

DE GEMEENTE HILVERSUM, DE
WOONWAGENBEWONERS EN DE EGELSHOEK,
DEEL 1, 1909-1936

door Peter W.A. Verdonk

DE GEMEENTE HILVERSUM, DE WOONWAGENBEWONERS EN DE EGELSHOEK, DEEL 1, 1909-1936

door Peter W.A. Verdonk

“De Egelshoek” of het “roodpannenhuis” is van ouds de naam van een land met boerderij aan het – later gegraven – Tienhovensch Kanaal, gelegen ongeveer 250 m. ten westen van het sluisje op bijgaande kopie van een kaart uit 1837 door omcirkeling aangeduid. Een zandweg, de “weg op de Egelshoek” leidt daarheen. In den volksmond heeft de naam “Egelshoek” echter een tamelijk onbestemde beteekenis. Soms worden daarmee bedoeld de weilanden in den zuidwesthoek der gemeente, aan drie zijden begrensd door de provincie Utrecht, voor zoover zij op de kaart voorkomen door een groene tint aangegeven, maar ook worden daaronder verstaan, of mede verstaan, de iets hooger gelegen boschachtige gronden, afgewisseld door weiland en bouwland, welke over een lengte van ±1200 m. en een breedte van 400 á 600 m. gelegen zijn ten westen van het Tienhovensch Kanaal, op de kaart door een gele tint aangeduid.

Zo schreef het college van burgemeester en wethouders van Hilversum op 7 september 1936 aan de voorzitter van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland naar aanleiding van een bezwaar van een Larense inwoner, die zich zorgen maakte over het inrichten van een woonwagenkamp op de plek, bekend als den Egelshoek. De bezorgde Laarder schreef verder: Dit zal de ondergang zijn van een mooi stukje natuur, waar veel zeldzame bloemen voorkomen en dat een natuurliefhebbers welbekende vogelbroedplaats is.

Het mocht niet baten; het raadsbesluit van 14 juli 1936 tot aankoop van eenige kadastrale perceelen van den heer J. Veldhuizen en een vervolgsbesluit van 18 augustus 1936 werden door Gedeputeerde Staten van Noordholland op 9 september 1936 goedgekeurd. Daarmee was de weg vrij voor verplaatsing van het oude woonwagenkamp naar de Egelshoek. Op 2 november 1936 werd het nieuwe woonwagenkamp in gebruik genomen en werden er tien wagens overgebracht. Twee wagens met zieken bleven op de oude lokatie bij de Bodemanstraat achter.

Wat eraan vooraf ging

Aan deze verplaatsing van woonwagens naar een terrein op de Egelshoek is nogal wat vooraf gegaan. Volgens de geraadpleegde gemeentelijke archieven werden in hoofdstuk VIII van de Algemene Politieverordening (APV) uit 1909 regels gesteld over *het staan of verblijven in zoogenaamde woon- of kermiswagens*. De titel van dat hoofdstuk geeft al iets aan over de in de samenleving heersende gevoelens over een dergelijk verblijf. Artikel 155bis van het hoofdstuk *Van zoogenaamde woon- of kermiswagens* luidde dan ook: *Het is verboden met zoogenaamde woon- of kermiswagens binnen de gemeente te staan of te verblijven*. En artikel 155ter benadrukte nog eens: *Het is aan den eigenaar en aan hem, die in eenige andere hoedanigheid tot het gebruiken of in gebruik geven van gronden of plaatsen bevoegd is, verboden toe te staan of te gedoogen, dat personen met zoogenaamde woon- of kermiswagens op die gronden staan of verblijven*.

Op 9 juni 1911 zond het provinciaal bestuur van Noord-Holland een exemplaar *eener circulaire van den Minister van Justitie, betreffende voorbereiding eener wet op woonwagens en woonschepen*. Deze circulaire bevatte een aantal vragen over het aantal *zoogenaamde woonwagens*, de toestand en inrichting qua woon- en slaapgelegenheid, de bewoning door meerderjarige en minderjarige mannelijke en vrouwelijke personen, de middelen van bestaan, het vermoeden van delerij of andere strafbare feiten, alcoholgebruik en echtelijke twisten. Tot slot werd nog gevraagd of er overlast wordt bezorgd en of de opvoeding en het onderwijs der kinderen goed verzorgd is. Wellicht met enige opluchting meldt de commissaris van politie, dat op 5 juli 1911 om 12.00 uur in Hilversum geen enkele woonwagen werd aangetroffen. Op 10 juli 1911 laat de burgemeester van Hilversum de bevindingen van de commissaris van politie schriftelijk weten aan de Commissaris



der Koningin, onder toezending van het hierboven genoemde hoofdstuk uit de APV.

Vooralsnog lijkt het erop, dat de gemeente Hilversum in die jaren geen problemen had met rondtrekkende reizigers. Pas in de jaren 1915-1917 kwamen er enkele verzoeken van passanten, om, al dan niet tijdelijk, een standplaats in Hilversum in te nemen. In twee gevallen betrof het een tijdelijk verblijf van een woonwagen op particulier terrein. Hierbij ging het om verzoek(st)ers met duur klinkende namen, die op Trompenberg en op een terrein rondom de Javalaan, tijdelijk on-

derdak wilden hebben. Aan de eigenaren van de terreinen werd toestemming verleend tot verblijf van een woonwagen.

In één geval betrof het een militair, verblijvende op fort Overmeer, die met zijn gezin een woonwagen betrok als gevolg van het niet op tijd betalen van de huur van een woning. Op 11 september 1915 meldde de commissaris van politie: *met een door de gemeente verstrekt paard liet ik dien wagen brengen over de grens van Hilversum naar Maartensdijk en toen die wagen hier werd teruggebracht, deed ik hem overbrengen naar Baarn.*





Vanuit omliggende gemeenten wordt die wagen voortdurend alhier terug vervoerd, omdat de vrouw van adressant zooveel mogelijk wil verblijven in de omgeving van haar man. Op 20 september 1915 liet de burgemeester van Hilversum de militair formeel weten, dat geen standplaats in Hilversum kan worden ingenomen. In februari 1917 meldde de man zich echter opnieuw in Hilversum: NN kwam met zijn met een paard bespannen woonwagen voor mijn bureau en eischte, dat hem een standplaats in deze gemeente zou worden gegeven omdat hij, volgens zijn beweren, een inwoner van Hilversum was. Deze mededeling van de commissaris van politie had nogal wat ambtelijke en bestuurlijke gevolgen.

