijmegen / Openbare orde (1214), inv.nr. 312, Stukken betreffende een tijdelijk woonwagencentrum aan de Staddijk (1978-1984).
24. RAN, Secretarie Gemeente Nijmegen (923), inv.nr. 2232, Gemeenteraad: vergadering 1990 september 12, agenda, besluitenlijsten en notulen (1990).

Beleidstukken

1. Gemeente Nijmegen, *Beheersovereenkomst Woonwagencentrum Teersdijk* (2009). <https://docplayer.nl/10198790-Gemeente-ijmegen-beheersovereenkomst-woonwagencentrum-teersdijk-gemeente-nijmegen-en-stichting-standvast-wonen.html> (geraadpleegd op 2 maart 2024).
2. Gemeente Nijmegen, *Nieuwsbrief 04* (november 2009). <https://docplayer.nl/10198790-Gemeente-ijmegen-beheersovereenkomst-woonwagencentrum-teersdijk-gemeente-nijmegen-en-stichting-standvast-wonen.html> (geraadpleegd op 2 maart 2024).

Nieuwsartikelen

1. ‘Meer ruimte voor woonwagenkampen: ‘uitsterfbeeld’ mag niet meer’, *Nederlandse Omroep Stichting* (12 juli 2018) <https://nos.nl/artikel/2241138-meer-ruimte-voor-woonwagenkampen-uitsterfbeeld-mag-niet-meer> (geraadpleegd op 13 december 2023).
2. ‘Woonwagenbewoner kon zelden goed doen’, *Brabants Dagblad*, https://www.bd.nl/oss-e-o/woonwagenbewoner-kon-zelden-goed-doen~ae38243a/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F&cb=8728faac434fd5a591ba2ec9cff4a5e2&auth_rd=1 (geraadpleegd op 08 februari 2024).

Videobeelden

1. De Hokjesman, *De reizigers* (2016) 01:10-02:13. <https://npo.nl/start/serie/de-hokjesman/seizoen-3/de-reizigers/afspelen> (geraadpleegd op 13 januari 2023).
2. Minnesota Historical Society, Conducting the interview, <https://www.youtube.com/watch?v=p1zinUXYEKs> (geraadpleegd 20 november 2023).
3. Minnesota Historical Society, Writing interview questions and a script for interview, <https://www.youtube.com/watch?v=9RjxqXAT9Jc> (geraadpleegd 20 november 2023).

Bijlage: Transcript groepsinterview met een reizigersfamilie (31 januari 2024).

31 januari 2024

19:15

Pepijn Dorian Trienekens

PT: Ik moet eerst even een paar kleine bureaucratische zaken voor de universiteit erdoorheen halen. Ik zal me voor de opname eens even voorstellen. Ik ben Pepijn Trienekens en ik doe voor mijn Master geschiedenis en actualiteit een onderzoek naar de woonwagencultuur en hoe die is beïnvloed of benadeeld door gemeentebeleid is beïnvloed. Maar ook hoe reizigers hebben gestreefd het beleid te beïnvloeden. En ik zit hier met een aantal hele gastvrije mensen, misschien dat jullie je even kunnen voorstellen?

R1: Mijn naam is [Verwijderd, R1 is de zoon].

R2: En ik ben [Verwijderd, R2 is de moeder], de moeder van [verwijderd].

R3: en ik ben [Verwijderd, R3 is de vader], de vader van [verwijderd].

PT: Fantastisch, dank jullie wel en nogmaals bedankt voor de gastvrijheid. Ik heb dus een aantal vragen voor jullie over de woonwagencultuur en jullie levens daarin eigenlijk. Vooral binnen Nijmegen en hoe de gemeente daarmee om is gegaan en hoe dat van invloed is geweest op jullie. En dan ben ik allereerst even benieuwd naar wat voor jullie de woonwagencultuur nou echt de woonwagencultuur maakt.

R1: Nou, wat maakt dat. Dat is een hele goeie vraag. Dat is gewoon een hele manier van leven, dat is gewoon een hele cultuur an sich. Dat gaat om, ja er zijn verschillende aspecten. Het samenwonen in familieverband, wat heel belangrijk is. Eigenlijk was van vroeger het reizen dan, maar dat is dus niet meer, door de overheid is dat niet meer. En ja, een hele way of life. Dat is allemaal, ja, gebruiken, taal. Je hebt bijvoorbeeld het Bargoens als taal.

PT: En hoe zit het met gebruiken?

R1: Ja, schoenen uit,

R3: Zorgen voor de ouders

R1: Ja, zorgen voor elkaar. Mensen gaan niet naar een bejaardentehuis ofzo, of naar een verzorgingstehuis. Ja zo heb je nog heel veel kleine dingen hé. Bijvoorbeeld je handen niet binnen wassen of je tanden niet poetsen in de keuken. Maar ook heel veel dingen, net zoals hobby's. Ja doordat we vroeger altijd in de natuur hebben gestaan, mensen waren altijd heel gek met vogels. Vroeger hebben we heel veel vogels gevangen. Het was een hele eigen vogelcultuur. Er zijn ook bepaalde spellen, zoals het Stieg Gooien. Dat is een soort van Jeux de Boules achtig spel met twee verblikken die je 26 meter uit elkaar zet. En daarna spelen twee ploegen zeg maar rondjes en degene die iedere keer het dichtste bij ligt die wint dan. In Duitsland doen ze dat ook in woonwagenkampen.

PT: En hoe heette het precies?

R1: Stieg Gooien, en in het Duits heet het Bootschen. Ja zo heb je heel veel dingen. Paarden, we hebben vroeger altijd paarden gehad. In Wijchen. Mijn ouders hebben vroeger niet alleen in Nijmegen gewoond, maar omdat hier vroeger geen plek was, werd dat regionaal opgevangen. Dan stonden zij hier op de Dijk, en omdat die woonwagenwet er was moesten ze verplicht een standplaats geven. Dus dan werd er gewoon in de omgeving gekeken waar er plek was om ze op te vangen.

PT: En dat heette de Staddijk toch?

R1: Nee in Wijchen was de Ravenstijnseweg.

R2: Op de staddijk was ook een noodkamp.

R1: Ja dat klopt, en hier ook.

R3: Van Rosenburgweg was dat.

R1: Ja daar was ook een noodkamp, zo werd dat opgevangen.

PT: Ja, dat is heel anders dan nu.

R1: Tot 1999, toen konden ze doen wat ze wilden. Toen is ook het uitsterfbeleid gekomen, helaas. Maar in ieder geval over die cultuur verder te praten. Even kijken hoor. Ja bijvoorbeeld hè, communies, begrafenissen is anders dan bij gewone Nederlanders. Trouwen bijvoorbeeld, voorafgaat een ritueel eraan te pas, dat noemen ze weglopen. Dus dan ga je gewoon.

R2: Ja [onverstaanbaar]

PT: Niet meer?

R1: Ja dat gebeurt toch wel

R2: Ja nu komt het weer terug, maar dat is een hele poos niet meer zo geweest. Vroeger liepen ze eigenlijk weg. Dan kwamen ze bij elkaar op kampjes, doortrekkerskampjes, en dan werden de meid en de jongen gek op elkaar. Dan gingen die ouders weggrijden.

R1: Die gingen verder reizen.

R2: Die hadden dan verkering, en de ouders gingen weg. Die dachten, laten we weglopen.

PT: Daar komt het vandaan?

R2: Ja daarom gingen ze weglopen.

R1: Ja weet je wat het is, als de ene familie naar het noorden ging, en de andere naar het zuiden. Dan was het afgelopen, dan moesten ze weglopen. Nou ja, als je verliefd was, en je wilde niet uit elkaar, dan moet je. In heel veel landen, bijvoorbeeld in Engeland, is dat ook nog steeds. Daar trekken ze gewoon nog echt rond, die Engelse reizigers. Daar is ook geen inmenging. Hier bijvoorbeeld, hier is zo veel inmenging, omdat ze die Reizigers echt in 1968 stil zijn gaan staan in Nederland. Daardoor is er zo veel inmenging van buitenaf, ik heb zelf ook een burgervrouw. Er is heel veel inmenging van buitenaf waardoor die Reizigerscultuur langzaam steeds afzwakt zeg maar.

PT: En was dat in 1968 meteen ook merkbaar?

R3: Nou, nu vooral.

R1: Nou je had veel meiden uit de stad, veel mannen van jouw leeftijd (zijn vader) hebben een burgervrouw.

PT: Want jullie zijn allebei wel Reizigers?

R2: Nee ikke niet.

R1: Wel joh.

R2: Merk je dat niet?

PT: Nee ik heb geen idee.

R1: Nee jij ziet dat niet, maar wij zien het gelijk.

R3: Ja als je elkaar tegenkomt, dan zie je dat gelijk.

PT: Op welke manier dan?

R3: Je de manier van doen, de manier van kleden.

R1: Ja dat merk je gewoon op een of andere manier, je merkt gewoon aan hoe ze lopen, praten, doen.

R2: Aan alles eigenlijk.

R1: Ja dan weet je eigenlijk gelijk als je iemand zo ziet en je staat in een winkel ofzo. Wij gaan weleens in een andere stad winkelen, en je loopt bijvoorbeeld in Maastricht, dan lopen Reiziger. Ja dat merk je gelijk in de winkel.

R3: Ook in het buitenland merk je dat.

R1: Op vakantie ja.

PT: Zelfs op vakantie?

R3: Ja dan zien we elkaar en hebben we nog niks gezegd.

R2: En wat zeggen we dan? [Onverstaanbaar]

PT: Spreken jullie elkaar dan ook aan?

R1: In het Bargoens ja. Dan weet je gelijk dat.

PT: Dat het goed zit denk ik.

R2: Ja [onverstaanbaar]

R1: Ja zo gaat dat. Die hele manier van leven zeg maar. Ja ik herinner me net zoals toen ik thuis was, toen ja. Toen opoe leefde nog van mijn moeders kant, daar waren wij veel. Mijn opa was jong overleden. Ja daar was je vaak gewoon met zijn allen. Als je uit school kwam ging je daar zitten. Ook met je neven en je nichten ging je daar zitten, en je oom ofzo.

PT: Heel hecht natuurlijk.

R1: Ja dan ging je daar zitten en de dag doorpraten. Maar dat deden jullie vroeger ook, toch? Van wat je allemaal verdiend had, hè

R3: Ja, dat was heel normaal toen.

PT: Gewoon aan het einde van de dag

R2: Ja of s 'ochtends.

R1: Ja of als begin van de dag een bakje koffie. Wat een hoop gebeurt op de kampen.

PT: Je was natuurlijk altijd samen, vooral met het rondreizen was je heel veel samen.

R1: Ja nou ja.

R3: Mijn vader die deed dat sowieso heel erg, bij de broers en zusters ging hij ook altijd op bezoek. Bij iedereen langs. Die zat dan een pot koffie om een uur of 11 s 'avonds leeg te drinken. Dan zagen ze hem aankomen en dan knipten ze het licht uit.

R1: Ja maar dat gebeurde niet vaak.

R2: Ja die ging er altijd s 'avonds uit

PT: En hebben jullie altijd met familie kunnen staan? Of is dat moeilijker geworden?

R2: In Wijchen niet.

R1: Ja toen we naar Wijchen moesten.

R2: Ja wel alleen met [onverstaanbaar].

R1: Ja maar dat was een nichtje van jou, maar dan stond je niet met familie bij elkaar. Dat bedoelt 'ie. Dat is wel moeilijker geworden, zelfs de meeste Reizigers die wonen in een huis. Meer in een huis dan in een wagen in Nijmegen.

PT: In hoeverre heeft dat te maken met het tekort?

R1: Ja in dat hele tekort dat mee is genomen, daarin zijn nog niet de mensen die al drie generaties lang in een huis zitten. Zeg maar, die hebben helemaal niet gereageerd want die zijn het gewend om in een huis te wonen. Die koesteren ook niet meer. Die zien dat het voor de generatie die op het kamp gewoond heb en graag een plek willen al moeilijk is. Zij ie al drie generaties lang in een huis wonen, die zeggen als die het niet krijgen dan krijgen wij het al helemaal niet.

PT: Wie maken zich daar dan wel hard voor?

R1: Ja mensen die al drie generaties in een huis wonen niet. Mensen die niet zo lang geleden bij hun ouders er ook gewoond hebben. Die van drie generaties in een huis wonen, mensen reageren vaak niet eens meer.

R3: Ja het is ook wel moeilijker geworden, ook met banken en alles. Je kan geen hypotheek meer krijgen.

R2: Ook waar we van de week mee spraken. Van die meisjes bij de gasketel.

R1: Bij de NXP daar.

R2: dat is gewoon een villa.

R1 ja die mensen zijn multimiljonair.

R2: Ja en zij zegt, als ik de kans zou krijgen ga ik terug naar het kamp. En ik zeg je hebt zo'n huis om in te wonen en je wilt weg.

PT: Zelfs zij ja? Waar zou dat mee te maken kunnen hebben?

R1: Ja de burens, je zit gewoon alleen.

R2: Het is toch veel gezelliger op het kamp.

PT: Wanneer moesten jullie naar wijchen?

R3: 81, 82 daar ergens denk ik.

R2: [weggelaten] was nog geen jaar denk ik.

