

DE STILLE KRACHT VAN PRAGMATISCHE PREVENTIE

Een analyse van verschuivingen in het woonwagengebeleid

Garlands invloedrijke theorie helpt om beleid ten aanzien van woonwagengebouders te analyseren. Maar een studie van beleidsveranderingen in Dordrecht laat ook zien dat Garlands theorie op een aantal punten moet worden herzien. Anders dan hij voorspelt, probeert de overheid niet alleen met de harde aanpak devianten groepen in het gareel te krijgen. In Dordrecht wordt sinds de jaren negentig veel meer gebruikgemaakt van pragmatische preventie en die strategie is veel effectiever dan repressie.

Inleiding

In de media worden woonwagengebouders bij voortduring als 'vrijstaten' neergezet, waar geen belasting wordt betaald, op grote schaal wietteelt plaatsvindt en buitenstaanders vijandig tegemoet worden getreden. Grootchalige repressieve interventies lijken de geëigende reactie op zulke situaties. Niet alleen omdat die als effectief worden gezien, maar ook omdat 'hard ingrijpen', los van de effectiviteit ervan, geboden is om zichtbaar te maken dat situaties waarin basale normen met voeten getreden worden, niet getolereerd worden. Grootchalige repressie heeft, met andere woorden, ook een belangrijke symbolische functie. Omdat woonwagengebouders zich in veel gevallen minstens ernstig gediscrimineerd voelen door dergelijke acties, verzetten zij zich soms hevig. De confrontatie tussen overheid en woonwagengebouders krijgt daarmee bijna het karakter van een militair conflict, zoals het geval was bij woonwagengebouders 'Vinkenslag' in Maastricht in het voorjaar van 2004. De bewouders van dat woonwagengebouders kregen te maken met een inval van honderden politieagenten. Die inval, waarbij onder meer shovels werden ingezet, was voor een deel een reactie op een urenlange blokkade van de autosnelweg A2 bij Maastricht door bewouders van het kamp.

Het woonwagengebeleid is een interessante casus in het licht van recente wetenschappelijke discussies met betrekking tot deviant gedrag en als afwijkend beschouwde groepen. Een centraal argument daarin is dat allerlei vor-

men van resocialisatie sterk aan belang hebben ingeboet en zijn vervangen door controle, repressie en uitsluiting (vgl. Smith 1996; Waquant 2006). Tegelijkertijd wordt er in verschillende studies gewezen op het toenemende belang van niet-strafrechtelijke middelen om risicovolle situaties te beheersen (vgl. Crawford 1997; Van de Bunt en Van Swaaningen 2004). In zijn invloedrijke (vgl. Young 2002; Van Swaaningen 2004) studie heeft de socioloog Garland (2001) deze beide veranderingen in onderlinge samenhang beschreven en verklaard. Hij betoogt dat er sprake is van een verschuiving van een op achterstandsbestrijding gebaseerd beleid naar een beleid met betrekking tot deviant of crimineel gedrag dat vooral op controle is gericht en waarbij het accent op repressie en preventie ligt. Garlands analyse is erg vruchtbaar voor het beschrijven en in grote lijnen begrijpen van het lokale woonwagengebeleid, zoals we in het volgende zullen laten zien. Omgekeerd is het mogelijk om op grond van het lokale woonwagengebeleid enkele belangrijke aanvullingen te geven op Garlands theorie van het criminaliteitsbeleid waardoor die een grotere geldigheid en wijdere strekking krijgt.

Als empirische casus gebruiken we het woonwagengebeleid van de gemeente Dordrecht. Behalve dat we in Dordrecht de mogelijkheid hadden toegang te krijgen tot alle relevante actoren – niet in de laatste plaats tot woonwagengebwoners zelf – is de Dordtse casus belangwekkend omdat het woonwagengebeleid in deze gemeente betrekkelijk laat tot ontwikkeling kwam. Daardoor kon men leren van ervaringen elders, in het bijzonder van de geringe effectiviteit die uitgaat van het louter opsplitsen van grote in kleine woonwagenvelden. Voor de analyse van het Dordtse woonwagengebeleid is studie gemaakt van beleidsdocumenten (jaren 60 – heden) en krantenberichten (jaren 90 – heden). Verder zijn er 22 diepte-interviews gehouden met (voormalig) woonwagengebwoners en (voormalig) beleidsmakers en uitvoerende ambtenaren die bij verschillende fasen van het beleid betrokken waren.¹

De opbouw van dit artikel is als volgt. We beginnen met een beschrijving van Garlands theorie van het criminaliteitsbeleid. Die gebruiken we vervolgens bij de analyse van het Dordtse woonwagengebeleid. Deze analyse zal ten slotte leiden tot een substantiële aanvulling op en specificatie van Garlands beleidstheorie.