*De politie deed pogingen de woonwagen te verwijderen richting Maartensdijk, waar de burgemeester aldaar echter geen genoegen mee nam. De commissaris schreef: *Als toen heb ik zijn woonwagen doen verwijderen in de richting Baarn en de burgemeester dier gemeente was zo vriendelijk te zorgen voor verdere expeditie naar Amersfoort. Al spoedig kreeg ik dien woonwagen weder terug omdat het militair gezag te Amersfoort besliste dat de wagen daar niet mocht verblijven. In-**

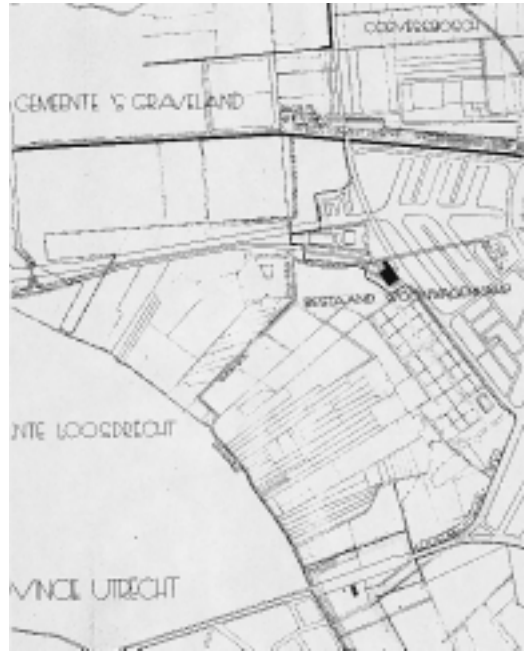
middels bleek namelijk dat het militair gezag bij verordening van 28 augustus 1916 een verbod had uitgegeven over het verblijven van woonwagens in o.a. Kortenhoef, Laren, Blaricum, Naarden, 's-Graveland, Loosdrecht, Huizen en Baarn. De gemeentelijke APV en deze militaire verordening brachten de commissaris van politie in een verschrikkelijk dilemma. Immers, waar moest hij de woonwagen laten? Opslaan, slopen of de woonwagen ergens gedogen?

Raad werd gevraagd aan in een Amsterdam gevestigde juridische hoogleraar. Een oplossing had deze ook niet. Weliswaar mocht een woonwagen worden verwijderd op grond van de APV, maar als dat kennelijk materieel niet lukt, was het bewonen van een woonwagen niet verboden op grond van artikel 155 van de APV aldus de ingeschakelde deskundige. Immers, dat artikel vermeldde alleen het "staan of verblijven" en meldt niets over het "bewonen en gebruiken":

Dit advies van juli 1917 kreeg daarmee bijna het karakter van een Orakel van Delphi. Het college kon er dus niets mee beginnen, maar gelukkig loste de zaak zich op doordat aan het betrokken gezin een woning werd toegewezen.



Fragment van de topografische kaart uit 1920 met daarop aangegeven het terrein van de gasfabriek en het vaaltterrein waar de eerste lokatie van het woonwagenkamp was.



Fragment van een kaart uit 1933 met daarop aangegeven het woonwagenkamp bij de Bodemanstraat dat moest verdwijnen vanwege de uitbreiding van de havenwerken.