R1: En toen overleed een oom van mijn moeder, of nee een tante, nee een oom. [Weggelaten] die had deze standplaats, en toen mocht mijn moeder deze standplaats overnemen. Want die hadden geen kinderen. Dus toen zeiden ze, dan gaat die naar mijn nichtje

R2: Acht jaar, je was acht toen we daar weggingen. Je was nog geen jaar toen we daarheen gingen

PT: Gingen jullie dan heel vaak terug om met familie te zijn?

R3: Iedere dag.

PT: Iedere dag ja?

R2: Ja .

R3: Dat hoefde dan van mij niet.

R1: Nee

R3: Als ik terugkwam s 'avonds van werk, dan zat ze al klaar.

PT: U wilde wel altijd maar van u hoefde het niet elke dag?

R3: Ja dan is dat denk ik toch zo met vrouwen die dat.

PT: Weet ik niet, mijn zus woont in Utrecht, die ziet mijn ouders ook niet heel vaak.

R1: Nee, maar dat is zo bij Reizigers. Vrouwen die buurten liever als mannen.

R2: Nee, buurten niet. Maar als je ergens heen wilt hoef je geen afspraak te maken. Er kan namelijk zomaar iemand binnen komen.

R1: Dat is ook een onderdeel van die cultuur hè, mensen lopen gewoon bij elkaar binnen. In principe.

R2: Ja maar...

R1: Tegenwoordig heb je, omdat er best veel vrouwtjes en burgers zijn komen wonen hier zegmaar, hebben sommigen een bel. Hier zit wel een bel maar met de deurklink kan je de deur gewoon open maken van buiten.

R3: Ja er zat geen klink op de buitenkant van de deur, die moesten we zelf erop maken. Iedere keer als wij naar buiten gingen, dan was je dat niet gewend. Dan viel die deur in het slot. Of er stond iemand buiten te bellen. Toen hebben we die klink erop laten zetten.

R2: Ik stond me eigen de hele tijd buiten de deur.

PT: En hoe lang hebben jullie deze wagen al?

R3: In 2011/12.

PT: Ja het is wel heel mooi.

R1: Ik denk eerder nog.

R3: Nee.

R1: Maar zo'n deur wordt standaard geleverd zonder die klink zeg maar. Die hebben we erop laten zetten. Dat is ook onderdeel van die cultuur, dat je spontaan binnenloopt bij elkaar en dat je gewoon mee-eet.

PT: Maar er is nooit een burgergezin op de Teersdijk gaan staan?

R2: Wel een keer een vrouw en een man.

R1: Ja maar dan praat je over de jaren zestig.

R2: Nee, nee. Toen [onverstaanbaar]. Dat was de enige, die wijf die zat de hele dag in de autobus haar eigen op te maken. De hele dag op te maken. En die had zo veel last van die kinderen dat ze later is weggegaan.

R1: Maarja, hoe lang is dat geleden man? Dan praat je over de jaren zestig man.

R2: Nee ik was geen drie.

R3: Toen was er nog niet echt een tekort aan standplaatsen. Toen waren er nog verschillende doortrekkerskampen. Dan had je hier ook, eigenlijk hier waar nou die bomen staan, daar had je een doortrekkerskampje.

PT: Heeft dat lang standgehouden?

R1: Ja nou ja het kampje dat was er in de jaren tachtig nog hier aan de overkant. Dus ja dat is verschillend, sommige gemeentes die hebben dat wel, in Nijmegen was eigenlijk het noodkamp. Dat noemden ze geen doortrekkerskamp, want je kon niet meer trekken. Dus die doortrekkerskampjes die zullen wel eind jaren zestig dan.

R3: Ja.

PT: Rond de grote centra?

R3: Ik denk tot de jaren zestig of zeventig dat je toen nog doortrekkerskampen had.

R1: Maar wat deden ze daar dan?

R3: Daar werden ook botten opgeslagen van die slachthuizen

R1: Slachtafval.

R3: Nee geen afval, echt botten.

R2: Toen wij kwamen op het kamp, toen was er allemaal weiland.

R1: Heel Dukenburg.

R2: De Berendonck was er nog niet.

R3: Dan hadden ze dat ook wel de gewoonte. Of ze zetten je bij een vuilnisbelt neer, of bij een spoorlijn, of zo ver mogelijk aan de rand van de gemeente zeg maar.

PT: Want hoe is Dukenburg hier dan gekomen?

R1: Ja dit was echt de uiterste grens, gemeentegrens.

PT: Maar nu is het vrij betrokken.

R1: Ja het is nog steeds de gemeentegrens.

R3: De a73 is de gemeentegrens hè.

PT: Het centrum is me nooit opgevallen.

R1: Als je het viaduct onder rijdt zit je in Wijchen, dus het is echt de uiterste grens. Wij wilde ook graag deze locatie uitbreiden. Dat zag de gemeente niet zitten zeg maar, vooral de burgemeester niet. Toen kwamen ze met andere locaties, en weer allemaal aan de rand van de gemeentegrens. Ergens achteraf waar er nooit huizen gebouwd zouden kunnen worden. Achter malden bijvoorbeeld. Dat is ooit een dumpgebied geweest van het ziekenhuis, van chemisch afval, daar wilden ze ons neerzetten. En in Oosterhout, tegen de Oosterhoutse gemeentegrens daar. En in Lindenholt tegen de snelweg aan. Tegen Beuningen aan.

PT: Dat is heel vreemd eigenlijk, want ik zie in de bronnen dat de gemeente het streven heeft uitgesproken dat toen in de jaren 77 was het, toen wilden ze eigenlijk al de grote centra alweer opsplitsen.

R1: Maar die hier niet in Nijmegen.

PT: Nee, maar die wilden ze tussen de burgerwijken gaan zetten.

R2: Ja maar dat wisten wij. Eerst moesten we niet naar de burgerschool, moesten we zelf een school hebben. Hadden we hier een school op het kamp, een kerk en een club. Toen, ja wij vonden dat fijn.

R3: En een slagboom hadden we hier.

R2: Toen moesten we naar de burgerschool toe, toen moesten we allemaal één worden. En wij hadden slagbomen hier voor het kamp staan. Het was echt een concentratiekamp. Er kwam nog geen hond hier.

R3: Grote luidsprekers op een paal, en daar zat dan een beheerder. Die zat voor bij de slagboom. Als er dan telefoon was dan werd er omgeroepen [moet lachen?] attentie attentie, telefoon voor de heer die en die.

R1: Ja dan hebben we het over de jaren zeventig natuurlijk.

#R2: Toen was er in Den Bosch iemand die doodging, toen gingen heel veel Reizigers daarheen. En als er iemand doodging van een ander kamp werd dat ook afgeroepen.

PT: Maar hoe was dat met die hekken, palen en slagbomen?

R1: Ja dat hek dat staat hier nog.

R3: Ja dat hek staat hierachter.

R2: Ja maar wij zijn wel erg gediscrimineerd vind ik ook.

R1: Ja en niet alleen vroeger, nou nog steeds.

PT: Mensen hebben inderdaad veel te zeggen over woonwagenbewoners.

R1: Ja dat is hartstikke triest joh. Ik las ergens in Twente, ik weet niet hoe de gemeente heet, de hele buurt in opstand. Maar wij hebben het ook meegemaakt met die andere locaties, ja joh, er kwamen hele wooncomités in opstand joh. Allemaal brieven uitgedeeld. En het was hartstikke goed met ze samenwerken. Op een gegeven.

moment kwamen ze naar ons toe, want ze wisten dat wij gewoon hier graag uitbreiding wilde hebben. En dan wilde ze toch wel graag met ons samenwerken

PT: Die andere wijken?

R1: Ja en dan willen ze ons niet hebben. Ze willen je niet als burens hebben, maar wel hier helpen.

R3: Ik denk ook dat veel mensen denken dat als ze hun eigen huis hebben en een baan en zo dat wij gevaarlijk zijn.

R2: Ik weet nog dat op een gegeven moment, toen regende het zo, er stond z'n man die vroeg 'woont hier []'. Ik zeg ja. Hij zegt, heel Oosterhout staat op de achterpoten. Maar die man stond in de stromende regen. Ik zeg kom maar even binnen meneer je wordt helemaal nat. Hij zegt heel Oosterhout staat op de achterpoten, wij hebben gehoord dat er een woonwagenkamp bij ons komt. Hij zegt dat wil ik van uw zoon zelf horen of dat zo is. Hij zegt van ja dat willen wij niet. Hij zegt wij jullie niet als burens. Ik zeg ja ik jou eigenlijk ook niet. Ik zeg je kan eigenlijk wel een kop koffie krijgen. Hij zegt ja dat wil ik wel. Ik zeg wel je schoenen uit. Had hij een poesje gezeten en zei, ja, wat is er eigenlijk op tegen.

PT: Ja als je er even mee in contact komt merk je meteen dat er eigenlijk niks.

R3: Ja weet je wat het eigenlijk is. Als een iemand een keer dingen hebben meegemaakt.

R2: Ja dat is het, mensen kijken televisie en die zien inval bij woonwagenkamp ergens in Nederland, en dan krijg je dat meteen op je bordje.

PT: Is dat anders dan vroeger.

R1: Nee dat was vroeger ook.

R3: Nee dat is hetzelfde gebleven.

PT: Hoe zat het eigenlijk met het groot houden van de Teersdijk. Want Nijmegen wilde eigenlijk niet verkleinen.

R1: Ja weet je waarom ze dat eigenlijk niet wilde.

PT: Vertel.

R1: Ja omdat hier gewoon niks aan de hand was, gewoon een hartstikke goed functionerend woonwagencentrum.

PT: Ja dat zie ik inderdaad in veel bronnen langskomen.

R3: Je ziet ook nooit politieagenten hier he. Of wijkagenten ofzo.

R1: Nee dat zie je hier nooit.

R3: Want er gebeurt niks.

PT: Dat zie ik inderdaad ook in de bronnen langskomen, dat de Teersdijk eigenlijk een heel goed klimaat had. Dat de mensen van het ministerie niks konden bedenken tegen het behouden. Maar de bewoners hier wilden ook blijven.

R3: Ja tuurlijk.

R1: Ja die wilde hier wel blijven. Maar in andere kampen wilde mensen ook blijven, en daar is het ook uit elkaar getrokken helemaal. Met de woonwagenbewoners, wat het probleem is geweest. Hier had je een sloofterrein, en een kerk en een school, en een soort wijkcentrum en een crèche. Maar dat is allemaal opgeruimd, maar veel mensen waren gewoon niet zo goed geletterd. Dus ja een hele ingewikkelde brief schrijven, of een hele ingewikkelde brief lezen van de gemeente was best een probleem.

R2: Ja velen konden niet lezen.

R1: Ja ze vonden het moeilijk om een moeilijke brief te lezen. Dus dan interpreteerde ze het vaak verkeerd, of dan begrepen ze het niet helemaal. Dat is hetzelfde als met, ja.

R2: Het kwam door het reizen dat ze niet konden lezen want ze hadden nooit op een vaste school gezeten.

R1: Nee en daarom hebben heel veel mensen er niks tegenin gebracht. Want eigenlijk zijn al die voorzieningen allemaal afgenomen.

PT: En daar waren jullie ook niet blij mee dus, dat die weggingen?

R3: Nee zeker niet, ik vond dat het mooiste wat er was. Een eigen school, een eigen kerk, een eigen clubgebouw, een voetbalveld.

PT: Wat maakte dat zo mooi?

R1: Een sociaal leven.

R3: En vooral als kind zijnde, er was altijd wat te doen natuurlijk. Je ging niet de straat op om rottigheid uit te halen, want er was hier genoeg te beleven.

PT: En dat was moeilijker op burgerscholen.

R2: Je en respect he voor juffen en meester.

PT: ja is dat anders?

R1: Ja dan kreeg je een klap

R2: Ja als een meester bij de deur zei dat je fout was geweest, dan

R3: Dan brachten ze je wel bij ja. De meester had wel bepaalde, hoe zal ik dat zeggen.

R1: Autoriteit.

R3: Hij mocht eigenlijk zelf zijn beslissingen nemen.

PT: Maar op de meeste scholen mocht dat ook niet meer.

R2: Die kregen ook gevarengeld hè.

PT: De docenten kregne gevarengeld?

R3: Ja daar zat ook een bepaald risico aan .

PT: Daar komen ze nu niet meer mee weg.

R3: Ik zeg het eerlijk. Beter kon je het niet hebben. Want de meester eigenlijk door een ringetje te halen. Toen hij 55 was of zoiets, of 57 werd hij ook gepensioneerd. Hij wilde niet op een andere school werken.

R2: Wij zijn een jaar of tien geleden, zijn we naar zijn begrafenis geweest.

PT: Was de band zo goed?

R2: Ja zo goed. We hadden echt respect voor die man. En we kwamen in de kerk, het halve kamp zat er.

PT: Echt iedereen kende ze nog.

R3: Er werd een soort anekdote voorgelezen en ik herkende het gelijk. Ik moest op voor mijn zwemles. En er werd omdat je altijd druk bezig was werd er niet zo veel aandacht aan geschonken. [Verwijderd] was dat dan, die kwam je dan ophalen. Die had alle attributen bij zich om het zwemdiploma te laten halen. En dan ging die mee en dan bracht hij je weer naar huis toe. En dan lazen ze ook voor in de anekdote. Ik herkende het wel.