Garlands theorie van het criminaliteitsbeleid

In zijn, zoals opgemerkt, invloedrijke studie ‘The culture of control. Crime and social order in contemporary society’ beschrijft Garland (2001) hoe het denken over afwijkend gedrag zich in de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw heeft ontwikkeld in vooral de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk. Hij schetst een verschuiving van beleid gericht op het wegwerken van sociaaleconomische achterstanden, naar beleid dat gericht is op ofwel het

louer bestraffen van uitingen van cultureel anders-zijn (een repressieve aanpak), ofwel het inperken van de mogelijkheden om normafwijkend gedrag te vertonen (een preventieve aanpak).

In de periode na de Tweede Wereldoorlog werd crimineel gedrag volgens Garland in hoofdzaak teruggevoerd op allerlei vormen sociale en relatieve deprivatie. Het centrale verklaringsschema daarbij was dat: 'Individuals became delinquent because they were deprived of proper education or family socialization, or job opportunities, or proper treatment of their abnormal psychological disposition' (Garland 2001: 15). Deze zienswijze was sterk verbonden met de uitbouw van de verzorgingstaat in diezelfde periode en gebaseerd op het idee van de verbeterbaarheid van mensen waarvoor de staat dan de noodzakelijke voorzieningen verschafte. Een verbetering van de maatschappelijke kansen van bepaalde bevolkingsgroepen zou uiteindelijk leiden tot een afname van afwijkend gedrag. Maar volgens Garland wordt criminaliteit vanaf het midden van de jaren zeventig van de vorige eeuw steeds meer verbonden met allerlei vormen van controle in plaats van met deprivatie. Dat heeft ook beleidsconsequenties: 'Where the older criminology (die van de hoogtijdagen van de verzorgingsstaat mvb/jb) demanded more in the way of welfare and assistance, the new one insists upon tightening controls and enforcing discipline' (idem). Daarbij is er sprake van een schizofrene reactie in het criminaliteitsbeleid waarbij normovertredend gedrag enerzijds wordt gezien als iets van 'de ander' en anderzijds als iets van 'onzelf'.

Volgens Garland wordt criminaliteit tegenwoordig in toenemende mate verklaard vanuit diepgewortelde culturele kenmerken van de dader. Het wegwerken van mogelijke achterstanden is in die benadering niet het juiste instrument. De oorzaken van crimineel gedrag worden immers gezien als cultureel bepaald van aard en vragen om bestrijding door middel van verboden en straffen (vgl. Wilson 1996: 158). De overheid probeert haar autoriteit te bevestigen of te herwinnen door met veel machtsvertoon te laten zien dat bepaalde praktijken niet worden getolereerd. Als bekend voorbeeld hiervan noemt Garland de Amerikaanse *War on Drugs*, die feitelijk het karakter van *a war against minorities* had (2001: 132).

Hoewel volgens Garland culturele verklaringen voor afwijkend gedrag belangrijker worden en de daarop toegespitste maatregelen meer repressief van aard zijn, betekent dit niet dat deze benadering van criminaliteit een monopoliepositie inneemt. Garland signaleert tegelijkertijd de opkomst van een visie waarbij een dader niet wordt gezien als een cultureel afwijkende 'vreemdeling', maar als een calculerend individu dat, zoals ieder weldenkend mens, gebruik maakt van mogelijkheden die hem geboden worden (Garland 2001: 137). Ook bij het tegengaan van deze vorm van criminaliteit staat 'controle' centraal. Door allerhande preventieve maatregelen te treffen probeert de overheid om de berekenende burger zo min mogelijk kansen te bieden regels te overtreden. Hierbij doet de overheid ook een beroep op andere,

publieke en private partners om normovertredend gedrag terug te dringen (zie ook Crawford 1997). Garland noemt deze gedeeltelijke overdracht van verantwoordelijkheden aan andere actoren *responsibilization* (Garland 1996; 2001: 124).

Deze twee verschillende benaderingen van criminaliteit met bijbehorende beleidsstrategieën komen volgens Garland tegelijkertijd voor (2001: 138). De reden daarvoor is dat we beide opvattingen in verschillende politiek administratieve sferen tegenkomen. De *criminology of the other*, met haar vooral op emoties terug te voeren harde aanpak door politie en justitie, is volgens Garland vooral dominant bij politici en bestuurders en wordt in de eerste plaats gevoed door de publieke opinie en populistische sentimenten. De *criminology of the self* treedt criminaliteit daarentegen op een meer routinematige, rationele wijze tegemoet. Volgens Garland is deze opvatting dominant bij ambtelijke diensten en uitvoerende functionarissen, de *street level bureaucrats*, kortom bij degenen die bij voortduring in aanraking komen met allerlei vormen van criminaliteit en er meer naar neigen een 'praktische' benadering te ontwikkelen. Garland suggereert dat de repressieve aanpak vooral wordt ingezet bij groepen met een als afwijkend beschouwde cultuur, terwijl de preventieve aanpak zich meer richt op de cultureel 'neutrale' – beter: dominante – meerderheid.

De in de inleiding beschreven grootscheepse invallen van de politie in woonwagenvelden sluiten aan bij Garlands observatie dat een als afwijkend bestempelde groep met repressieve middelen wordt tegemoet getreden. Een nadere analyse van het lokale Nederlandse woonwagenveld laat echter zien dat meer recent ook een pragmatische preventieve aanpak wordt toegepast om het gedrag van woonwagenveldbewoners te beheersen.