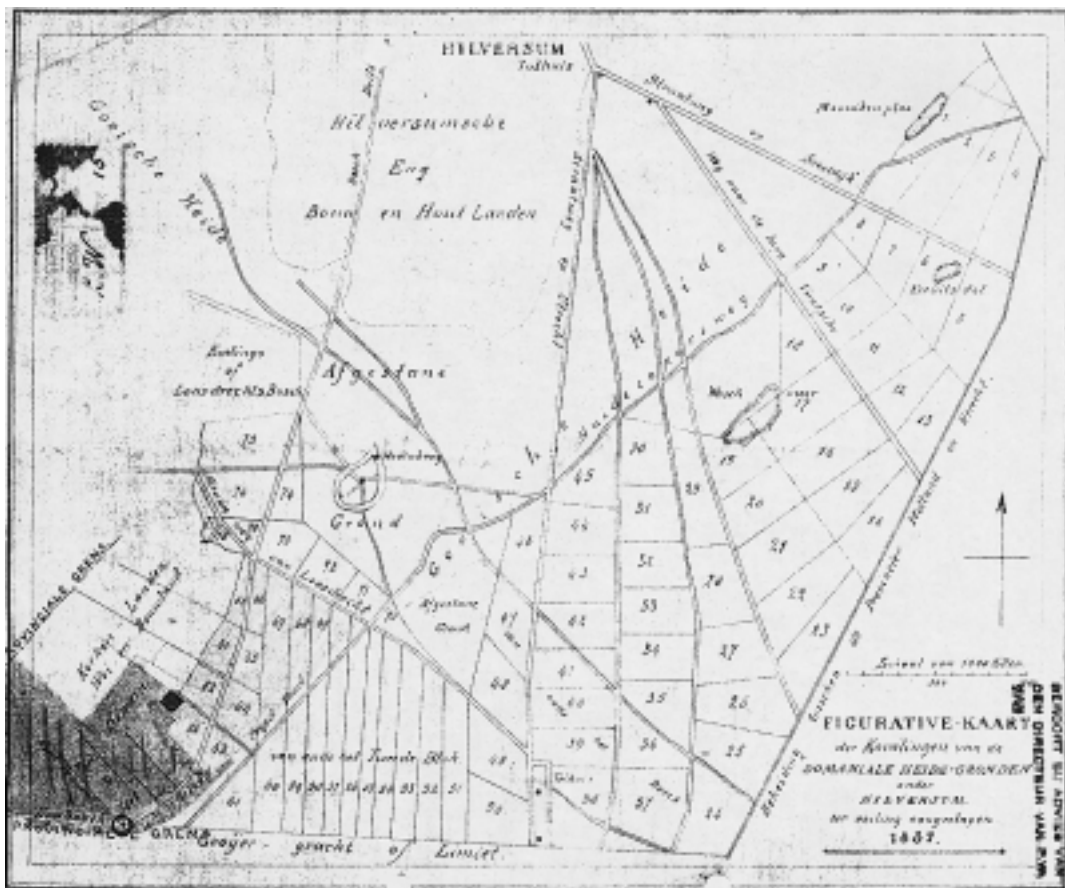
Wetgeving

Het moge duidelijk zijn dat de gemeente in de eerste jaren van deze eeuw bewoners van woonwagens niet bepaald vriendelijk bejegende. Daarin was de gemeente overigens niet uniek. Ik verwijs daarbij naar het Koninklijk Besluit van 22 september 1903, waarbij een staatscommissie werd ingesteld met als taak advies uit te brengen over aanvullingen of wijzigingen in het Wetboek van Strafrecht om bedelarij, landloperij en habituele dronkenschap doeltreffender te bestrijden.

De commissie onder voorzitterschap van prof. dr. I. Domela Nieuwenhuis was toen van mening, dat met den wensch om bedelarij en landloperij te weren tevens het verlangen gepaard gaat eene regeling te treffen, die paal en perk stelt aan het toemend euvel, teweeggebracht door de bewoning van woonwagens en woonschepen. Op 22 november 1912 werd een wetsontwerp ingediend door de ministers van Justitie en Binnenlandse zaken, waarmee de woonwagenezorg tot rijkszorg werd verheven en plaatselijke verordeningen vervallen werden verklaard (dus ook het hiervoor ge-

noemde Hilversumse APV-hoofdstuk). Doel van het wetsontwerp was een einde te maken aan het willekeurige gemeentelijke beleid, dat er meestal op gericht was bewoners van woon- en kermiswagens zo snel mogelijk te verjagen.

Op 15 oktober 1919 trad de Wet op Woonwagens en Woonschepen 1918 in werking, die onder meer beoogde inperking van het euvel der woonwagens en van het rondtrekken der reizigers. Daartoe werd een schouw- en vergunningstelsel ingevoerd en werd omschreven hoe woonwagens moesten worden opgemeten en van een registratienummer moesten worden voorzien. Daarnaast werd het gemeenten mogelijk gemaakt een plaats binnen de gemeente aan te wijzen, waar woonwageneigenaren verplicht zouden zijn hun wagens, al dan niet tijdelijk, neer te zetten. Bij het voorbereiden van de wet was door het rijk gebruik gemaakt van de al eerder gememoreerde landelijke telling op 5 juli 1911. Die telling leverde een aantal op van 2.800 personen, die in woonwagens leefden, waarbij geen onderscheid was gemaakt tussen zigeuners, kermisreizigers en andere reizigers.



Kaart van de heideverdelingen 1837 in 1936 gebruikt bij een advies van de directeur Publieke Werken om het beoogde terrein voor het woonwagenkamp Egelshoek aan te geven.

Algemene informatie

Alvorens terug te keren naar de Hilversumse handel en wandel met het verblijf van woonwagenbewoners in de afgelopen decennia, is het wenselijk de samenstelling van deze bevolkingsgroep door de eeuwen heen onder de loep te nemen. We hebben het over reizigers, die meestal om den brode met een woonwagen rondreisden en handelden in allerlei goederen (band, garen, textiel e.d.), diensten aanboden (als muzikant, messen en scharensleep of ketellapper) of als seizoenarbeider in de landbouw werkten.

Sedert de zeventiende eeuw trokken onder meer veel Westfaalse immigranten om economische of religieuze redenen Nederland in (de zgn. *Hollandgang*) om als dagloner of knecht een inkomen te verwerven. Daarnaast vormden afgedank-

te huursoldaten en deserteurs uit Duitsland en België in de vorige eeuw onderdeel van de groep woonwagenbewoners. Daarbij kwamen vervolgens nog Nederlandse ingezetenen, die in de crisjaren vanaf 1930 of direct na de Tweede Wereldoorlog huisvesting zochten in woonwagens als gevolg van economische omstandigheden en/of woningnood

Deze mélee van Nederlandse ingezetenen zocht dus al dan niet tijdelijk onderdak in die gemeenten waar werk, handel of een financieel gunstig verblijf voor handen was. Aardig is hierbij te vermelden dat namen als Brenninkmeijer, Cloppenburg, Dreesmann, Kreymborg, Peek, Vroom, Carré, Kabalt, Renz, Schafer, Schneider, Van Rijszen, Schild(t), Van der Vorst, Zumann de oorspronkelijke Nederduitse afkomst niet verloochenen.

De Belgische afkomst herkent men nog in de namen: Cassée, Van Helvoirt, Marsman, Smeets, Stuvé en Van Wanroy.²

Nadrukkelijk te onderscheiden van deze groep reizigers zijn de zigeuners, waarvan de herkomst moet worden teruggeleid naar het Midden-Oosten en het Verre Oosten al enkele eeuwen geleden, en die een eigen taal (Romany/Sinti afgeleid van het Sanskriet) en een eigen rechtstelsysteem kennen. Ik meld hierbij, dat deze groep reizenden Hilversum tot 1970 nimmer heeft bezocht. Pas tegen het einde van de jaren zeventig verbleef een groep zigeuners in de regio (op de dagcamping aan de Larenseweg).

Woonwagenkamp Jan vd Heijdenstraat

De Wet op Woonwagens en Woonschepen 1918 noopte het college na te gaan waar een woonwagenkamp het best kon worden ingericht. Er werd advies gevraagd aan de directeur van Publieke Werken en de commissaris van politie. Beiden kwamen in de loop van 1920 tot de conclusie, dat een terrein in de omgeving van de gemeentelijke gasfabriek, in de nabijheid van het vaaltterrein aan de geprojecteerde Jan van der Heijdenstraat, *de beste plaats was voor een woonwagenkamp. De commissaris meldde daarover het volgende: Het voordeel van het aangeduide terrein is, dat het tamelijk geïsoleerd is en behoorlijk onder politietoezicht kan worden gesteld, vermits op korten afstand een politieposthuis met vaste bezetting is gelegen* (posthuis Kleine Drift).