R1: Ja die mensen waren ook een soort verkapte sociaal werkers joh. Dat was hetzelfde met die [Verwijderd]. Vroeger liep hier zoon sociaal werker van de kerk, omdat hier ook een kerk op het kamp was. Die deed heel veel voor de mensen joh. Belastingbrieven invullen en allemaal dat soort dingen..

PT: Stopte de hulp voor minder geletterden ook toen de voorzieningen werden opgeheven?

R3: Ja, toen dat allemaal wegging. [Verwijderd] heeft hier wel wat langer gelopen.

PT: En waarom deed hij dat?

R3: Ja dat zal hij ook wel uit de gemeente hebben gedaan.

R3: Ja ik weet niet, of hij vanuit de hoe heet. Er was ook geen opvolger voor hem ofzo.

R1: Ja hij kwam ook vanuit, landelijk woonwagengedruis was dat.

R2: [Verwijderd] is zijn hele leven op het kamp geweest. Toen hij jong was heeft hij zijn hele leven op het kamp, was hij meester. Toen is hij naar Nijmegen gegaan en is hij hier meester geweest.

PT: En hoe was het dan om daarna op een burgerschool te gaan?

R1: Ik heb hier nog op school gezeten?

PT: Ja? Wanneer zijn die scholen dan opgeheven.

R1: Begin jaren negentig.

PT: Oh ik dacht eerder.

R1: Nee de scholen, de klassen waren wat eerder opgeheven. Alleen de crèche en de kleuterschool die hebben nog hier gezeten gewoon. Dus ik heb hier ook nog op de crèche gezeten hè. En toen ging je naar de Springschans in Tolhuis toe.

PT: En hoe was die overgang naar een burgerschool?

R1: Ja ik was toen zo jong, daar heb ik niet echt meer helemaal meegemaakt in mijn hoofd. Ik ben ook in Wijchen naar school geweest. Ik weet wel dan zat ik in Wijchen op school. Dan zat je eigenlijk gewoon in een, gewoon op school. Maar ik was wel heel blij toen ik hier naar school ging. Ik ging dan wel naar Tolhuis, maar z'n 50% was van het woonwagengedruis en 50% van Tolhuis. Dus ja, dat voelde wel als thuiskomen zeg maar.

R3: Ja je was soms wel een beetje afzijdig.

R2: In Wijchen wilde je helemaal geen contact.

R1: Ja als je een klein kind was. Ja andere soort mensen, andere soort, ja.

R3: Ja je hebt er nog wel kameraden aan over gehouden van die school.

R1: Maar, ja. Als je dat, dat was een hartstikke mooi schoolgebouw hier. Mooie gymzaal.

R3: Alles had je daar.

R1: Daar hebben we nog veel gevoetbald, dan klommen tegen die palen omhoog en boven door het raampje naar binnen. Dan kon je mooi voetballen daar als het regende.

R3: We hadden ook een eigen voetbalclub hier hè. De Teersdijkse boys.

PT: De Teersdijkse boys ken ik niet, maar de Beuningse boys wel.

R1: Ik denk dat die is opgeheven toen de Teersdijk vernieuwd is eigenlijk. Die voetbalclub lag voorop het kamp. Het kamp was vroeger anders hè, het stond in een rondje en in het midden was één groot veld. Het was zo ingericht dat je met zijn allen om een middenveld heen stond. Op dat middenveld gebeurde het openbare leven. Iedereen zat op de trap, en dan zat daar iemand, een beetje bij elkaar zitten, potje kaarten, Stieg Gooien. En hier hebben ze toen eigenlijk een stratenplan veranderd als een gewone woonwijk.

PT: Hoe was dat dan, merkte je dat ook in het sociale leven?

R3: Ja, toen dat vooral. Wat zal ik zeggen. Kort daarna zijn wij eigenlijk getrouwd en naar Wijchen toe.

R1: Wanneer is dat kamp, 75 ofzo, 78? Dat veranderde zo, ie ronde carré zeg maar. Maar wat vond jij ervan, werd het anders?

R2: Minder gezellig hoor.

R3: Sowieso minder contact met elkaar natuurlijk.

R2: Ja en vroeger, je zat op de trap, zag je de kerels Stieg Gooien, zag ja daar de kinderen spelen, was daar de frietzaak.

R3: Veel meer buiten leven was dat toen hè. Iedereen was veel meer buiten.

R2: Maar dat kwam ook door de woning.

R1: Maar ook wel hoe je stond. Nu heb je niemand meer tegenover je. Als je de hele dag 20 man tegenover je hebt, dan is er veel meer te beleven natuurlijk.

PT: Ja, nu als ik er doorheen rijd. Nu omdat ik er iets meer vanaf weet dan de 'gemiddelde burger' herken ik het wel, maar een paar jaar geleden had ik het niet herkend als woonwagencentrum.

R1: Ja het is net een 'gilettenpark' eigenlijk

PT: Ja gewoon een woonwijk.

R3: Je moet het maar zo zien, als je met 80 wagens rond een heel groot grasveld staat. En het is daar 25 30 graden, iedereen zat buiten. En omdat die wagens dan kleiner waren.

R1: Ja maar in de winter waren ze ook buiten man.

R3: Ja maar goed, in de zomer sowieso, dat uh.

R1: Maar toch zijn veel kampen, zijn daar wel aan. Die hebben altijd de indeling gehouden. In Groningen hebben ze bijvoorbeeld de Kring, die staan ook echt in een kring. En niet alleen in Groningen, in heel veel kampen hadden ze dat gewoon gehouden.

R3: In Breda, waar Mien staat, dat is ook eigenlijk om een grasveld heen gebouwd.

R1: Maar in Eindhoven hebben ze ook het grotere kamp weggedaan, maar hebben ze de kleinere kampen om een veldje heen gedaan. Dat is eigenlijk hoe het hoort te zijn.

R2: Van de week toch ook nog een keer dat ik zei 'oh wat een mooi kampje', zo'n veldje.

R1: Ja dat is eigenlijk hoe de indeling van een woonwagenkamp hoort te zijn. Dit is zo gemaakt omdat de gemeente Nijmegen er een gewone woonwijk van wilde maken. Toen begonnen ze daar ook mee. Toen was er ook zo'n filmpje, heb je dat gezien?

PT: Nee, die heb ik nog niet gezien denk ik.

R1: Ik zal het even opzoeken.

R3: Ja het is wel jammer dat ze dat zo allemaal gemaakt hebben hoor.

PT: Want hadden jullie, toen dat kamp werd veranderd, hadden jullie toen het gevoel dat. Wat ik vanuit Nijmegen zie, is dat Nijmegen heel erg het idee had dat ze het samen met de woonwagenbewoners deden. Dat ze samen de Teersdijk probeerde te behouden tegen de deconcentratie van het Rijk. Omdat het zo'n goede woongemeenschap was.

R3: Ik weet niet of dat dit zo gespeeld is geworden. Dat weet ik niet.

R2: Ze hebben deze indeling gedaan zodat ze een betere kijk op de mensen hadden, dat ze ons beter in de gaten moesten houden. Eerst moesten we bij elkaar.

R3: Er waren wel kampen waar problemen waren, ik denk dat ze het daarom uit elkaar hebben gezet. Dat het kleinere kampjes zijn geworden.

R1: Ja en integreren he, ze wilden eigenlijk dat het stopte met bestaan, die Reizigers en gewoon integreren in de massa.

R3: Ja dat kan eigenlijk niet.

R1: Ja we zijn eigenlijk een hele aparte cultuur.

R3: Ja Het heeft ook nergens gewerkt.

R1: Heel veel mensen denken dat de Reizigers, dat dat iets is van de afgelopen honderd jaar. Die woonwagenbewoners die zijn een beetje tweede helft negentiende eeuw. Daarvoor had je gewoon een reizigers cultuur, die bestond al honderden jaren. In een boek uit 1490 ofzo, door Maarten Luther, die beschrijft gewoon Reizigers. En beschrijft dat Bargoens praten en zo, ja. Dat ze staan te bedelen en te schooien om geld. Dat ze zich voordoen, dat ze eigenlijk niks nodig hebben maar wel om een aalmoesje schooien hè. Mijn moeder heeft ook geschood he.

R2: Ik heb nooit geschood..

R1: Jij bent toch ook wel eens bij een klooster geweest om te vragen of ze iets te eten hadden.

R2: Wel waar.

R1: Nee maar, ja

PT: Het klooster is er om te helpen toch

R2: Vroeger waren met mijn moeder aan het venten met een tas. En als we dan in een dorp ventten en school was uit om 12 uur [onverstaanbaar]. Die zagen ze vaker lopen daar, venters, want wij kwamen daar ook Reizigers tegen die daar ook aan het venten was. De school zag dat dan en de hele school lachte je uit 'Schooiers! Schooiers!', ja viezeriken jongen.

R3: Maar kijk, bij dat klooster eten. Vroeger had je niet een frietzaak op iedere hoek van de straat ofzo. Als we dan in de buurt van het klooster waren, dan wisten we wel dat we iets bij het klooster konden halen natuurlijk. En het kostte niks.

R1: Ja en veel vroeger hè, die mensen die trokken rond. Ook voor 1850 waren die kramers allemaal. Had je ook die circusartiesten, bijvoorbeeld mijn vaders kant van de vrouwelijke bloedlijn. Die zijn heel Europa doorgetrokken. Vanuit Avignon. Tot aan Finland aan toe. Vanuit Zuid-Frankrijk en dan zijn ze in Nederland terecht gekomen, en dan zijn ze naar Moldavië, Finland. Die hebben zelfs zo'n heel groot theatergebouw in Roemenië.

R3: Daar weet hij meer van dan ik.

[Video van 40:10-42:32]

PT: Het zag er wel heel mooi uit in de video, maar ik kan me wel voorstellen dat de cirkel heel fijn was.

R2: Ieder jaar is er een bijeenkomst in de oude school van alle woonwagenbewoners.

R1: Dat is eigenlijk vroeger een paardenmarkt, dat is al eeuwen oud. Daar komen heel veel Reizigers op uit.

PT: Hoe heet die?

R1: Oudeschoot, dat is in Friesland.

PT: Ook interessant.

R1: Maar je ziet het, mijn opa die heeft toen ook meegewerkt. Ze hebben het toen samen met de gemeente zo gemaakt. Maar niet iedereen was daarvoor.

R3: Nee.

PT: Ze laten alleen de mensen zien die het ermee eens waren.

R3: Het lag in het straatje van de gemeente natuurlijk. Die was daar wel voor in.

R1: Een gewone wijk wilden ze maken.

R1: Dat was ook die herstructurering in 2012, toen bleven ze er ook maar op hameren. Een gewone wijk. Toen hebben ze zelfs die straten van Teersdijk, die naam, die wilden ze helemaal laten vervallen. Toen zijn al die straatnamen veranderd.

PT: Ik zag allemaal bordjes inderdaad.

R1: De Tolrechtstraat, tolgeldstraat. Toen hebben ze die vaste woningen ook gebouwd, daar at eigenlijk niemand op te wachten. Dat is gewoon door de strot heen gebouwd. De gemeente heeft gewoon gezegd. Er stonden wat mensen met een huurwoonwagen. In 2010 of 11 hebben ze gezegd, die huurwoonwagens die gaan we niet meer verhuren, die gaan gewoon weg. Dus dan moet je.

PT: Die mensen die moesten toen in een huis gaan wonen?

R1: Dat is ook wel een probleem natuurlijk hè. Heel veel mensen die zijn ook weggegaan hier, die moesten een nieuwe wagen, die oude was helemaal op. Die hadden helemaal geen geld voor een andere wagen. Dus die zijn gewoon noodgedwongen vertrokken in een huis omdat de wagen van rottigheid uit elkaar viel.

PT: Er was een hele tijd een redelijk gunstige huurregeling toch?

R3: Ja, ik weet niet of dat echt gunstig is. Er werd ook niks aan gedaan, het was alleen een stukje grond.

R1: Nee maar hij bedoelt huurwagens.

R2: Nee die waren veel te smal om in te wonen, ik weet helemaal niet wat die betaalden. Heel vroeger.

R1: Maar die kon ook niet zomaar iedereen krijgen, je moest volgens mij wel aan de sociale dienst zitten.

R2: Die kon op de kinderbijslag.

R3: Op de kinderbijslag werd een gedeelte ingehouden.

R2: Dat was wel fijn hoor, dan kon je zo ineens een wagen gaan bestellen van een meter of twaalf en vijftien, dan kreeg je de kinderbijslag en dat hielden hun dan in.

PT: En wanneer was dit een beetje.

R3: Ik denk dat dat ook weer ergens tussen zestig en zeventig was.

R2: Nee man, veel later. Ik denk in de jaren 75.

R1: Dat is toch jaren zeventig? Maar ja, weet je wat het is. Je zag een hele omslag hè. Mensen trokken rond en hadden ambulante beroepen zeg maar. En toen later zijn ze allemaal vast, dat had natuurlijk ook met de opkomst van de auto te maken, dat liep een beetje samen in die tijd. Toen kwamen die autosloperijen en alles hè. Waren ze niet meer mobiel, trok je niet meer rond, dus dan kon je net zo goed een eigen bedrijfje beginnen bij de deur.

PT: Op een gegeven moment konden die ambulante beroepen niet meer, je stond vast en kon niet meer doortrekken. Hoe vonden mensen dat? Dat venten van vroeger dat kon niet meer.

