



WOONWAGENCULTUUR IS ERKEND ALS IMMATERIEEL CULTUREEL ERFGOED

WAT BETEKENT DAT VOOR GEMEENTEN?





Een gemeente met een woonwagencamp binnen de gemeentegrenzen ziet daarin meestal een probleem. En woningbouwverenigingen die bij de afschaffing van de woonwagenwet in 1999 het verzoek kregen om het beheer over een woonwagencamp op zich te nemen, waren daar over het algemeen helemaal niet blij mee. Is dat terecht?

Het is in veel gevallen wel begrijpelijk. De verhouding tussen ons als bewoners van woonwagencampen en lokale overheden is al langere tijd niet goed. Er is wederzijds wantrouwen. Gemeentebeambten die op een woonwagencamp werk moeten uitvoeren, worden daar soms onheus bejegend en woonwagenbewoners zijn op hun beurt verontwaardigd als een heel kamp door een grote politiemacht belegerd wordt omdat er naar iets of iemand gezocht wordt. In zeer veel gevallen is er nauwelijks sprake van rechtstreekse communicatie tussen lokale overheid en ons als woonwagenbewoners. Commerciële bureaus, die namens de gemeente contact houden met woonwagenbewoners, worden door ons dikwijls gewantrouwd en gekwalificeerd als profiteurs.



ONZE GESCHIEDENIS IN HET KORT

Om de problemen van nu te doorgronden, is het nodig om iets te weten van onze geschiedenis. Vanaf het moment waarop mensen, Nederlandse staatsburgers, gingen rondreizen om aan de kost te komen, bijvoorbeeld als marskramer of als landarbeider op zoek naar werk, zijn ze als een aparte groep beschouwd. In de toenmalige samenleving, met als kenmerken een grote sociale controle en het langdurig wonen op één plek, waren zij de vreemden van buiten, die men niet kende. Daarom werden



ze gewantrouwd, vooral door de overheid die registreren wil, en handhaven. Dat heeft de relatie met de reizende mensen – woonwagenbewoners noemen zichzelf nog steeds het liefst reizigers – altijd moeilijk gemaakt. Toen aan het eind van de negentiende eeuw mensen voor het eerst met het hele gezin in wagens gingen reizen, mochten ze vaak alleen overnachten buiten de bebouwde kom. Het waren immers 'zwerfers' en bij criminaliteit kregen de reizigers al gauw de schuld. Toch werd er wel gebruikgemaakt van hun diensten: de scharensleep sleepte de messen, de ketellapper repareerde de pannen en de venter met garen en band had spullen bij zich waar behoefte aan was.

De verhouding tussen woonwagenbewoners en overheid beleefde een dieptepunt tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het reizen met een woonwagen, en later zelfs ook het wonen in een wagen, werd ons verboden. Onder de woonwagenbewoners waren ook veel Sinti, vaak niet correct zigeuners genoemd, en die werden, net als de Joodse bevolking, afgevoerd naar concentratiekampen. Onder woonwagenbewoners leeft nog wel eens het verwijt dat de Nederlandse politie, handelend in opdracht van de bezetter, een actieve rol heeft gespeeld bij het oppakken van reizende landgenoten.

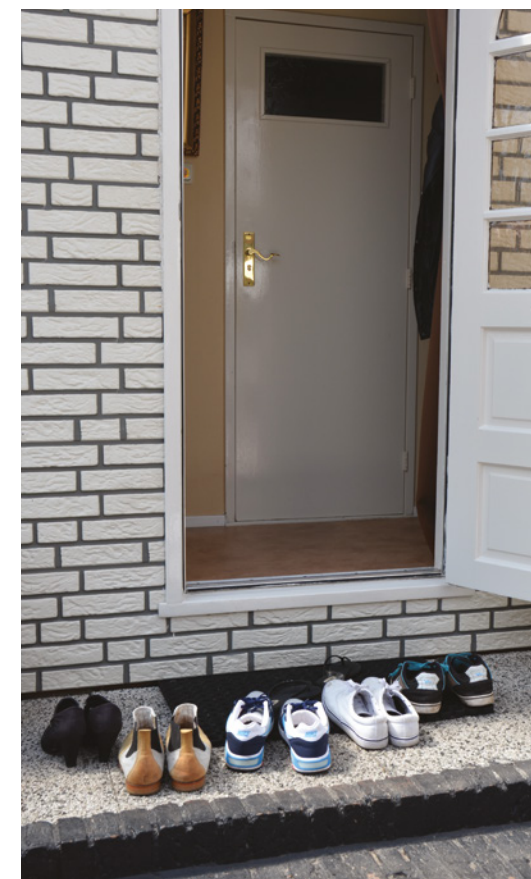
Na de bevrijding kregen we de vrijheid van reizen heel even terug. Maar in 1968 kwam er een algeheel trekverbod en werden we verplicht om op daartoe aangewezen plekken te staan. Dat waren grote regionale kampen, vaak honderden wagens bij

elkaar. Met een omheining van prikkeldraad en vaak een slagboom, soms zelfs een politiepost bij de ingang. Deze kampen hadden eigen voorzieningen: een school, een wijkgebouw. Het contact met de 'gewone' samenleving ging hierdoor grotendeels verloren. Ook het uitoefenen van onze ambachten werd onmogelijk: wie met honderden mensen met hetzelfde beroep op een kamp woont, kan de kost niet meer verdienen met het slijpen van messen of met venten. In die tijd zijn veel woonwagenbewoners bijstandsafhankelijk geworden.