Op 7 april 1920 liet de Gezondheidscommissie weten, dat op de Zuiderweg acht woonwagens waren gesignaleerd *hetgeen niet bevorderlijk voor de volksgezondheid is te achten*. Het college werd in overweging gegeven om aan het opgelegde in art. 31 der Woonwagenwet van het jaar 1918 gevolg te geven en een plaats aan te wijzen voor het verblijf ter registratie van bedoelde woonverblijven. Bij brief van 27 mei 1920 wezen bewoners van den Laarderweg, Hoogen Laarderweg en Erfgoiersstraat (...) *op den overlast, dien zij onder vinden van het woonwagenkamp, waartoe sedert de invoering der nieuwe woonwagenwet bij voorkeur de omgeving van den paardendrinkbak tegenover het terrein der Amsterdamsche Waterleiding aan den Laarderweg wordt ingericht door houders van rondtrekkende woonwagens*.

Op 24 september 1920 stemde de gemeente-

raad in met een krediet van f 3.200 voor het inrichten van een woonwagenkamp (groot 600 m² en geschikt voor circa 20 wagens), voorzien van *een gewapend betonnen privaatgebouwde met waschgelegenheid*, en gelegen op het vaaltterrein tegenover de gasfabriek. In augustus 1920 stelde de gemeenteraad de Verordening tot wijziging van de Algemeene Politieverordening van Hilversum vast, waarin onder meer werd bepaald (artikel 180): *Het is verboden wagens, uitsluitend of hoofdzakelijk als woning gebezigd of tot woning bestemd, binnen deze gemeente te doen verblijven op een andere plaats dan daartoe door Burgemeester en Wethouders aangewezen*. Op 2 april 1921 meldde de directeur van Publieke Werken, dat het woonwagenkamp aan de Jan van der Heijdenstraat gereed was.

Overigens maakte de Gezondheidscommissie nog op 29 maart 1921 melding van *eene klacht van bewoners van de percelen Zuiderweg (...) over overlast van de op het naastaangelegen veld gestationeerde woonwagens* (24 in getal) en verzoekt de commissie het college zo snel mogelijke verplaatsing van deze woonwagens naar het woonwagenkamp.

Over de hygiënische omstandigheden op en over de ligging van het woonwagenkamp maakte de Gezondheidscommissie regelmatig opmerkingen richting burgemeester en wethouders. Op 25 januari 1922 zette het college nog eens uiteen waarom gekozen was voor die lokatie: *Uit het oog mag niet worden verloren, dat een woonwagenkamp, met het oog op den hinder voor de omwonenden, in een afgelegen deel der gemeente dient te worden ingericht*. Op 20 december 1923 attendeerde het raadslid Goubitz op de toestand op het woonwagenkamp *welke alles te wenschen overlaat* en diende het volgende voorstel in: *De Raad, van oordeel dat de hygiënische toestand op het woonwagenkamp beneden alle critiek is, noodigt B. en W. uit spoedig plannen te ontwerpen tot verplaatsing en menschwaardig inrichten van het woonwagenkamp*. Zonder hoofdelijke stemming werd het voorstel Goubitz in handen van B en W gesteld om advies.

De directeur van Publieke Werken liet desgevraagd op 29 februari 1924 weten: *dat de tegenwoordige plaats van het woonwagenkamp voor 't oogenblik de meest geschikte is; dat uitvoering van kostbare werken met het oog op eventueele*



Kaart van Hilversum-Oost met lokatie bij de Jan van der Heijdenstraat.

verplaatsing niet gewenscht en ter vervulling van de wettelijke verplichtingen der gemeente niet noodig is; dat door aanleg van de Jan van der Heydenstraat en van een oprit naar het kamp de toestand enigszins zal verbeteren. In de raad van 24 juni 1924 stelde het college de raad voor de motie van de heer Goubitz niet aan te nemen: *Wij zijn met de commissie van Sociale Aangelegenheden en de Directeur van Publieke Werken van meening, dat in het algemeen het woonwagenkamp in onze gemeente de vergelijking met die in andere gemeenten wel kan doorstaan* En verder: *Wij meenen voorts te mogen opmerken dat met ten gevolge der bestrating van de Jan van der Heijdenstraat vrijkomende veldkeien een tweetal opritten naar het kamp zijn aangelegd, waardoor aan de klachten omtrent den modderigen toegangsweg is tegemoetgekomen. De toestand vol-*

doet thans vrijwel aan redelijke eischen van een woonwagenkamp. Na uitvoerige en politiek pittige discussies en een nieuwe motie van de heren Goubitz en Glas, besloot de raad deze motie met 2 stemmen voor en 18 tegen te verwerpen.

In datzelfde jaar werd het kamp enigszins vergroot (kosten f 200,-), zodat er meer dan 20 woonwagens konden worden geplaatst, tot een maximum van 35, hetgeen noodzakelijk was tegen de tijd dat de paardenmarkt in de gemeente werd gehouden. Begin 1925 telde het kamp op zeker moment echter al 42 wagens.

Woonwagenkamp Oosteinde

De groei van het aantal bewoners op het kamp, maar vooral de oprukkende bebouwing tussen de Liebergerweg en de Jan van der Heydenstraat en de geplande bouw ten oosten van de laatstge-

noemde straat zou tot gevolg hebben, dat *het kamp onmiddellijk zal grenzen aan het bebouwde gedeelte der gemeente*, aldus de commissaris van politie in een brief aan het college d.d. 18 november 1924 naar aanleiding van een brief van de buurtvereniging "De Vriendenkring". Daarin bepleitten de buurtbewoners van de Liebergerweg dat *het woonwagenkamp in deze volkrijke buurt worde opgeheven*.