R2: Ja ik ging met mijn moeder mee hè, ik was een klein meisje.

R3: Er werd van alles gedaan hoor, in de zomer kersen plukken. Dan kwamen ze bij elkaar bij de kersenboeren.

R1: Met de wagen stond je daar dan bij ja.

R3: En dan was het naar Zeeland, dat we in Renkum stonden en de volgende dag stonden we op een akker in Zeeland. Stonden ze op een bomenland, bomen plukken. Dat mik je gewoon mee.

PT: Van alles kon je doen natuurlijk.

R3: Toch wel steeds, dat heel veel reizigers toch wel die streken opzochten, heel veel Reizigers bij elkaar.

PT: Maar kwam het dan vaak voor dat mensen in dienst werkten?

R3: Ja, maar niks was vaste dienst.

R1: Ja maar seizoenswerk.

R2: Ja nou hebben ze daar polen voor.

R1: Ja maar weet je wat het is, dat is. Ja met zulke beroepen, je trok rond en je zocht elkaar een beetje op natuurlijk.

PT: Maar de autosloperijen, die kwamen nadat mensen moesten gaan staan. Maar die moesten ook stoppen in de jaren negentig. Hoe was dat?

R1: Die zijn toen allemaal naar de Westkanaal gedaan.

PT: Maar niet iedereen kon daar naartoe toch?

R1: Ja heel veel mensen hebben die schuren afgepakt.

PT: Weet u nog wat voor effect dat heeft gehad op de gemeenschap?

R1: Ja mooi ellende.

R3: Ik had ook een klein stukje grond was dat eigenlijk, met een schuur erop. Maar dat werd gewoon afgenomen joh. En net wat mijn zoon zei, omdat dat best wel moeilijk was om bij de gemeente aan te kaarten of tegenin te gaan, dat werd gewoon niet gedaan. Dus de gemeente zei gewoon je gaat ervan af, het hele sloofterrein wordt opgeruimd en dat was het gewoon.

PT: Er werd niet echt veel geluid tegen gegeven?

R3: Nee, niet echt. Sommigen zeg maar.

R2: Die bleven daarin hangen. En dan zei de gemeente, die krijgen een uitkering. En dat werkte de gemeente in de hand. Sommige mensen, die hadden dat liever niet en die gingen verder met hun bedrijfje.

R1: Maar, het is eigenlijk wel schandalig vind ik. Als je kijkt in al die jaren hoe grote invloed het hebt gehad, op de hele reiziger bevolking en cultuur zeg maar. Eigenlijk heeft de hele cultuur een flinke klap gekregen omdat je niet meer rond mag reizen. Dus gewoon, ja.

PT: En ook dan dat er weerstand wordt getoond met autosloopbedrijven.

R3: Ja want hier had je, ik denk rond dat hele kamp. Daar zat dan misschien wel zo'n zestig kleine bedrijfjes op de 82. Ja welke gemeenschap is zoiets zeg maar. Meer als de helft werd daar gewoon afgenomen. Daar kunnen ze een stukje grond krijgen, een klein aantal kon daar een stukje grond kopen en de rest die werd gewoon. Dan was het afgelopen.

R1: Want daar zaten al veel sloperijen.

R3: Die zaten daar al.

PT: Was zo'n uitkering, was dat pijnlijk omdat er zo'n overheidsafhankelijkheid bij kwam?

R3: Je werd gewoon, ik had mijn handel gewoon hier bij de deur. Ik heb die auto's hier bij de deur gehad.

R2: En vaak zat een bekeuring gehad.

R3: De politie hing dan een boete erop. Ik heb wel eens gehad dat een agent mijn sleutel eruit had gehaald, dan moest ik ze weer bellen en dan moesten ze die komen terugbrengen. Omdat ze voor de handel waren. De gemeente had de grond afgenomen zeg maar. Je kon geen kant heen. En ik wou geen uitkering dus ik moest mijn handel verder doen.

R1: Ja, maar hij bedoelde zeg maar zou het pijnlijk zijn geweest voor sommige mensen wie toen wel een uitkering pakten.

R2: Ja dat denk ik ook.

R3: Natuurlijk.

PT: Dat lees je dan ook, dat het zijn van je eigen baas heel belangrijk is.

R3: Ja.

R2: Ja.

R3: Dat een hele hoop mensen gewoon de kans gewoon ontnomen werd.

R2: Over het algemeen als de Reiziger hun eigen [onverstaanbaar].

R1: Vroeger, voor dat Reizen, had toch niemand een uitkering. Alleen toen je vaststond kon niemand de kost verdienen. Dan zeiden ze van, een uitkering moet je hebben.

R3: Ja.

R1: Net als op het oude kamp van de gasketel, daar stonden gewoon de sloopauto's aan de wagen gewoon. Daar waar hier de wagens staan.

R3: Daar zijn denk ik ook nog wel foto's van.

R1: Kan je makkelijk foto's uit het gemeentearchief vinden?

PT: Ik kan er wel naar kijken.

R1: Want dat ene bord dat je daar straks zag met regionaal woonwagencentrum wat weggehaald wordt, daar komt nou dus weer een bord te staan. Daar hebben wij voor geopperd. Het is cultureel erfgoed dus dan moeten ze dat gewoon neerzetten. Ze zijn nu een bord aan het maken met Woonwagencentrum Teersdijk. Ook zo'n wit bord met zwarte letters, dat komt dan weer hier te staan. Er komt ook een bord langs, een soort informatiebord. Daar heb ik een tekst voor geschreven. Ik ken ze wel op internet, maar dan is de kwaliteit niet zo mooi.

PT: Ik kan ze proberen te vinden via het gemeentearchief. Als je een beetje weet wanneer ik moet kijken

R1: Ja ik heb wel wat ouwe foto's gevonden.

R3: Uit welke periode, van bij de gasketel?

R1: Ja ook van bij de gasketel, van allebei. Dat is wel mooi om van beide periodes wat te laten zien.

R2: Bij het ouwe kamp sta ik op de trap, bij de wagen zo. Ook op een vuilnisbelt staat. [Onverstaanbaar]. Ik sta ook nog zo, ik denk een jaartje of zeven acht. Heel verwaand met een kralenketting om. Ik zal je die foto eens laten zien.

R1: Moet ik je die films en foto's ook sturen?

PT: Ja als je dat wilt doen zou dat wel mooi zijn.

R1: Het is in ieder geval gigantisch wat toch wel op de mensen getrokken hebt hoor, dat hele beleid.

R2: Heb je deze foto wel eens gezien van mama? Daar dansen we. Dit is mijn moeder.

R1: Ja dat is slechte kwaliteit, dat kan hij zo toch niet zien.

PT: Jawel jawel, ik zie veel oude foto's.

R3: De kwaliteit zal nooit helemaal goed zijn.

PT: Ja maar soms zijn oude foto's ook van hele goede kwaliteit, dat zal je verbazen.

R1: Maar ja, het is. Ik kan me nog wel herinneren hier, dat die dingen. Wij waren op vakantie geweest in Spanje, toen kwamen we terug en was die school weg. Die hebben ze toen net voor de, toen wij weggingen zijn ze begonnen met slopen. Kwam je terug en dan was die school weg. Dan kon ik wel een traantje wegpinken.

R3: Systematisch werd het allemaal een beetje opgedoekt. Eerst ging de kerk weg.

R2: [onverstaanbaar]

R3: Clubgebouw weg.

R1: Ja.

PT: Maar de Rijksoverheid wilde al die dingen in de jaren zeventig weer oprollen, die wilden het toen weer mooi geweest.

R1: Maar dat is niet overal gebeurd natuurlijk, je hebt heel veel grote kampen die gewoon intact zijn gelaten. Ik weet niet of het echt rijksoverheid was of gemeentelijk. Bijvoorbeeld in Emmen, in Groningen, IJmuiden heb je een heel groot kamp. Zeist, huis Terhuiden. Apeldoorn heb je een groot kamp. Maastricht, Vinkenslag. Dat is wat later pas veranderd, pas 15 jaar geleden is dat veranderd. Den Bosch is ook gewoon een groot kamp. Er zijn dus heel veel grote kampen gewoon gebleven. Sommige plaatsen zijn ze weggegaan.

PT: Ja dat is ook zo.

R1: Wij weten ook niet hoe dat zit, waarom mocht dat weg en dat niet?

PT: dat is mijn taak om uit te schetsen in Nijmegen.

R1: Ja.

R2: Kijk dit is de wagen van mijn overgroot oma.

PT: Oh joh, dat is heel anders.

R1: Die stonden in Venlo, ook veel in Venlo.

PT: Mijn vader komt uit Venlo.

R1: Moet je eens vragen of hij ze kent.

PT: [onverstaanbaar]

R2: [onverstaanbaar]

R3: Bewoners van Venlo ja.

R1: De woonwagengemeenschappen, die waren allemaal familie van elkaar. Die ging met die, die ging met die.

R2: Ja en inteelt.

PT: Oh ja joh, inteelt?

R1: Nou ja, inteelt. Maar wel soms kwam toch wel regelmatig voor dat achterneven en achternichten met elkaar ja

PT: Ja dat zal stiekem ook bij veel anderen gebeuren.

R1: Nee, dat was niet zo'n grote gemeenschap.

R3: Ja wat je nu hoort met inseminaties, dat erbij zijn die een paar honderd kinderen hebben.

R1: Ja dat was in die gemeenschappen, in Urk toch ook, Groesbeek.

R3: In al dat soort dorpen.

R1: Dat zijn al die bastionnetjes van vroeger, die hechte gemeenschappen. Dat was overal.

PT: Ja tuurlijk.

R2: Dit was ook in Assen en zo.

PT: Je loopt zo naar de burgen toe inderdaad.

R1: Toen had je nog geen elektrische apparaten natuurlijk he, alles wat gebeurde was buiten he. Het was niet alleen rozengeur en maneschijn op de oude kampen. Je had natuurlijk ook een hoop viezigheid en een hoop vuil, en er werd niets opgeruimd. Rotzooi lag er en, ja. Ratten..

PT: [onverstaanbaar]

R1: En vooral als je tegen een vuilnisbelt aanstond zeg maar.

R2: [onverstaanbaar]

R1: Daar wemelde het van de ratten. Ik heb oude filmpjes gezien, dat ging over de Soesterberg, daar ging het over de gezondheidssituatie. Met Pest en zo, weet ik het allemaal. Dat was gewoon schrijnend. Ja.

R3: Frans Kunst die zingt daar toch over?

PT: Dat werd wel beter met de Teersdijk?

R3: Ja maar daarvoor was het ook niet zo dat je echt in het vuilnis stond.

R1: Maar bij de gasketel wel meer.

R3: Dan praat je in de jaren vijftig of zestig ja.

R2: Daar had je wel een hoop rotzooi buiten, maar de wc's die werden iedere morgen wel schoongemaakt.

PT: Ja.

R2: Want er kwam een kerel met die kruiwagen [onverstaanbaar].

R1: Dan kon je naar de wc!

R3: Dan hadden we zo'n man rondlopen ja. Waar kwam hij toch vandaan? Het was echt een straatveger was dat. Die deed de hele dag het kamp schoonvegen en alles.

R2: Kijk hier, Sinterklaas op kamp. Heb je dat wel eens gezien [Verwijderd]?

R1: Ja

R2: Hier staat [verwijderd] zijn vader.

PT Oh op de achtergrond ja

R1: Oh ja dat is een mooie, is dat opa ja? Waar was dit dan?

R2: Den Bosch/ Oss.

R1: Oh ja, ik zie het ja. Wie is dat die daar staat, [Verwijderd]?

R3: Laat eens kijken.

R2: Ik denk dat [Verwijderd] dat is ja.

R3: Ik kan nog zo ver teruggaan, Oss. In Oss hadden wij wel elektriciteit. Daar had je metertjes op het kamp staan, daar moest je dan een dubbeltje induwen zeg maar. Als dat dubbeltje op was dan viel die stroom uit.

PT: Dan moest je telkens weer opnieuw.

R3: Dan moest je weer opnieuw beginnen.

R2: Allemaal naar elkaar toe hè. Dan kwam je aanrijden in Maastricht.

R3: Moet je eens kijken joh, wat een modderzooi allemaal.

R2: Oma, mag ik een draadje stroom van je. Zo ging dat.

R3: Even kijken, ik denk dat ome Wim of ome Henk daarbij staat, denk ik.

R2: Dat denk ik niet.

R3: Die hier staan?

PT: Maar in hoeverre werd er vroeger tegen gemeentes opgetreden?

R1: Ja nou ja, toen werd er ook wel gedemonstreerd enzo. Ze hebben zeker, vroeger gebeurde het ook wel. Wat ook gebeurde eigenlijk, niet om het een of het ander, maar. Eigenlijk voor die woonwagencultuur, als je het daar dan over hebt zeg maar. Eigenlijk van vroeger uit hè. Bijvoorbeeld woonwagenmannen, die waren eigenlijk nooit getatoeëerd, die gingen venten. Nee niet vaak. Later toen die inmenging eigenlijk kwam, die inmenging ja, omdat mensen vast gingen staan, ja daar kwamen geen mensen van de kwakkenberg op dit kamp. Jongens die verkering kregen, was het vaak uit de slechtere mensen uit Nijmegen. Toen kwam het ook allemaal een beetje meer. Dat was vroeger niet echt

R3: Nee niemand.