Toen de fatale gevolgen van het grote kampenbeleid duidelijk werden, veranderde het beleid: vrijplaatsen, kampen waar de overheid en de belastingdienst nauwelijks meer grip op hadden, mochten niet meer ontstaan. Nu kwamen er kleine kampjes van tien of twaalf plaatsen waar we – helaas opnieuw gedwongen – naartoe moesten verhuizen. Het doel hiervan, integratie, is maar voor een deel bereikt. Vrijwel altijd leidt de vestiging van een kampje tot veel verzet in een wijk. Om tegemoet te komen aan bezwaren van omwonenden komt er dan vaak een kamp met een hoge afscheiding eromheen. Van integratie is dan nauwelijks sprake meer.

ONZE RIJKE CULTUUR

Het kleinere kamp biedt wel de voorwaarden voor het belangrijkste cultuurkenmerk van ons als woonwagenbewoner: het op een kamp bij elkaar wonen in familieverband. Onze cultuur kent veel meer uitingen en is rijker dan de meeste mensen weten.





Wie bij een woonwagenbewoner op bezoek is geweest – verreweg de meeste mensen zullen dat nooit gedaan hebben – zal zich over een aantal gewoonten en gebruiken van de bewoners verbaasd hebben. Als we weten dat de bezoeker niet met kwade bedoelingen komt, is hij van harte welkom. Maar er wordt wel verwacht dat de schoenen uitgetrokken worden bij de deur, want in de wagen loop je niet op schoenen. Wie de handen wil wassen, doet dat niet in de gootsteen, dat vinden we onhygiënisch, want in de keuken wordt het eten klaargemaakt. Wat dat eten betreft: een bezoeker mag altijd wel mee-eten. In de wagen wordt niet voor een precies aantal mensen gekookt, want er kunnen altijd onverwachte gasten zijn. Meestal komt er ook wel iemand binnenlopen, een zoon, een neef, een zus, een buurvrouw. Als woonwagenbewoners kennen we elkaar goed en zien en spreken we elkaar iedere dag. We zorgen ook voor elkaar, kinderen op een kamp hoeven niet naar een crèche en het is ondenkbaar dat een ouder iemand naar een zorginstelling gaat. De zorg voor kinderen en ouderen regelen we als woonwagen-



bewoners zelf. De participatiemaatschappij heeft binnen het woonwagenkamp altijd al bestaan.

Degenen die spontaan binnen komen lopen zijn heel vaak familieleden. Dit past in het belangrijkste en al eerder genoemde kenmerk van woonwagencultuur: we willen bij elkaar wonen, in familieverband.

SINTI EN ROMA

Tot de wereld van de reizigers horen ook de Sinti en de Roma, meestal aangeduid met de als neerbuigend ervaren naam 'zigeuners'. Hoewel met name de Sinti al lang in Nederland zijn en op veel plaatsen verbroederd zijn met de woonwagenbewoners – het is immers ook een van nature reizend volk – zijn er toch verschillen. Net als de van oorsprong Nederlandse woonwagenbewoners hebben ook de Sinti en de Roma een geheel eigen geschiedenis en cultuur. Vooral de laatstgenoemde groep heeft in de maatschappij bovendien te maken met vooroordelen en discriminatie.

ONZE CULTUUR STAAT OP DE NATIONALE INVENTARIS IMMATERIEEL ERFGOED

De laatste tijd wordt onder de woonwagenbewoners het besef steeds sterker dat het geheel van onze tradities en gebruiken een bijzondere cultuur vormt. Een cultuur die dreigt verloren te gaan, zeker als het wonen in familieverband op een kamp onmogelijk zou worden.

Veel woonwagenbewoners zetten zich in voor het behoud van onze cultuur. Dit doen wij omdat we zelf graag het leven dat we van kinds af aan gewend zijn willen voortzetten en ook omdat wij onze mooie rijke cultuur willen overdragen aan onze kinderen, als een erfenis op cultureel gebied. De Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland, die we onlangs als enthousiaste woonwagenbewoners hebben opgericht, heeft dit streven vormgegeven door de woonwagencultuur voor te dragen voor de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed in Nederland. De plaatsing op de inventaris heeft ons meer bewust gemaakt van de waarde van onze cultuur.