Er volgde een veelheid van adviezen van zowel de commissaris van politie, de directeur van Publieke Werken, de commissies van Openbare Werken en voor Financiën als van de Gezondheidscommissie. Deze resulteerden in een voorstel van het college om het woonwagenkamp te verplaatsen naar het oosteinde van het voormalige vaalterrein. Het krediet voor de meest eenvoudige uitvoering bedroeg f 8.850, later verhoogd met f 1.750 voor de plaatsing van een tweede privaat-gebouwtje, uitsluitend ten behoeve van vrouwen en kinderen. Het terrein ($\pm 1800 \text{ m}^2$) werd geschikt geacht voor 40 á 50 woonwagens, gedeeltelijk bestraat, voorzien van twee privaat-gebouwtjes en 5 gaslantaarns en omzoomd met 360 meter prikkeldraad. Nadrukkelijk werd om financiële redenen afgezien van een volledige bestrating, van het plaatsen van een paardenstal voor 40 á 60 paarden (ondanks een klemmend verzoek van De Nederlandsche Vereeniging tot Bescherming der Dieren, afdeling Gooiland) en van een betonschutting om het kamp.

Op 15 september en 30 december 1925 stemde de raad in met de kredietverleningen, niet nadat ook nu, evenals in 1924, uitvoerig en geëmotioneerd was gediscussieerd over de noodzaak van verplaatsing van het kamp, de al dan niet gewenste aantrekkelijkheid van de inrichting van het kamp, alternatieve lokaties, zoals het "Luie gat" (nabij 's-Graveland), de vloeivelden op de Loosdrechtse heide, het "Rode Dorp" (in het verlengde van de Bodemanstraat) of het terrein ten zuiden van de Steenen Brug, en ten slotte over de bejegening van woonwagenbewoners.

Woonwagenkamp Bodemansweg

Medio 1928 vroeg de directeur van Publieke Werken opnieuw schriftelijk aandacht van het college voor het woonwagenkamp. Verdere bebouwing in het oosten van de gemeente, de vaststelling van het wegenplan "Oost" en de verplaatsing van de

vuilopslagplaats in oostelijke richting maakten het noodzakelijk principieel stil te staan bij de wijze waarop een plaatselijk woonwagenkamp in stand moest worden gehouden.

De directeur schreef: In het algemeen steekt de inrichting van dit kamp gunstig af bij die in andere gemeenten, vandaar dat men voortdurend een druk gebruik kan constateren. Meerdere bewoners richten zich dan ook op een permanent gebruik in; er worden primitieve kippenhokken en paardenstallen getimmerd en, wat nog meer zegt, een tweetal gezinnen hebben hun woningen in de gemeente verlaten en zich metterwoon in het kamp gevestigd in een woonwagen. Men heeft dus nu een kamp, waarvan de inrichting totaal ruim f 12.000,- heeft gevorderd, dat jaarlijks aan onderhoud f 1.200,- kost, en waardoor practisch het bewonen van woonwagens, permanent in hetzelfde kamp, wordt bevorderd. Dit laatste is nu m.i. niet in overeenstemming met de bedoeling der Wet op Woonwagens en Woonschepen. Zoo is, juist om tegen te gaan, dat woonwagens zonder reden al te lang in een gemeenteverblijf houden, in die Wet de bevoegdheid tot het heffen van retributie aan de gemeente gegeven. Evenmin is dit het doel der gemeente geweest. Men wenschte veeleer, door het inrichten van een behoorlijk kamp, onder geregeld politietoezicht, de betrokkenen aan een meer geregeld leven te gewinnen, als voorbereiding voor bewoning van een huis in plaats van een wagen.

De commissaris van politie meldde in zijn rapport van juli 1928 een mogelijke nieuwe plaats voor het woonwagenkamp: *De aanwijzing daarvan komt mij moeilijker voor, dan oppervlakkig kan worden verondersteld bij een zoo groot grondbezit als deze gemeente heeft. Echter moeten twee voornaamste factoren daarbij in het oog gehouden worden en wel deze:*

- 1e. Een woonwagenkamp, als hierbedoeld, maakt in den regel een onaestischen aanblik en indruk, en*
- 2e. zijn de bewoners in den regel lastig, twistziek, onbetrouwbaar en diefachtig aangelegd, terwijl ik over hun zedelijk gedrag maar niet zal reppen.*

Deze wetenschap maakt het uiterst moeilijk in deze gemeente een geschikt terrein te vinden.

Vervolgens liet de commissaris vele mogelijke lokaties de revue passeren en vervolgens het be-

grip "uitmiddelpuntigheid" tamelijk zwaar wegen. D.w.z. een kamp inrichten, redelijk ver van de bebouwde kom, niet al te luxueus (om een aanzui-gende werking te voorkomen) en vooral een woonwagenkamp waar een heffing van staangeld bestond, liefst f 0,25 per dag in plaats van het tot dan gehanteerde tarief van f 0,10. Op die wijze zouden minder welgestelde woonwagenbewoners, die uiteraard den meesten last veroorzaken, hier weg blijven, terwijl tevens hun verblijf hier zou worden beperkt. De commissaris adviseerde hij het nieuwe kamp in te richten in de omgeving der vloeivelden ten westen van het zogenaamde Rode Dorp. Overigens achtte hij de omgeving van de Egelshoek om zijn uitmiddelpuntigheid het meest geschikt, indien het terrein aan de gemeen-te zou toebehoren.

Uiteindelijk bleven er twee alternatieven over: de omgeving der vloeivelden Loosdrechtsche heide, omgeving Bodemanstraat (toen nog Bodemansweg geheten), en een weiland aan de Raaweg, waaraan uiteindelijk de voorkeur wordt gegeven. Verrassenderwijs weest de directeur van Publieke Werken echter op een derde alternatief richting Kerkelanden, langs de Rading. Zeer uitmiddelpun-tig, tegen de grens met Loosdrecht, niet ver van de Egelshoek, maar wel eigendom van de N.H. kerk Naarden. Geadviseerd werdtdan ook een mogelijk-ke koop van die gronden te onderzoeken.