R1: Nee, dus ook wel qua asociaal, kwamen. Denk ik ook soms wel wat meer asociale mensen kwamen en zo.

PT: Ja?

R3: Uit die mindere wijken bedoel je?

R1: Ja, maar dat is wel.

R2: Onverstaanbaar. Maar we hebben eens in een café gezeten in de Heesestraat daar. Dan komt er een vent naar ons toe, een hele rare vent. Echt zo'n tokkie. Hij zei, ik ga naar de hut. Wij zeggen waar woon je dan? Teersdijk! [Onverstaanbaar]. Waar dan? Op het kamp? Ja zei die ik kom van het kamp. Wij zeiden wat raar want wij kennen je helemaal niet. Maar hij wilde gewoon van het kamp komen, maar die kwam helemaal niet van het kamp. Allemaal van die zilveren kettingen enzo met van die grote kruisen eraan. Dat hebben wij helemaal niet

R1: Daar heb je ook een woord voor in het Bargoens he.

PT: Ja?

R1: Voor mensen die een beetje asociale mensen die willen doen als dat ze van het kamp af komen. Dat noemen ze Timzakken

PT: Timzakken? Gebeurt dat veel dat mensen doen alsof ze van het kamp komen?

R1: Ja ja.

R3: Dat heb ik al meegemaakt, toen was ik misschien zo groot. In de buurt aan het spelen ofzo, dan zeiden ze uit hun eigen al, weet je niet dat ze hier van het kamp kwamen.

R1: Of als je ruzie had 'ja ik ga al mijn vrienden erbij halen van het kamp' dit en dat, wilden ze indruk maken. Ja doe maar joh.

PT: Word jij opeens gebeld joh.

R2: [Verwijderd] kreeg hier ruzie bij de IJskraam en toen zei dat jong, die zei als je nou niet ophoudt zal ik ze van het kamp er eens bij gaan halen. En [Verwijderd] zegt wie ga jij erbij halen dan? Ja zegt hij [verwijderd]. En dat was haar vader.

R1: Ja, maar dat is. Je hebt wel bepaalde, sowieso die hele cultuur hè. Als je kijkt in een Frankrijk of een Engeland, is het eigenlijk onbestaanbaar dat een Reiziger met een burger gaat. Dus hier.

PT: [verwijderd] hier is dat echt nadat je niet meer kon reizen.

R3: Wel het meeste zeg maar, dat hebt dat eigenlijk wel echt doorgezet.

R2: De reizigers waren er vroeger ook op tegen.

R3: Wat je nou wel weer meer ziet zeg maar, is dat die meiden en die jongens verder op stap gaan.

R1: Dan zoeken ze elkaar op.

R3: Toen die tijd gebeurde dat niet zo vaak eigenlijk, in de jaren zeventig tachtig.

PT: Maar vonden jullie ouders daar dan iets van, die hadden nog langer rondgereisd.

R3: Ja we werden toch een beetje kort gehouden he, met de meiden zeg maar he sowieso.

R1: Veel strenger.

R2: En nu mogen de meisjes naar Amsterdam, en in Amsterdam in een café zitten jongentjes van Den Bosch en van Oss. Maar nou hoor je ook heel vaak dat er een Reizigersmeisje uit Den Bosch met eentje van Apeldoorn trouwt.

PT: Dat gebeurde dus meer nadat de grote kampen?

R2: Nu wel als toen in onze tijd.

PT: Zijn mensen dan ook bewuster geworden van het Reiziger zijn?

R1: Ja ik denk het wel.

R3: Ja.

PT: Want ik hoorde een vriendin van mij die had een jongetje van vijf in Malden die was heel trots op zijn .reizigersidentiteit.

R1: Sinti zijn dat..

PT: oh ja dat klopt ja, Sinti.

R1: Maar ja dat is wel meer gekomen, en dat is ook wel omdat er toch wat meer mee geprofileerd wordt naar buiten toe. Kijk je bent altijd trots op je cultuur geweest, maar het wordt nu wel veel meer uitgedragen. Maar dat komt door televisieprogramma's, en ja van alles he. Social media, dat is toch wel een manier van woonwageneigenaren om met elkaar in contact te komen. Van de andere kant wat meer.

R2: [onverstaanbaar]

R1: Je hebt ook mensen die heb je tientallen jaren niet meer gezien en op facebook kom je weer met elkaar in contact.

R2: Nou zeggen ze dan, ze zijn op tegen als je van kamp kwam, maar vroeger waren die Reizigers er ook op tegen op die burgers. Dat ze naar het kamp kwamen. Ja.

R3: We wisten de achtergrond niet

R1: Je weet niet wat voor vlees je in de kuip neemt.

R2: Ja, dat zeiden ze toen. Als dan een jongen met een burgermeid verkering had, och [onverstaanbaar], die maken al die centen op en lippenstift en poeier. Zo werd dat dan gezegd ja. Dus die Reizigers waren daar toen ook op tegen.

PT: Maar dan bewustzijn van die cultuur, was dat vroeger hetzelfde of hoe is dat?

R3: Ja ik vind van wel, dat verzweg je ook echt niet hoor dat je van het kamp afkwam. Dat moesten ze wel weten. Eigenlijk ook tegen mijn klanten altijd gezegd he. Sommigen hebben er ook bij gehad, die vroeger dan ook: waarom woon jij in een wagen. En dan moest je dat hele verhaal uitleggen van waarom.

R1: Ja

R3: Sommige mensen snaptten dat ook niet.

R1; Nee maar dat snappen ze nog steeds niet. Sommige mensen, moest je eens kijken bij zo'n krantenartikel joh. Als er wordt geschreven over een woonwagenkamp. Die kunnen niet begrijpen waarom mensen in een woonwagen, die denken dat je de belasting zit te ontduiken. Dat schrijven ze er letterlijk onder hè, belastingvoordeel, het moet maar eens een keer afgelopen zijn met de belastingvoordelen.

R3: Dat heb ik ook een keer meegemaakt.

R2: Net alsof we voor niks wonen.

R1: Ja, dat we voor niks wonen.

R3: Dan kwam ik bij mensen zeg maar, waar ik dan een of twee keer geweest was, die vertelden dat dan zo. Maar jullie betalen geen belasting riepen ze, dat willen wij ook wel. Oh?

R1: Wat zei jij? Dat willen wij ook wel.

R3: Ik zei dat is voor mij nieuw, als ik die belastingpapieren pak hier, dan, heel ander verhaal.

R1: Heb je dat wel eens gehoord, dat verhaal hoe dat gekomen is. Dat hele verhaal van die drie procent belasting. In Maastricht zeg maar, daar had je ook zo'n bedrijvencentrum bij het kamp. Die betaalden geen belasting inderdaad, maar dan heb ik het over de jaren zeventig he, die werkten gewoon en die deden een beetje bijklussen. Dan kwam de belastingdienst daar en die zei, jullie zijn allemaal heel mooi bezig maar er moet wel belasting betaald worden. Dat is goed zeiden ze, en dan zei die kerel van de belastingdienst, weet je wat dan doen we een tarief van drie procent, en dan moet je alles volgens de regeltjes en volgens de wet maar opgeven en doen. En toen hebben hun gelijk gezet 'nou dat is goed!'. Die hebben er gelijk een klap op gegeven en een regeling getroffen, maar dat is alleen maar in Maastricht geweest.

R3: Dat heeft gewoon doorgelopen tot in de jaren negentig.

R1: Ja.

R3: Dat is misschien wel dertig jaar van kracht geweest.

R1: Ja maar iedere woonwagenbewoner kreeg het op zijn bord..

PT: Maar hier is dat nooit geweest.

R1: nee hier is dat nooit geweest. Maar ja die mensen die reageren er allemaal op. Daar lusten de honden geen brood van. Toch merk je toch echt dat de discriminatie nog aanwezig is. Ook haatdragend, waarom ik weet het niet. Ik denk dat ze nog nooit [onverstaanbaar].

R2: dochter van [onverstaanbaar], in het begin ging ze naar de groene school, helemaal trots, oh ik heb al twee vriendinnen. En toen kwam ze eruit en toen zei ze, dat meisje mag niet meer bij mij komen van de moeder. Ik zeg waarom niet, en zij zegt omdat ik op het kamp woon.

PT: Ja dat hoor je nog heel veel inderdaad.

R1: Ja joh, maar ook bijvoorbeeld, ze beseffen ook helemaal niet dat het, ja, hetzelfde, ze hebben altijd kritiek ook. Hier staat een foto van het kamp in, 'dat zijn geen woonwagens, laat ze maar weer...', ze weten helemaal niet dat dat ons afgenomen is.

PT: Er wordt nooit aandacht aan besteed op scholen en zo.

R1: Nou op het kamp bij ons wel.

R2: Vroeger bij de gasketel, hoe lang is dat nu al geleden. Toen had onze [Verwijderd] een burgervriend, Gerard. Hoe lang is dat alweer geleden. Die jongen die is zijn hele leven is die bij ons blijven komen altijd. En net zeg maar, ik zie het niet echt als een vreemde, meer als een broer als een vreemde. Ik ben er wel eens bij in slaap gevallen op schoot. Hij is een stuk ouder als ik. En nou is die vrouw van mijn broer die is overleden, een maand of vier geleden, en die jongen die komt nou iedere week mijn broer opzoeken. Iedere week komt hij hem opzoeken [onverstaanbaar]. Maar dat is gewoon zo hè, die is altijd blijven komen.

R1: Nee maar het is wel, je merkt heel sterk het gevoel van mensen als je bijvoorbeeld een krantenartikel ziet over die woonwagens joh. 'Ja maar dat zijn geen woonwagens joh, dat zijn dit', die hebben er allemaal een oordeel over. Maar ze weten niet dat wij vast zijn moeten gaan staan, dat we niet meer mochten gaan reizen, om jezelf het maar zo gerieflijk mogelijk te maken een mooie grote ruime woonwagen neer hebt gezet, omdat je toch vaststaat. Maar dat besef is er helemaal niet, en ze hebben daar ook heel erg commentaar op en ons wordt dat verweten. Zeg maar. Dat wij niet meer in die pipo woonwagens wonen. Ja zij wonen toch ook niet meer in een plaggenhut? Dat zit er nou toch ook niet meer in?

R3: Die waren er wel die gereageerd hadden, 'dat willen wij ook wel voor een paar euro in de maand'.

PT: Maar waren dat soort geluiden vroeger ook al.

R1: Nee, toen waren de wagens nog heel anders he.

R3: Dit is van een paar jaar geleden.

R2: Zaten zulke [onverstaanbaar], wij waren viezerikken..

R1: Heel vaak gehad dat wij op het gemeentehuis zaten, dan hadden we het over woonwagens. Dan wilden ze gewoon een steek onder water geven 'ja woonwagens, woonwagens' heel denigrerend, de wethouders. Op een gegeven moment hadden we het erover, over een nieuw bestemmingsplan. Over de goothoogte, ze wilde een goothoogte van zes meter ofzo of weet ik het. Ik zei weet je, kunnen we dat niet gewoon ophogen, dat iedereen wat hoger kan gaan. Je zit ook met de ruimte standplaatsen, zijn vrij dicht op elkaar allemaal. En dan 'ja een woonwagen van zes meter bestaat niet', heel denigrerend naar je toe om je een beetje in te peperen, waar jullie in wonen dat zijn geen woonwagens.

PT: Maar nu wordt er wel meer geluid tegen gebracht toch?

R1: Ja tuurlijk, maar dat is ook wel nodig ook. Dat is ook niet iets wat, moet je kijken wat voor problemen het zijn. Er zijn mensen die willen in een woonwagen wonen en die komen er gewoon nooit terecht, die zijn gewoon genoodzaakt om hun hele leven in een huis te blijven wonen.

R2: Het is toch een beetje geluk ontnemen.

R1: Ja dat is het zeker ook. Die rode betts op televisie, van de Kolping. Die heeft nu op haar graf een koperen woonwagentje staan. Die heeft haar hele leven in een huis gewoond op de Kolping. Die wilde echt wel terug, maar er was gewoon geen plek

R2: Ja dat was gewoon wie je bent, die stonden allemaal.

R1: Toen die oude dingetjes, die oude gasketel. Dat lag nog eigenlijk tegen de Kolping aan. Dus er zijn er toen heel veel hier naartoe gegaan, en toen verschillende naar de Kolping. Maar die in de Kolping zijn nooit op het kamp terecht gekomen.

R2: Maar die hebben wel op het kamp gewoond

R1: Ja daarvoor, maar toen ze de Kolping op zijn gegaan zijn ze nooit op het kamp gekomen.

PT: En hoe reageerde mensen daarop?

R3: Ja dat waren eigenlijk persoonlijke keuzes he, mensen moesten een nieuwe wagen laten maken of kopen. Een oom van me is ook naar de Bachstraat verhuisd. Ja, die man die moest, een groot gezin moest eigenlijk ook een nieuwe wagen hebben. Die zag daar ook geen kans om een wagen te kopen.

R1: Maar die hebben wel weer een plekkie weten te krijgen he.

R3: Later is die weer teruggekomen, op de Staddijk heeft hij gestaan. .

R1: Die konden het niet volhouden.

R3: Nee die konden het daar niet volhouden. En toen hebben ze daar dat kampje gemaakt daaronder aan.