Het samenstellen van de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed is een van de verplichtingen die Nederland in 2012 op zich heeft genomen met de ratificatie van het UNESCO Verdrag ter Bescherming van het Immaterieel Cultureel Erfgoed. De uitvoering van de inventaris is opgedragen aan het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed (VIE) in Utrecht.



ONZE CULTUUR WORDT BEDREIGD

Hoewel het een goede zaak is dat we als woonwagenbewoners uitermate trots zijn op de plaatsing op de Nationale Inventaris Immaterieel Erfgoed en dat dit ons zelfbewustzijn heeft versterkt, zijn er geen directe juridische rechten aan te ontleen. Als woonwagenbewoners strijden we al langere tijd tegen het beleid van veel lokale overheden



om het aantal standplaatsen voor woonwagens te verminderen en om de woonwagenbewoners op die wijze te laten assimileren met de burgermaatschappij, het zogenoemde uitsterfbeleid. Dit beleid staat echter wel op gespannen voet met ons streven om onze cultuur te behouden en over te dragen aan de volgende generatie. Iets wat ook geldt voor de uitspraak van de Commissie voor de Mensenrechten dat het uitsterfbeleid discriminerend is en strijdig met de principes die gelden ten opzichte van minderheden (uitspraak december 2014, betreffende de Gemeente Oss). Van enkele gemeenten is inmiddels bekend dat het beleid op grond van deze uitspraak wordt heroverwogen.



Belangrijk voor de landelijke overheid en alle gemeenten in Nederland zijn ook de herhaalde uitspraken van de ECRI, de Europese Commissie tegen Racisme en Intolerantie. De ECRI constateert op grond van onderzoek dat er een groot gebrek is aan standplaatsen en dat desondanks het aantal standplaatsen vermindert. De woonwagenbewoners, de Sinti en de Roma ervaren dit beleid als een bedreiging voor hun manier van leven en voor hun cultuur. Al in 2013 adviseert de ECRI de autoriteiten om: '... de behoeften van Roma, Sinti en reizigers die in woonwagens wonen, te inventariseren en ervoor te zorgen dat er voldoende standplaatsen beschikbaar zijn, zodat zij volgens hun tradities en cultuur kunnen leven.'

Graag willen we u met deze brochure informeren en zo wellicht het beleid van de gemeenten ten aanzien van de woonwageneigenaren, van de woonwagencampers, positief beïnvloeden. Immers: onbekend maakt onbemind. En met de bovenstaande uitspraken wordt het voor gemeenten steeds moeilijker om een uitsterfbeleid te voeren zonder dat dit de kans loopt om op juridische gronden onrechtmatig verklaard te worden.

We beseffen dat de cultuur van de woonwageneigenaar niet altijd gemakkelijk te begrijpen is, zeker niet in een sfeer van wederzijds wantrouwen. Een cultuur die er bovendien van uitgaat dat een mondeling gemaakte afspraak onvoorwaardelijk geldt en waarin er een afkeer is van het op schrift stellen van afspraken. Voor gemeenten is dat moeilijk manoeuvreren maar het is onze overtuiging dat het besef dat woonwageneigenaren goede gronden hebben om de cultuur te willen behouden, zeker een leidraad kan zijn bij het ontwikkelen of bijstellen van het woonwageneigenaarsbeleid.

WAT BETEKENT DE PLAATSIING VAN DE WOONWAGENCULTUUR OP DE NATIONALE INVENTARIS IMMATERIEEL CULTUREEL ERFGOED IN NEDERLAND VOOR GEMEENTEN?

De staten die bij UNESCO zijn aangesloten besloten in 2003 om voortaan ook het immaterieel erfgoed – de tradities en rituelen die van generatie op generatie worden doorgegeven en die belangrijk zijn voor de identiteit van een gemeenschap – te gaan beschermen. Nederland heeft dat verdrag in 2012 ook ondertekend. Daarmee belooft Nederland dat het een klimaat zal scheppen waarin immaterieel erfgoed kan gedijen. Volgens de tekst van het verdrag hoort namelijk elk land ‘met alle geschikte middelen te werken om de erkenning van, het respect voor en de ontsluiting van immaterieel erfgoed in de maatschappij te verzekeren’.

Om op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed te komen heeft de Vereniging Behoud Woonwagencultuur Nederland een erfgoedzorgplan gemaakt, waarin de problemen om de cultuur te waarborgen voor de toekomst in kaart werden gebracht. Een van de grootste problemen om onze cultuur te handhaven en door te geven is het uitsterfbeleid van gemeenten.

De Vereniging Behoud Woonwagencultuur heeft met de ondertekening van het certificaat beloofd om haar uiterste best te doen om de tradities van de reizigers te behouden. Daarom vragen wij gemeenten – in de gedachte van het UNESCO verdrag – om hulp en respect om onze cultuur te beschermen.



Woonwagencultuur
staat op de Nationale Inventaris
Immaterieel Cultureel Erfgoed Nederland

Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland: zie onze website www.behoudwoonwagencultuurinederland.nl en onze Facebook-pagina.