Het college zat inmiddels met de handen in het haar en ging bij diverse gemeenten (waaronder Haarlem, Bussum, 's-Gravenhage, Utrecht en Amsterdam) na, hoe zij met de aanwijzing van een lokaal woonwagenkamp waren omgegaan. In de loop van 1928 werden de schriftelijke reacties van die gemeentebesturen ontvangen en kon er een vergelijking worden gemaakt van het aantal wagens, de oppervlakte, het aantal privaten, de aanwezigheid van een paardenstal, de bestrating en de huur per dag/week/maand. Na ampele over-weging legde het college in 1929 aan de raad het voorstel voor tot verplaatsing van het woonwagen-kamp naar een terrein nabij de Bodemansweg. De totale kosten bedroegen f 18.500 inclusief de aanleg van een waterleiding, exclusief de plaat-sing van een paardenstal (voor 20 paarden) en to-tale bestrating van het terrein. Zonder hoofdelijke stemming ging de raad met het voorstel akkoord. Op 1 augustus 1929 deelde de directeur van Pu-blieke Werken mee dat het woonwagenkamp, ge-

schikt voor circa 40 wagens met standplaatsen van 3 x 11 m, zijn voltooiing naderde en op 5 au-gustus in gebruik kon worden genomen.

Begin maart 1935 richtte een aantal bewoners van het kamp aan de Bodemanstraat een verzoekschrift aan de gemeenteraad waarin zij vroegen om: geldelijke steun vanwege de economische crisis; vervanging van de bestrating; het plaatsen van een paardenstal; het scheiden van de waterkraan en wc-gelegenheid en uitbreiding van de vier privaten (voor circa 200 bewoners).

In een zeer uitvoerige reactie hierop stelde de directeur van Publieke Werken voor, geen investeringen te plegen ter verbetering van de omstan-digheden op het woonwagenkamp, omdat dit kamp ruimschoots voldoet aan de eischen der wet [en] binnen afzienbaren tijd verplaatst moeten worden. Hij concludeert onder meer: gedeeltelijke verbetering van het kamp zal weinig of niet baten, de onordelijke en onzindelijke bewoners zullen dan toch het peil van het kamp blijven bepalen; in-grijpende verbetering zal gepaard moeten gaan met vergrooting, teneinde een ordelijke ook voor het toezicht overzichtelijke opstelling mogelijk te maken; er zal een volstrekt verbod tot het maken en hebben van bouwsels moeten komen; er is een stal voor ongeveer 30 paarden noodig; op het terrein mogen geen paarden worden gestald; het schoonhouden van de standplaatsen dient te geschieden door de bewoners zelf, terwijl een der bewoners tegen vergoeding belast kan worden met het reinigen van ledige standplaatsen, mid-denterrein, stal, privaten, enz.; het is na het aan-brengen van verbeteringen mogelijk en wensche-lijk het staangeld op f 1,- per week te brengen. Daarenboven gaf hij als zijn mening dat het In het algemeen niet de bedoeling van de Wet op Woon-wagens en Woonschepen [is] het gebruik te bevorderen of te veraangenen van vele woonwa-gens en woonschepen, welke bewoners geen voldoende middel van bestaan hebbend, door be-delen in hun onderhoud trachten te voorzien en van geslacht tot geslacht opgroeien in een onge-bonden, zwervend, bedelend leven, in strijd met de eischen eener welgeordende maatschappij.

Het college stelde de raad uiteindelijk voor geen verbeteringen aan het kamp aan te brengen van-wege de op handen zijnde verplaatsing van het kamp. Op 7 mei 1935 stemde de gemeenteraad

na enige discussie hiermee in, zij het dat werd toegezegd dat enkele verbeteringen zouden worden aangebracht in de privaten en in de watertoevoer.

Woonwagenkamp Egelshoek

In de raadsvergadering van 12 december 1935 kwam het raadslid Lammers terug op de omstandigheden op het woonwagenkamp en deed het volgende voorstel: *De Raad besluit B. en W. op te dragen ten spoedigste te komen tot verbetering van het woonwagenkamp.* De verantwoordelijke wethouder zegde toe het signaal van het raadslid mee te nemen bij het inrichten van een nieuw woonwagenkamp dat noodzakelijk leek te worden als gevolg van de vergevorderde plannen voor de aanleg van de Nieuwe Haven en de aanleg van nieuwe wegen in de omgeving van het bestaande kamp.

Op 20 januari 1936 schreef de directeur van Publieke Werken een zeer uitvoerig rapport over de verplaatsing van het woonwagenkamp. *De toestand in en op het woonwagenkamp begint al eens onhoudbaar te worden. De bebouwing naderd het kamp voortdurend, terwijl de aanleg van de haven met sporthaven de omgeving van karakter doet veranderen. Het verlengde van de Bodemanstraat deed tot voor korten tijd in hoofdzaak dienst als toegang tot het kamp; thans echter nu de verbinding Steenen Brug-Raaweg door het Kanaal is onderbroken heeft deze Bodemanstraat veel meer betekenis gekregen. De slordige, smerige toestand rond het kamp wordt voor steeds meerderen een hinder en ergernis. Over niet langen tijd zal dit te maar klemmen, omdat de provinciale weg juist bij het kamp beginnen zal.*

De directeur oriënteerde zich bij woonwagenkampen in Amsterdam, Haarlem, Zaandam en Bussum (laatstgenoemde lokatie had 30 standplaatsen van 5 x 9 m met een toenmalige bezetting van 10 wagens) en adviseerde een nieuw woonwagenkamp te situeren in het zuiden of zuidwesten der gemeente. De kosten van aanleg berekende hij op f 30.000 voor 40 standplaatsen, inclusief privaat en wasgebouwtje. Het advies bevatte twee opties: *Ten noorden van den Loosdrechtscheweg ligt aan den Slangenweg een terrein van de N.H.-kerk van Naarden, dat niet ongepast zou zijn. Een bezwaar is hier echter dat tal van sportvereniging clublokalen hebben gesticht*

en dat er geen verharde weg is. Bovendien ligt het terrein naar mijn oordeel nog te dichtbij de gemeente. Beter is het daarom een terrein te kiezen aan het gedeelte van de Rading bezuiden het bord "doodlopende weg" dat aan den Noodweg geplaatst is. De gronden aan de oostzijde van dezen weg liggen in Hilversum.