R1: In Neerbosch-Oost, dorpsstraat.

R2: [onverstaanbaar] en dan naar de Bachstraat, dan hang ik me eigen op. Ja echt waar. Dan heb ik liever de dood dan dat ik daar in de Bachstraat ga zitten.

R1: Ja, maar nee dat is gewoon. Het is hetzelfde nu ook. Er zijn heel veel kinderen genoodzaakt om gewoon een huis te kopen.

R3: maar als je een paar kinderen hebt, en je [onverstaanbaar]

R1: Nee maar nu ook, er zijn geen plaatsen. Waar moet je heen. Je wordt gewoon verplicht om in een huis te gaan wonen. Dat is gewoon de realiteit. Mensen worden gewoon verplicht om in een huis te gaan.

PT: Dat is natuurlijk ook al heel lang zo.

R1: Ik heb ook met gemeenteambtenaren, die hebben dat toen ook gewoon op papier gezet. Met die jaren met de herstructurering hier. Ja de gemeente ziet het liefst iedereen stenen woning ingaan. Dat hebben ze gewoon openlijk gezegd.

R2: Waarom zouden ze dat nou zo graag willen?

R3: Maar goed, ze kunnen er natuurlijk niet meer onderuit nu.

R1: Ja nu is het allemaal beschermd, bij Europa, bij het Europese hof voor rechten van de mens.

R3: De hele dag roepen ze 'we moeten huizen bouwen, huizen bouwen'.

R1: Maar over woonwagens hoor je niks.

R3: Maar dertig plaatsen hier ofzo.

R1: Ja niet dertig, dat is veel te weinig. Het wordt niet doorontwikkeld.

R3: Het schiet toch niet op.

R1: Er zijn plannen om huizen te maken in 2035, maar woonwagens daar worden geen plannen voor gemaakt, niks. Alleen ja, het is dat we zelf aan de bel hebben getrokken, en dat met heel veel pijn en moeite tegen het beleid in zijn moeten gaan bij het College van Rechten van de Mens je gelijk halen. Maar anders had je nou nog niks erbij gehad.

PT: ik probeer ook die erfgoednominatie, dat is tegen het uitsterfbeleid en dat soort dingen. IN mijn onderzoek probeer ik ook te kijken of dat een wat langere voorgeschiedenis heeft. Daarom vraag ik me af hoe dat vroeger was met activisme tegen dat soort beleid en tegen de overheid.

R3: Wij niet hoor, daar werd weinig tegen gedaan eigenlijk.

R1: Mensen wisten helemaal niet waar ze moesten staan.

R2: De mensen wisten niet [onverstaanbaar].

R3: de overheid was de overheid en die waren de baas. Zo werd ertegenaan gekeken.

R1: Ja, bijvoorbeeld net zoals buurtcomités zeg maar, dat was gewoon. Die mensen wisten dat gewoon helemaal niet. Later konden ze wel wat lezen en schrijven, eigenlijk waren ze op dat gebied analfabeet. Ze wisten niet waar ze moesten zijn. Dan belden ze op naar het gemeentehuis 'ja goedendag met die en die, ik wil graag nieuwe standplaatsen want we moeten standplaatsen hebben'. Ja oké, ik noteer het en dan werd de haak opgehangen en dan hoorde je er nooit meer iets van. En dat gebeurde tot een aantal jaar geleden nog steeds.

R2: Ja maar wij reiziger mensen van vroeger, die konden alles met de hand.

R1: Maar alles mondeling ook.

R2: Alles wat je ze liet doen lukte. Ik had nog nooit een naaimachine in de handen gehad, maar ik kan zoiets moois maken. Probeer het maar eens. Maar die reizigers die konden vroeger niet zo goed schrijven en, ja, rekenen wel en lezen niet. Lezen en schrijven niet want dat hadden ze nooit op school.

R1: Ja maar je hebt ook nog het verschil tussen lezen en schrijven en iets kunnen verwoorden in een brief op de juiste manier. En dat is pas in de laatste jaren.

R2: [onverstaanbaar]

R1: Maar je kreeg geen gehoor, je belde 'ja ik moet een standplaats' en dan 'oké' en dan werd je afgewimpeld aan de telefoon. Pas als je weet waar je moet zijn, wij zijn er nu achter gekomen dat het college van Burgemeester en wethouders helemaal niet de baas is in de stad, maar de gemeenteraad. En daar ga je dan op in. Dan kan je ook iets bereiken. Maar dat wisten de mensen vroeger toch helemaal niet.

R3: Wat het ook is, wat de gemeente ook doet. Het is eigenlijk een ontmoedigingsbeleid natuurlijk. Hoe lange weg moet je wel niet belopen voordat je iets voor elkaar krijgt, en bij Reizigers is het zo, die willen eigenlijk iets doen en morgen resultaat hebben.

R1: Ja dat is

PT: En dat was altijd al zo?

R3: Het is eigenlijk meer ontmoedigingsbeleid dan. En dan hebben ze nog dat je met de ene een afspraak hebt en over drie of vier jaar zit er weer een ander op die plek.

R1: En dat is wel echt zo, wij zijn van spijkers op koppen slaan. Als iets twee jaar duurt ofzo, ja dan haken er al heel veel mensen af. Maar dat is gewoon een stukje dat in die cultuur ook zit. Bijvoorbeeld ook, een mondelinge afspraak is een mondelinge afspraak.

PT: Wat maakt dat eigenlijk een cultuurelement?

R3: ja, dat is gewoon de reizigerscultuur. Als ik iets wil kopen zeg maar, dan ga ik ergens heen en dan wil ik het nu kopen, en niet zeggen ik wil dit of dit. Een bod en het volgende week horen werkt niet voor ons.

PT: Nou dan ben ik daar ook een beetje een reiziger in.

R3: Ja ik wil het nu weten. En heel veel mensen die weten dat ook.

R1: Ja, zo werkt het, zo werken wij altijd, zo hebben we altijd gewerkt.

PT: De gemeente is helemaal niet ingedeeld op dat er veel haalbaar was

R3: Nee, maar je weet zelf wel hoe langzaam die gemeentelijke molen draait

R1: Maar moet je eens voorstellen.

R2: Ik heb wel een foto van het oude kamp. Van bij de gasketel.

PT: Oh ja.

R1: Maar bij die dingetjes zeg maar, daar stonden soms ook wel honderd mensen bij die gasketel. Honderd wagens.

R3: Dat was wel een heel groot kamp.

PT: Zo veel ja?

R1: Er stonden zo veel wagens als nu hè, dat is in de vijftiger en zestiger jaren geweest.

PT: Oh is dat op de Teunismolenweg?

R1: Ja

R3: Wij konden daar ook niet op, wij hebben daar nog op dat doortrekkerskamp gestaan.

R1: Maar dat is toch te gek, dat in de jaren vijftig. Die gemeenschap is zo veel groter geworden, dat je gewoon evenveel standplaatsen had als nu.

PT: Nee daar is nooit iets bij gekomen.

R3: Nee. Ik weet niet waarom maar het mocht eigenlijk niet. Dat was zo vastgelegd dat er niet meer dan 82 standplaatsen mochten zijn.

PT: Dat is inderdaad met de oprichting van dat centrum hebben ze dat besloten.

R1: Ja toen dat stratenpatroon is gekomen werd het allemaal netjes genummerd, toen had je er 82.

PT: Maar er was ooit dus wel. In het begin was het plan wel om nog tien doortrekplaatsen te hebben, dat je 92 plaatsen had in 67. Maar dat is dus ook nooit gebeurd

R1: Nee dat is nooit gebeurd, maar daar opperen ze ook weer voor hé, voor doortrekplaatsen

PT: Ja, waarom niet eigenlijk

R1: Ja maar dat is ook heel gek, dat weten ook heel weinig mensen. Dat je ze eigenlijk. Hier staat dan toevallig wel een jongen met een caravan, dat wordt dan gedoogd. Dat je met een kampeerwagen, een caravan, eigenlijk helemaal niet op een standplaats mag staan. Als ik nou een stacaravan, ik heb hier een standplaats en ik koop een stacaravan en ik zeg, dat zit eigenlijk dichterbij de oude woonwagengedans dan dit. Want dit is eigenlijk gewoon een wagen, maar voor de mensen hoe het eruit ziet is een stacaravan dichterbij een ouderwetse woonwagen. Dat mag helemaal niet, omdat die niet voldoen aan het bouwbesluit.

R2: Ja het is toch een woonwagengedans

R1: Ja dat heeft er niks mee te maken. Het gaat om het bouwbesluit. Je kan wel een oude woonwagen kopen die ergens een keer vergund is in een andere gemeente. Dus als er ooit eens een keer een vergunning op heeft gezeten dan mag je hem wel gewoon gebruiken. Stel ik zou een stacaravan gebruiken waar geen vergunning op zit, dan mag dat niet. Dus dat is ook heel gek eigenlijk. Dan mag je met een woonwagen niet op een woonwagengedans gaan staan.

PT: Maar dat is ook pas in de jaren negentig gebeurd toch? Dat je echt een vergunning nodig had

R3: Ja een schouwer kwam langs, die kwam kijken of het volgens bouwbesluit gebouwd was. En dan kreeg je zo'n soort nummerbordje, dat hadden wij in Wijchen toch ook.

R1: Maar dat is al oud hoor dat schouwen, dat wordt al vanaf 1918 gedaan

PT: Maar die bouwvergunningen, dat het echt als een soort huis wordt gezien.

R1: Hier heb jij geen

R3: Hierop niet, nee dat is niet meer.

R1: Maar nou wel. Sinds 2008

R2: Maar toen wij

R1: Sinds 2008

R3: Maar dat was niet verplicht

R1: Wel

R2: Toen wij deze wagen lieten maken was dat niet

R1: deze wagen is in 2000 [onverstaanbaar]

R3: 11, 12

R1: Nee man, 2000-2001

R3: Och ja 2001

R1: Ja, toen was dat niet, maar 2012 moest je dat wel. Dus 2001 ofzo

R2: Ik zat al te denken ja

R1: In 2001 was dat gekomen, maar toen was dat nog niet die vergunning. Toen met die herstructurering moest je overal een vergunning voor aanvragen

R2: Dan kwam Til (?) hier nog kijken met [?] voor een bouwvergunning

R1: Maar dat is ook weer zoets, we werden steeds gestigmatiseerd door de gemeente. Die lieten nog dingen in de krant zetten over een vrijstaat.

R2: Wil je nog een bakkie koffie?

PT: Nou nog eentje dan

R3: Kan ook wat anders krijgen he

R1: Maar vrijstaatgedrag en dit en dat, hier is wel eens een inval geweest op het kamp. Maar wat eigenlijk hier op het openbaar groen hadden mensen [onverstaanbaar] geplaatst, een carpool of een tuinhuisje of iets. Dus dat was de vrijstaat, zo werd het naar buiten toe gebracht. Maar volgens mij werkt dat heel stigmatiserend. Want nog steeds zijn er gemeenteraadsleden dat er eind jaren negentig en begin jaren tweeduizend hier van alles aan de hand was. Terwijl dat helemaal niet was..

PT: Dat zie ik ook langskomen ja, dat de gemeente zei van ja mensen durfden niet te komen

R1: Ja nou dat is bullshit. Ja.

R2: Durfden ze niet te komen, ach.

R1: Maar zo word je dus gestigmatiseerd.

R2: Ja.

PT: Maar er was niets aan de hand hier?

R1: ik zeg heel eerlijk, er is een paar keer een inval geweest voor een wietplantage.

R2: Er was er eens een keertje eentje op de televisie, Peter de Vries, die kwam hier niet vandaan. Dat was een burger. Peter de Vries.

PT: Is die hier geweest?.

R1: Ja.

R2: Op de dijk had die gefilmd want die durfde het kampje niet op, omdat het hier zo'n criminaliteit was.

R3: Dat was eigenlijk puur televisiemakerij.

R1: Tuurlijk man.

R3: het moet interessant lijken, als het niet spannend is dan is het niks.

R1: Maar zo word je wel telkens gestigmatiseerd. Maar ook met de gemeente met die Rotterdamwet.

PT: Ja heb ik gehoord.

R1: Dat sloeg helemaal nergens op man, hier waren helemaal geen woonmutaties, dus waarom moesten we dan gescreend worden, als er geen mutaties waren. Er kwamen helemaal geen nieuwe huurders, alleen als iemand kwam te overlijden. Dat was eens in de zoveel jaar, mensen waren wat jonger toen. Maar zeg het maar, waarom was dat. Maar je wordt er wel op afgerekend. Je krijgt het wel op je bord 'een Rotterdamwijk', verschrikkelijk het is een achterstandsbuurt. Ze hadden niet eens cijfers hier, wij kregen de cijfers van Tolhuis op ons bord. En later zeiden ze van, ja, eigenlijk is de wijk te klein om te peilen. Maar ze hebben het wel in de rapporten gebruikt.

PT: Ja

R1: Later ben ik daar tegenin gegaan en heb ik allemaal stukken geschreven dat dat niet door de beugel kon, toen hebben ze het in eerste instantie veranderd, maar ja de wijk. Toen schreven ze erbij de wijk is te klein. In de jaren daarvoor hebben al die gemeenteraadsleden dat allemaal gelezen. Terwijl het helemaal niet waar was, pertinente leugens.

R2: [onverstaanbaar], zij werkte op de hogeschool, en daar deed ze schoonmaken, koffiezetten. Toen kregen ze een gesprek, toen kwam een hoog iemand, die kwam op gesprek. Dus alle personeel moest aan zo'n lange tafel gaan zitten en zij zat er ook bij. En was er een politieagent, en die begon dan zijn verhaal te doen en alles. En zij zegt ik zat er heel aandachtig naar te luisteren want ik had er de ballen verstand van. Toen zegt hij 'en heb je ook, met dat kampvolk, dat je weet dat ze niet te vertrouwen zijn. Want de meeste doen in de wiet.' Ze zegt: 'En ik ga staan, en ik zeg. Vieze vuile hond dat je bent.' Weet jij wel wie je tegenover je hebt, dat kampvolk. Vieze hond zegt ze. Had ze die wout uitgescholden. En wat zegt ze: 'ik ging zitten en iedereen ging staan aan die tafel en begon te klappen.'

R1: Nee, maar het is wel heel erg vervelend, dat iedere keer dat je tegen iets op moet vechten om iets voor elkaar te kunnen krijgen, terwijl die mensen in Nederland geen idee ervan hebben, wat door zulk soort berichten wordt gevormd.

PT: Ik heb ook nog meer perspectieven van Reizigers gezocht.

R1: Ja ik kan nog wel wat mensen vragen voor je.

PT: Dat is altijd fijn.

R3: Als wij hier, we hadden dan op school een voetbalclub dan zeg maar.

PT: De Teersdijkse boys?

R3: Maar dan vanuit de school. Daar werden wij met het politiebusje opgehaald, en dan werden we, die toernooien werden meestal in Hatert gehouden zeg maar. En dan werden we met het politiebusje naar Hatert gebracht. En meestal dan ook met die sirene aan, als we aankwamen. Dan zag je ze al denken hè, daar komen ze weer aan.

R2: [onverstaanbaar]

R1: Een onderzoek naar woonwagenebewoners

R2: Nee gewoon zomaar praten, hoe dat vroeger was en zo, weet jij nog wat te vertellen..

R1: Nee een ander keertje man, dan zit je hier nog zo lang.

R2: Moest dat nou niet?

R1: Nee ik weet niet wat hij wil.

PT: Nou het moet ook niet te veel worden.

R1: Maar die onderlinge banden zeg maar, op een gegeven moment kregen die mensen, dan was er vaak strijd om de woonwagenestandplaatsen. Over die onderlinge banden. Af en toe dan was dat beste wel, dat je ruzie kreeg om een plaats. Om een vak. Die wilden het hebben, en die wilden het hebben, zeg maar. Of die dacht er recht op te hebben, en die ander dacht er recht op te hebben. In verband met familie die dan overlijdt. Twee broers die woonden in een huis, en de ouders woonden hier. En die komen te overlijden, kregen die twee broers bonje met elkaar, ja.

PT: Zo, en eigenlijk ook door dat beleid dan?

R1: Ja, dat is heel vaak. Of neven en nichten bonje, dat ze niet meer tegen elkaar praatten.

PT: [onverstaanbaar]

R1: Ja, maar puur om die standplaats. Ja dat is wel heftig

PT: Dat breekt dan hele families op

R3: De gemeente deed dat ook natuurlijk, als het ware. Dan gaf de standplaatsen eigenlijk vrij aan iedereen, die er als eerste bij was. Deze wagen zeg maar, dat is dan eigendom. In principe zou die dan naar [verwijderd] gaan.

R1: Dat is nu ook hè

R3: Ja, nu. Maar voorheen was dat niet.

R1: Nee.

PT: Nee?

R3: Binnen zo veel tijd moest je hem eraf halen, binnen een bepaalde tijd. En dan werd die standplaats vergeven en dan werd die plaats gegeven aan iemand die zich ooit een keer op had gegeven voor een staplaats. [Onverstaanbaar] of het nou een burger was of een woonwagenebewoner.

R1: Nee, maar in de praktijk kwamen die burgers dan niet.

PT: Maar het mocht wel, de burgers mochten in principe [onverstaanbaar].

R1: Je hebt heel veel kleine kampjes, vooral in het westen, Friesland. Heb je best veel kleine kampjes waar eigenlijk helemaal geen een echte Reiziger meer staat. Het zijn eigenlijk gewoon burgers.

R2: [onverstaanbaar]

R1: Nee maar dat is echt hoor, de meeste Reizigers dan merk je aan de naam, dat is die of die, dan weet je wel of het Reizigers zijn, puur alleen door de naam. Want ja, hoeveel families zullen er vroeger geweest zijn?

R3: Ja als je zegt Schimmelpenninck, dan weet je wel, dat is geen Reiziger.

PT: Nee ik dacht al even.

R1: Nee maar dat is.

R2: Ze hebben wel allemaal bijnamen, de Reizigers.

PT: Oh ja, heb je een voorbeeld?

R1: Een mooie bijnaam, je had zo'n voorganger, die had een kerk in Amsterdam, hoe heet die kerk? Van de pinkstergemeente zeg maar. De man die dat begonnen is, op het [onverstaanbaar] pad zitten die. Die heette bijvoorbeeld Jan van de Kolenkut. Je had allemaal van die gekke bijnamen hé

R3: Ja haar opa, de gloeiende.

R1: Ja dat was ook gewoon.

R2: Ja we zeggen wel eens bij Reizigers tegengekomen, ben jij er dan een, of een [verwijderd], ja van de Gloeiende. Oh ja, die kennen we wel.

PT: En is dat in heel Nederland?

R2: [verwijderd], allemaal dat soort .

R1: Ma dan heb je nog mooie bijnaampies.

R3: Je hebt er zo veel [onverstaanbaar]

PT: Maar die kroeg in Amsterdam, daar komen ook heel veel Reizigersjongeren?

R1: Ja, maar je hebt ook een discotheek voor jongeren zeg maar, voor jongeren van dertien, veertien, vijftien jaar. De leren lampen is dat .

R3: Leren droedel?

R1: Nee de leren lampen, achter bij Doetinchem. Daar komen ook [onverstaanbaar]

PT: Wie komen daar allemaal naartoe?

R1: Dat was in mijn tijd ook al wel hé, want ik ging ook wel eens naar nuland en zo. Daar heb je ook een discotheek en bij de piramide in Hoenderloo, daar kwamen ook alleen maar Reizigers, alleen maar Reizigers.

R2: [Begon met praten, maar is onverstaanbaar in de opname].

R1: Ja, ook in Veghel, of in Gevert. Daar was ook best een grote [onverstaanbaar], een soort grand café had je daarvoor. En die hebben allemaal Reizigers daar.

PT: Dat is ook wel gezellig.

R1: En ook bij de Baai en Beach Club had je dat, daar kwamen ook altijd heel veel Reizigers, de Skihut in Rotterdam.

R2: Maar [verwijderd] zegt ook weer, wij mochten vroeger niet van de kar weg [onverstaanbaar].

R1: Nou daar heb je ze aan.

Op dit moment komt de familievriend binnen

R2: Weet jij nog wat te herinneren van vroeger?

R4: Onverstaanbaar.

PT: Hallo, Pepijn.

R4: [naam is weggelaten, familievriend = R4]

R3: [verwijderd] weet wel veel van die bijnamen van Reizigers.

R2: Ja.

R4: [Verwijderd op verzoek van de respondent]

R2: [Verwijderd op verzoek van de respondent]

R3: [Verwijderd op verzoek van de respondent]

R1: iedereen had bijnamen.

R4: Iedereen had vroeger een bijnaam.

R1: Ja, maar waar die jongen voor is, het beleid, wat dat van de gemeente eigenlijk allemaal gedaan heeft met zo'n woonwagengemeenschap. De cultuur, en inmenging.

R4: Ja ze hebben bijna alles afgepakt.

R1: Ja maar ook de inmenging, van de cultuur, en ja.

R2: Wat zei je nou [verwijderd]?

R4: Ik zeg ze hebben gewoon alles afgepakt.

PT: Maar uw naam is [weggelaten]

R2: Ze is vernaamd naar onze opoe.

R1: Ze heette anders, dat is ook een woonwagending denk ik. Dat gebeurde in Nederland ook gewoon. Die houden vast aan hun tradities, dus die kinderen worden vaak, ik ben bijvoorbeeld naar mijn opa, en mijn zus die is dan weer naar de moeder van mijn moeder. Dus zo ging dat een beetje op en neer. Maar, ja. Dat die cultuur best een klap heeft gehad zeg maar, door die inmenging en dat je niet meer kon Reizen enzo.

PT: En op welke manier heeft u dat.

R2: Wat moet je in de koffie.

R4: Niks.

R1: Ja bijvoorbeeld van [verwijderd] ook, die dochter die wilde ook graag op het kamp.

R4: Ja, maar dat kon niet.

R1: Terwijl je eigenlijk een heel ander leven zou hebben, als je er staat. Je hebt gewoon een heel ander leven. Eigenlijk wordt dat je gewoon ontnomen, het wordt afgepakt.

R4: [Onverstaanbaar]. Een kamp is heel anders dan een huis.

R2: Wil je nog een beetje seven-up

PT: Ja doe mij maar wat

R1: Doe mij ook maar een beetje

R4: En bij mensen in een huis moet je een afspraak maken om op visite te komen, dat is hier niet

PT: Dat is hier niet.

R2: Een afspraak maken [onverstaanbaar]. Dat is op het kamp bij de burgers een beetje

R1: Ja, dat is die inmenging van de cultuur

R2: Ja

PT: De partners dan?

R1: Ja

R2: Die brengen weer een beetje die burgergewoontes erin, die nemen dat weer over, van hullie

R1: Maar je hebt er verschillende bij die zitten er echt niet op te wachten als je s 'avonds op visite komt, die hebben gewoon de deur dicht

PT: Die hebben de klink niet vervangen.

R1: Nee.

R3: Die worden bijna niet gemaakt, deuren met een klink aan de buitenkant .

R2: Wij zaten wel eens zonder [onverstaanbaar], manden, eten als je eten klaar had. Kinderen op het dek, zo van het.

R4: Die hadden helemaal geen borden. Zat je op de trap met die deksel in je handen.

R2: Of je kreeg een vork erbij.

PT: Altijd welkom.

R3: Wat mijn vader altijd deed, die ging vissen in het IJsselmeer, en dan kwam die terug, en dan had hij een heel net vol met vis. Die ging die allemaal schoon maken, en die deed hij buiten bakken en dan at eigenlijk de hele familie, die at eigenlijk vis zeg maar.

R1: Ja joh, zo ging dat. Oh ja, maar met die wagens. Jullie hadden toen een huurwagen, je kreeg toch geen keuze, je moest toch een huis in.

R2: Ja, dat moest.

R4: Wij hadden een nieuwe wagen nodig, en dan bouwen ze wel een nieuw huis. Dan sta je voor een keuze.

PT: Of weg, of hier blijven.

R4: Als ik in een buurt had moeten gaan wonen, had ik echt de wagen niet weggedaan.

PT: Maar hoe was dat? Om dan in een huis te wonen?

R2: Ja ze moesten hier toch plaatsen, voor

R1: Brandveiligheid. Ze moesten die mensen met de huurwagens ertussenuit.

R2: [onverstaanbaar]

R1: Ja, hoe vond je het dan, in het begin, in het huisje?

R4: Ja, weet je wat het is. Het is hier op het kamp.

R2: Met allemaal Reizigers eromheen

R4: Ik hoefde niet te wennen, maar als je daar in een huis terecht komt, zoals jij nou, dan moet je wennen. Ik denk niet dat ik dat had gekund.

PT: [Verwijderd op verzoek van de respondent]

R1 [Verwijderd op verzoek van de respondent]

PT: [Verwijderd op verzoek van de respondent]

R2: [Verwijderd op verzoek van de respondent]

R4: Mijn dochter ook, die heeft ook heel veel moeite gehad om te wonen in een huis

R3: Daar kan je toch niet aan wennen, de burens willen vaak geen contact met je.

R4: Nee, als ze weten dat je van het kamp komt, dan is het al over.

R1: Nee in heel veel buurten wel ja.

PT: Jouw vrouw die woont in een huis dus, voor de duidelijkheid.

R1: Ja.

PT: Hoe kijk je ertegenaan om daarin te trekken?

R1: Dat hou je niet vol, je wil toch graag terug naar je roots.

R3: Dan heb je er de hele dag last van.

R1: Wat, ja..

R2: [onverstaanbaar].

R1: Maar, eigenlijk zouden sommige mensen gewoon met de caravan gewoon moeten zeggen, we hebben er genoeg van, we zetten hem gewoon neer.

R2: Nou is het hier met die dassen hé, maar Malden, daar hebben ze een heel asielzoekersding gebouwd, daar zaten ik weet niet hoe veel dassen.

[Men praat door elkaar heen, onverstaanbaar].

R3: Ze zeggen, dat met een programma, dat ze dassen kweken, die zetten ze zomaar ergens uit joh.