De directeur greep ook nu weer de gelegenheid aan om het college zijn uitleg te geven van de wettelijke verplichtingen. *Gelijk ik reeds in een vorig advies opmerkte is bij de Wet op woonwagens en woonschepen het hebben van een goed geoutilleerd woonwagenkamp aan de gemeentebesturen niet voorgeschreven, alleen is aan de gemeenteraden de bevoegdheid gegeven bepalingen vast te stellen betreffende de plaats, door woonwagens en woonschepen bij verblijf in de gemeente in te nemen. Evenmin is het doel dier wet, dat de gemeentebesturen het gebruik van wagens (of schepen) als woning zullen bevorderen, in strijd met de eischen van een behoorlijke volkshuisvesting.* En verder: *Zonder twijfel heeft de wetgever dus ingezien dat men het leven in een woonwagen om hygiënische, morele en aesthetische redenen niet aanlokkelijk mag maken.*

In de maanden april en mei werd het overleg geopend met de kerkvoogdij van de Nederlands Hervormde gemeente te Naarden. Men kwam evenwel niet tot overeenstemming. Het door B en W gedaan financiële bod werd door het college van Kerkvoogden te laag geacht, maar dit college was ook van mening *dat inrichting tot woonwagenkamp - hoe modern overigens ook - van een gedeelte van het door u bedoelde perceel der Kerkelanden, behalve de overlast, tot gevolg moet hebben waardevermindering der omliggende landerijen.*

In juni 1936 presenteerde de directeur van Publieke Werken een tweede advies, dat erop neerkwam een geheel verhard woonwagenkamp in te richten voor 24 standplaatsen (inclusief een stal voor 18 paarden) aan een uitweg van Den weg op den Egelshoek. Bij de aankoop van de percelen was rekening gehouden met een uitbreiding voor nog eens 24 standplaatsen. Totale kosten: f 18.000, inclusief aankoop van de grond voor f 4.000. Op 14 juli 1936 boog de raad zich over het gelijkkluidende collegevoorstel en nam daarbij tevens kennis van een brief van alle aanwezige woonwagenbewoners op de Bodemanstraat, waarin fel werd gepleit voor een woonwagen-

kamp, dichter bij de bebouwde kom der gemeente. De briefschrijvers lieten weten: *Dit zal ten eerste ten goede komen aan de morele verheffing der woonwagenbewoners, ten tweede zal het de indruk bij dit volk wekken, dat zij in deze als gelijk beregtigd nederlanders behandelt zijn. Het is ons inziens niet humaan te denken: wanneer wij het de woonwagenbewoners zoo ongerieflijk mogelijk maken, zullen wij ze wel kwijt raken, een houding diametraal daar tegenover is waardiger, en meer dienstbaar aan de belangen van een toch al zoo gedupeerde en ontvoogde klasse der nederlandse bevolking.*

Opnieuw volgde een uitvoerig debat, waarbij de afstand tot Hilversum, het schoolbezoek, de verlichting en watervoorziening, maar vooral de redenen voor het bewonen van een woonwagen uitvoerig aan de orde kwamen. Ondanks de discussie werd uiteindelijk zonder hoofdelijke stemming overeenkomstig het voorstel besloten. Het raadsbesluit kreeg evenwel geen goedkeuring van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Op 24 juli 1936 liet de voorzitter van Gedeputeerde Staten weten: *In verband met den financieelen toestand Uwer gemeente, welke van dien aard is, dat slechts absoluut noodzakelijke uitgaven mogen worden gedaan, rijst allereerst de vraag of de opheffing van het bestaande en de inrichting van een nieuw woonwagenkamp van zoodanige urgentie is, dat de daarmede gepaard gaande uitgaven inderdaad als strikt onvermijdelijk moeten worden aangemerkt. En voorts Het college heeft gemeend vooralsnog geene goedkeuring aan vorenbedoeld raadsbesluit te moeten verleen en zal, behalve omtrent de urgentie van de verplaatsing van het kamp, gaarne omstandig worden ingelicht omtrent de vraag of aankoop van een geringere oppervlakte grond en eene belangrijke versobering van de inrichting van het kamp absoluut onmogelijk zijn.*

De directeur van Publieke Werken klom wederom in de pen om op 31 juli 1936 een nieuw advies uit te brengen over een nieuw woonwagenkamp in Hilversum. Nogmaals legde hij uit waarom ruimtelijke en stedelijke ontwikkelingen rondom de Bodemanstraat een verplaatsing van het woonwagenkamp noodzakelijk maakten. Vervolgens deed hij voorstellen tot versobering van de inrichting van het nieuwe kamp, maar hield hij vast aan de aankoop van

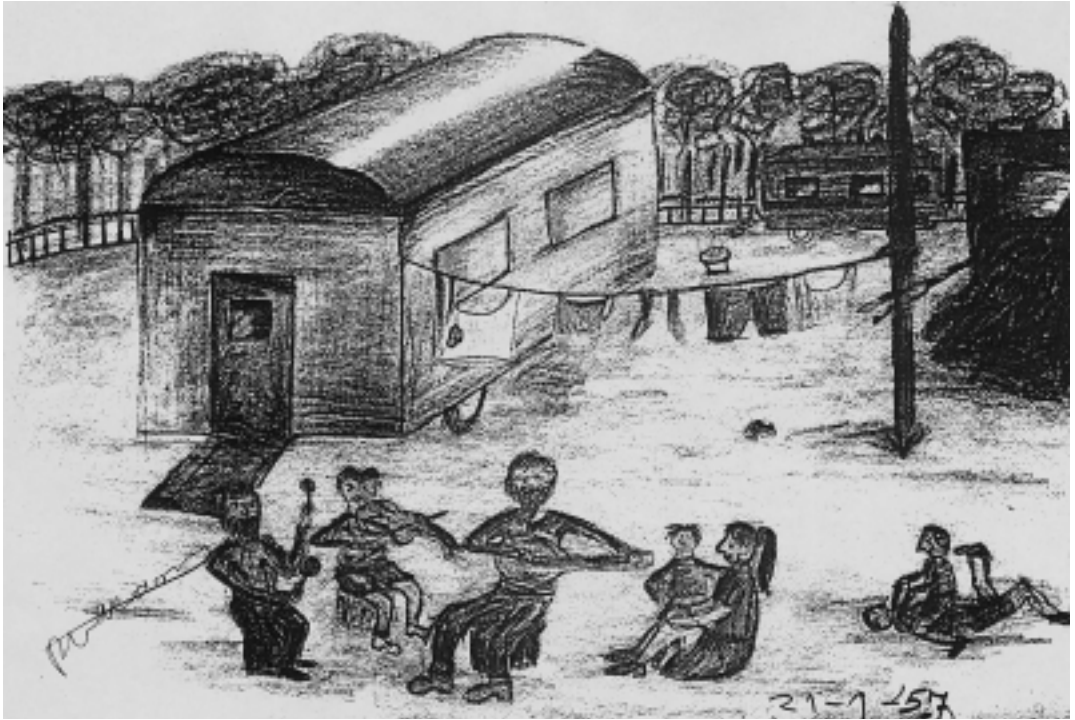
alle percelen. Noch op deze plaats, noch op den prijs -nog geen 20 cts per m² - heeft het schrijven van Ged. Staten betrekking doch alleen op de afmeting daarvan. Inderdaad is een oppervlakte van 2 H.A. voor een woonwagenkamp onnoodig. Volgens het ingezonden plan is het dan ook de bedoeling slechts de helft daarvan te gebruiken, gedeeltelijk nog als weide voor paarden der bewoners en de rest te verhuren. Uiteraard is het moeilijk een geschikt terrein te vinden, en zulks te meer omdat de meeste eigenaars voor dit doel eenvoudig niet willen verkoopen, gelijk de ervaring heeft geleerd.