R1: Het is een beetje willekeur natuurlijk, in eerste instantie, die dassen zijn het probleem helemaal niet, hier zit al een woonvergunning op, hier zitten zelfs helemaal geen dassen. Maar ze hebben die projecten aan elkaar gekoppeld, dus daar gaan ze huizen bouwen, achter bij de Staddijk, daar zitten nu de stadsnomaden, en ze willen hier die autogarage neerzetten. Hebben ze, om het te vermakkelijken, waarschijnlijk is het als je één groot plan er bij de provincie doorheen probeert te douwen, dan krijg je het makkelijker voor elkaar. Dan als losse plannetjes. Toen hebben ze dat, de provincie was er niet zo happig op. Daar waar die autogarages komen, dat was het leefgebied van de das. En daardoor loopt het hele plan weer een paar jaar vertraging op. En nou willen ze waarschijnlijk toch geen autogarages, want waarschijnlijk gaat de provincie het helemaal niet goed keuren. Dan moet er weer een ander, weer dit plan en die met de staddijk er weer doorheen gedouwd worden bij de provincie.

R3: Dat gaat weer jaren duren.

R4: Voorlopig al tot 2026 stond in de krant.

PT: Dan pas, jeetje.

R3: Het gekke was, wanneer was dat die bijeenkomst. Dat ging eigenlijk over die grond verkopen hier, waar die bomen nu op staan.

R1: Dat is denk ik al een paar jaar geleden.

R3: Ik denk meer dan tien jaar geleden, dat ze die grond wilden verkopen.

R1: Oh toen! Dat was met die herstructurering, dat was 2010 of 2013.

R3: Dat ging eigenlijk alleen omdat ze geld nodig hadden, de gemeente.

R1: Maar dit is altijd al geweest, voor uitbreiding. Hier zit gewoon een woonbestemming op, en op die hele strook zeg maar, tegenover [onverstaanbaar]. Daar zit ook gewoon een woonbestemming op. Dus daar zouden ze gewoon standplaatsen aan kunnen leggen.

PT: Maar vroeger, met de kleine regionale centra, ging het toch vrij snel?

R3: Ja

R1: Maar wat wel heel gek is natuurlijk, en dat is ook een stukje stigmatisering en discriminatie. De gemeente wilde toen geen uitbreiding op de bestaande locatie, waarom niet? Dat was eigenlijk gewoon een vorm van discriminatie, want ze wilden niet zo veel woonwagenebewoners bij elkaar hebben.

R3: Was dat niet hier in de Tolhuis, dat er niet te veel woonwagenebewoners daar mochten.

R4: Nee dat mocht ook niet meer, we mochten niet in dezelfde straat wonen.

R3: Niet veel woonwagenebewoners bij elkaar

R1: Nee maar als ze dat zeggen, er mogen geen tien Marokkanen in een straat wonen, dan staat heel Nederland op zijn kop.

PT: Dat is al decennia zo natuurlijk

R3: Eigenlijk kunnen ze dat toch niet zeggen

R1: Nee maar het gebeurde wel. Dat komt omdat je een wat kleinere groep bent, dat speelt ook mee

PT: Het is wel een kleine groep waar iedereen een mening over heeft.

R3: Maar als dat nou zou gebeuren, dan zou social media daarop reageren

R2: [onverstaanbaar]

R1: [onverstaanbaar]

R3: Maar nou reageren de woonwagenebewoners wel als er zoiets gezegd wordt.

R1: Mensen kunnen wat beter schrijven, reageren.

PT: Misschien door social media.

R1: Ja honderd procent.

R3: We hebben hier wel eens eentje van de gemeente binnen gehad he, die daar met malden met die woonboot. [Onverstaanbaar]. Dat ging over die standplaatsen, dat probleem lost zich vanzelf op, dat uitsterf beleid, die mensen die gingen vanzelf weg.

R1: Daar wordt ook veel te laconiek over gedaan, er wordt wel gesproken over een uitsterf beleid, maar daar is nooit excuses voor aangeboden.

PT: Had Nijmegen dus wel een uitsterf beleid?

R1: Ja zeker.

PT: Dat als een wagen weg ging?

R1: Ja zeker.

R3: Dat werd ronduit gezegd. Alleen moet ik er wel bij zeggen, later was er [onverstaanbaar]

R1: Maar van Opoe, dat vak dat is gewoon afgepakt, daar is nooit meer iets op gekomen.

R4: Bij [verwijderd] toch ook.

R1: Ja bij [verwijderd], bij die ouwe mensen bij Dot. Dat werd gewoon opgeheven.

R2: Maar die oude mensen die leefden gewoon nog. En dat wijf dat zat hierbinnen, en die problemen op die hoeken, dat lost zich vanzelf wel op

PT: omdat die oud waren.

R1: Die vakken werden gewoon opgeheven.

PT: Maar wanneer was dat dan het geval?

R1: Nijmegen heeft tot nu nog steeds voert Nijmegen een uitsterfbeleid, want ze bouwen geen standplaatsen bij. In Lindenholt op het kampie zijn plaatsen weggenomen

PT: Weet je toevallig wanneer ze daarmee zijn begonnen?

R1: Eigenlijk zijn ze daar al vanaf 1999, want er zijn nooit geen standplaatsen bij gebouwd, dat is ook een uitsterfbeleid. Als je niet bijbouwt, en je faciliteert geen standplaatsen, dan voer je eigenlijk, dat noemen ze een 'inactief uitsterfbeleid'. En toen in 2008 of 2009 ofzo, of 2006, toen zeiden ze echt een uitsterfbeleid gaan we hanteren dat er echt vakken worden opgeheven.

PT: Ja de gemeente zal het vast in de bronnen mooi hebben verwoord

R1: Ja. En je had vroeger, kan je dat nog herinneren? Dat kampie in Hatert, waar die Sinti stonden, of die Roma's. Waren ook drie of vier standplaatsen, die hebben ze zo afgesleept. Waren ook drie of vier standplaatsen, gewoon weg.

R3: In de Ooij had je een paar standplaatsen.

R1: maar dat zijn helemaal geen Reizigers die daar staan. Van [verwijderd], van die vrouw.

R4: [onverstaanbaar], daar de kinderen van.

R1: Die staan allemaal in de Ooij,

R2: Wat moeten die nou op dat kamp?

R1: Die hebben een hele grote oud ijzerhandel en alles in de Ooij. Hoe heet dat nou.

R2: [verwijderd].

R3: Ja.

R1: [verwijderd] ja. Van [verwijderd] een schoonzoon, dat zijn helemaal geen Reizigers eigenlijk.

R3: Dat weet ik.

R2: Daar bouwen ze wel een kampie voor.

R1: Dat was er al.

R3: Alleen is dat wel kleiner gemaakt geloof ik,.

R1: Dat weet ik niet, maar je hebt best wel wat kampies waar helemaal geen Reizigers staan door heel Nederland. Best redelijk wat. Maar dat is toen met die afschaffing van de woonwagenwet.

R2: Dat mag wel, en hier zitten de kinderen om een plaats te springen, en hier bouwen ze niks bij.

R4: Ja moet je kijken hoe veel er bij de ouders inwonen joh.

R2: [onverstaanbaar]

R3: Kijk weet je wat het nou wel is, het zijn meestal projectontwikkelaars die die huizen moeten bouwen natuurlijk. Het is een verdienmodule, en daar verdient de gemeente ook aan. Op korte termijn verdient de gemeente niks aan een woonwagencamp zeg maar

R1: Maar dat is het ook he, dat zeggen ze ook gewoon 'Bij ons kost het alleen maar geld', en bij huizen, daar verdienen ze gewoon aan. Vooral nu wordt er gevochten voor de grondposities, maar daar zijn wij dus de dupe van.

R3: Ze kunnen ook zeggen we verkopen die grond, die grond die kost de gemeente eigenlijk niks. Dus en dat, ze kunnen geen huizen bouwen, voor burgers ofzo. Dus als ze die grond verkopen, dat brengt ook geen geld op zeg maar,

PT: Nee precies.

Hier is enkele minuten een gesprek ontstaan over een kennis die in het ziekenhuis ligt. Het was ongepast om daarin te springen. (R1:54:59 – R1:57:20)

R1: Moet je nog meer dingen weten, heb je nog vragen?

PT: Nee het meeste is wel goed langsgelopen. Ik had nog een vraag, je hebt tegenwoordig heel erg dat stigma rond die criminaliteit hé, je zei het ook over Peter R de Vries met die wietplantages. Is dat veel sterker geworden, vooral sinds langer geleden? Of is dat veranderd?

R3: Niemand gaat dat tegen je zeggen.

R2: Nee maar als er iets aan de hand is.

R3: je wordt wel altijd als drugsdiscrimineel, of als wietkweker weggezet natuurlijk.

PT: Vroeger ook?

R1: Jawel, maar vroeger was dat anders. Vroeger trokken mensen rond en als er iets gebeurde kregen altijd de rondtrekkers de schuld. Dat waren de vreemden.

R4: Ja dan zouden de woonwagencampbewoners het wel gedaan hebben.

R1: Dat was lekker makkelijk he, terwijl [onverstaanbaar]

R3: Je merkte daar niet zo heel veel van.

R1: Je bent toch ook vaak, sommige mensen moesten toch ook weg als ze ergens stonden, dat ze weg werden gejaagd door de politie

R4: Ja dat was vroeger, als je ergens in de straat stond, dan kwam ook de politie.

R3: Dat weet ik nog wel, als je met een kampeerwagen ergens stond, dat je moest wegwezen.

R4: Ook met de wagens vroeger, werden ze ook weggestuurd.

PT: En hoe zat dat rond de jaren zeventig tachtig, of was het anders?

R3: Ik denk dat het per gemeente verschilde hoor. Wij stonden vroeger in de gemeente, daar heeft de gemeente. Toen verhuisden wij van Renkum naar hier, werd mijn vader weer opgebeld door de gemeente Renkum, of dat wij terug wilden komen, want ze gingen daar een kamp maken. Voor ons, voor de familie. Ik denk dat het toch wel een hele hoop scheelt per gemeente

PT: Hebben jullie er hier last van gehad?

R4: Ik denk ook dat het komt, jullie stonden daar en van jullie hadden ze geen last.

R1: Nee, en dan konden ze klusjes doen.

R2: [Verwijderd op verzoek van de respondent]

R4: [Verwijderd op verzoek van de respondent]

R3: [Verwijderd op verzoek van de respondent]

R1: [Verwijderd op verzoek van de respondent]PT: En hoe was dat in Nijmegen?

R1: Nou als er iets was dan kregen toch de woonwagenbewoners de schuld, je kreeg toch overal de schuld van?

R3: Ja dat is een algemeen iets zeg maar.

R4: Vroeger, als je wou gaan werken, dan moest je altijd een ander adres opgeven. Anders werd je niet aangenomen. Als ze wisten dat je van het kamp kwam dan werd je niet aangenomen. Maar werkte je nou een tijdje daar, dat ze je kenden, dan wilden ze je niet meer kwijt.

R1: Zo ging het we.

R4: Maar je moest eerst je eigen bewijzen.

R3: En Reizigers waren eigenlijk dolle werkmensen, die werkten eigenlijk te hard.

R1: Nou, weet je hoe dat komt. Die werkten als ze voor henzelf werkten.

R3: Dat is geen flauwekul he, dat is eigenlijk.

R4: Dat is nou nog, omdat ze nou in de schoonmaak.

R1: ja, anderen lopen de kantjes ervan af.

R4: En hullie lopen hun eigen in de was te poetsen.

R1: Ja, dat is wel. Dat komt omdat het gewoon de mentaliteit is. Reizigers in principe, wij hebben altijd voor onszelf gewerkt, voor onszelf. Eigen baas altijd geweest. Dat zit helemaal in die cultuur ingebakken, dus als je aan het werken bent voor iemand anders, dan werk je hetzelfde als dat je voor jezelf werkt.

R4: Ja onze [onverstaanbaar], die werkt dan bij de Radboud, die komt thuis, die is helemaal bek af. Die is helemaal kapot. Zij werkt in de [onverstaanbaar].

R1: Schoonmaak.

R4: Bij studenten.

R2: Maar wat doe jij?

PT: Ik studeer geschiedenis aan de Radboud, master geschiedenis en actualiteit.

R4: Bij de snijkamers en zo.

PT: Dat is heel hard werken ja.

R1: Wat is dat de snijkamer.

R2: Mensen ontleden weet je wel?

R4: Daar moet ze af en toe werken, niet altijd, maar af en toe moet ze daar ook wel inspringen. Nou niet meer want volgende maand gaat ze met pensioen.

R1: Ja, dus ja. Die criminaliteit die is altijd wel op je bordje geschoven. Je kreeg altijd overal de schuld van.

R4: Al ben je nog zo braaf als woonwagenbewoner, je bent toch een crimineel.

R1: Ja dat is toch, je kreeg overal de schuld van.

R2: Al draagt een aap nog zo'n mooie ring, het is en blijft een lelijk ding. Ja dat zegt hij.

PT: Die kende ik nog niet.

R1: Nou ja, ik hoop dat je wat wijzer bent geworden.

PT: Ik denk het wel, ik denk het wel. Ik denk dat ik even van iedereen een handtekening moet hebben, dat ik het mag gebruiken voor mijn onderzoek. Ik kan het nog even doornemen.

R3: Ik doe toch nergens afstand van?

PT: Ik zal het nog even doornemen.

R1: Ah joh, zet toch even een handtekening. Ik heb hem ook gezet.

R3: Het is toch niet onherroepelijk.

PT: Klopt inderdaad. Daar is prima inderdaad.

De opname wordt afgebroken om 21:23.