Vervolgens stelde hij de inrichtingskosten bij en kwam uiteindelijk tot een benodigd krediet van f 14.000 inclusief grondaankoop. De paardenstal was uit het voorstel verdwenen en ook was er bezuinigd op verlichting, bestrating en het aanbrengen van een houtwal. In het zeer uitvoerige raadsvoorstel op 10 augustus 1936 schreef het college: *Wij meenen er door het bovenstaande in te zijn geslaagd de noodzaak verplaatsing van het woonwagenkamp overtuigend te hebben aangetoond en door de toegepaste versobering een belangrijke bezuiniging op de aan dit werk verbonden uitgaven te hebben verkregen.* Op 18 augustus 1936 stemde de raad zonder hoofdelijke stemming met het voorstel in en aansluitend verleende het provinciaal bestuur goedkeuring.

Via notaris P.J. Dam werd de koop van de gronden van de heer J. Veldhuizen (landbouwer) vervolgens geregeld en werd, zoals reeds in de inleiding tot dit artikel vermeld, het nieuwe woonwagenkamp op 2 november 1936 in gebruik genomen. Op 29 oktober 1936 werd in het gemeenteblad van Hilversum het besluit van burgemeester en wethouders betreffende de aanwijzing van een verblijfplaats voor woonwagens en woonschepen afgekondigd. Daarin werd het door een omheining af te sluiten terrein van den "Egelshoek", deel uitmakende van de perceelen, kadastraal bekend gemeente Hilversum, sectie H, nrs. 459 en 460, aangeduid als standplaats, uitsluitend of hoofdzakelijk als woning gebezigd of tot woning bestemd.

Tot slot

Het moge duidelijk zijn, dat het huisvesten van rondtrekkende van origine Nederlandse reizigers zowel landelijk als ook in Hilversum nogal wat bestuurlijke problemen opleverde. Van een op integratie gericht denken was geen sprake en de lokatiekeuze van een



Tekening van de hand van de auteur, die hij op tienjarige leeftijd maakte in zijn schetsboek van de lagere school. Kennelijk maakte een woonwagen toen al indruk op hem.

woonwagenkamp in Hilversum vormde zeker na invoering van de Wet op woonwagens en woonschepen 1918, telkenmale een "hot item" in de gemeenteraad. Het feit dat de directeur van Publieke Werken en de commissaris van politie zich met de huisvesting bezighielden, af en toe geadviseerd door de lokale gezondheidscommissie, geeft aan dat het een zaak van de openbare orde werd gevonden en geen maatschappelijk probleem. De Wet van 1918 gaf daar ook alle reden toe. Immers, het bewonen van een woonwagen werd als inferieur beschouwd en zou een tijdelijk verschijnsel behoren te zijn. In dat licht is dan ook steeds ambtelijk geadviseerd over de inrichting en plaats van woonwagenkampen in Hilversum en zijn uitspraken gedaan over de bewoners van woonwagens, die, naar de huidige denkbeelden, niet als passend kunnen worden opgevat.

In een volgend artikel kom ik terug op de ontwikkelingen rondom de Egelshoek tussen 1936 en 1967, het jaar waarin alle in de regio wonende woonwagengewoners verplicht werden op een regionaal woonwagencentrum een standplaats in te nemen.

Peter Verdonk (1946) is sedert 1970 werkzaam bij de gemeente Hilversum, achtereenvolgens bij de Gemeentelijke Sociale Dienst, bij de afdeling Algemene Zaken (bureau maatschappelijke dienstverlening) en bij de afdeling Maatschappelijk Welzijn, waarvan hij sinds 1986 hoofd is. In de periode 1975-1989 was part-time coördinator woonwagenezaken in de regio Gooi en noordelijke Vechtstreek, verantwoordelijk voor het dagelijks beheer van het regionaal woonwagencentrum "De Egelshoek" en betrokken bij de deconcentratie van het regionaal woonwagencentrum als secretaris van de "gemeenschappelijke regeling tot exploitatie van "De Egelshoek". Verdonk volgde een HBS-B-opleiding in Haarlem en studeerde andragogie aan de Universiteit van Amsterdam.

Literatuur

- Secretarie-archief gemeente Hilversum 1851-1939.
- Dossiers 1.754.21 Reglement voor gebruik woonwagenkamp
 - 1.754.21 IV Stand- en ligplaatsen voor woonwagens en woonschepen
 - 1.754.21 Va Bepaling plaatsen voor woonwagens en woonschepen
 - 1.754.21 Vc Staangeld voor woonwagens, etc.
- B.G.P.G. Bruggemeijer, *Bewogen bestaan*. Den Haag 1980.