Het lokale woonwagenveld: van het wegwerken van achterstanden naar controle en beheersing

Het bewonen van wagens wordt van oudsher in verband gebracht met allerlei problemen op het gebied van de openbare orde. Over de oorsprong van de woonwagenveldbevolking in Nederland bestaat veel onduidelijkheid, maar op basis van historische gegevens en overlevering kan ervan worden uitgegaan dat er vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw halfgevestigde en trekkende groepen gebruik gingen maken van een wagen als woning (Van Ooijen 1993: 8).² Deze 'reizigers' waren veelal werkzaam als seizoensarbeider of verrichtten ambachten als mandenvlechter, stoelenmatter, scharenslijper en ketellapper. Ze speelden hiermee in op de behoeften van bewoners op het platteland die vaak geïsoleerd leefden van allerlei voorzieningen. Toch werden de woonwagenveldbewoners vaak met de nek aangekeken; van rondtrek-

kende beroepsbeoefenaren werd al snel beweerd dat ‘ze zich expres aan loonarbeid onttrokken en liever lui dan moe waren’ (Cottaar et al. 1995: 14). Een extreem voorbeeld van deze visie op woonwagengewoners als afwijkende en ongewenste groep zijn de uitspraken van L.A. van Doorn, die tijdens en na de Tweede Wereldoorlog meewerkte aan het Nederlandse woonwagengebeleid.³ Zo scheef hij:

‘Bedelarij, verkapt en openlijk, strooperij, landlooperij, misbruik van openbare, kerkelijke en particuliere armenzorg. Ziehier in enkele woorden het bestaan van den woonwagengewoner. De doorsnee-woonwagengewoner behoort tot het a-sociale type. Hij leeft zijn vrij en ongebonden leven. Hij betaalt geen belastingen, hij bekommert zich niet om leerplichtwet, hij aanvaardt geen gemeenschapsplichten. Hij leeft onder en boven de wet. Hij voedt zijn nakomelingschap op in hetzelfde leven om t.z.t. zijn plaats in te nemen. Zoo gaat en ging het van geslacht op geslacht’ (Van Doorn 1940, geciteerd in Van Ooijen 1993: 156).

Bijna zeventig jaar na dato worden woonwagengewoners nog altijd geassocieerd met normovertredend gedrag alleen zijn bedelarij, strooperij en landlooperij vervangen door handel in gestolen goederen, gebruik van geweld en, niet te vergeten, het telen van wiet. Over de oorzaken van de marginale positie van woonwagengewoners verschillen de meningen. Waar Penninx (2001: 106) het groepsgerichte overheidsoptreden als de belangrijkste oorzaak noemt, is bij Bovenkerk (2001) een milde variant van de visie van Van Doorn terug te vinden. Volgens deze auteur duidt de gebrekkige sociale mobiliteit van woonwagengewoners vooral op een cultureel bepaalde voorkeur voor een leven in de marge van de maatschappij (Bovenkerk 2001: 256-257).

Maar of het overheidsbeleid nu gezien wordt als oorzaak van het ontstaan van de woonwagenproblematiek of, omgekeerd, als reactie op de van generatie op generatie overgedragen woonwagencultuur, in beide gevallen is de dominante opvatting in de sociaalwetenschappelijke literatuur dat overheidsinmenging door de jaren heen eerder geleid heeft tot verslechtering dan verbetering als het gaat om de integratie van de woonwagengewoners (vgl. Khonraad 2000; Penninx 2001; Bovenkerk 2001). Vooral de grootscheepse repressieve politieacties worden gezien als een teken van onmacht. Khonraad (2000: 132) en Bovenkerk (2001: 257) stellen vast dat de nationale en lokale overheid in reactie op deze onmacht steeds meer berusten in de problematiek en er zich feitelijk van afwenden.

De grootschalige repressieve acties mogen misschien voortkomen uit onmacht – met de kanttekening dat daarmee mogelijk voorbij wordt gegaan aan hun symbolische betekenis – de zienswijze dat de overheid het hoofd afwendt van de woonwagengewoners is niet in overeenstemming met de feiten. Het huidige lokale woonwagengebeleid kenmerkt zich niet door louter

repressie of berusting, maar ook door vergaande beheersing van het gedrag van woonwagenebewoners.

In grote lijnen is Garlands analyse van het criminaliteitsbeleid bruikbaar om de ontwikkelingen in het lokale Nederlandse woonwagenebeleid te beschrijven.

Het beleidsmodel gericht op resocialisatie door het wegwerken van achterstanden was dominant in het concentratiebeleid van de jaren zestig. Dit beleid was niet succesvol, maar had vooral onbedoelde en onvoorziene effecten, met name in de vorm van het versterken van deviant gedrag. Het model gebaseerd op controle door middel van repressie is een – per gemeente en tijdstip wisselende – combinatie van de deconcentratie van de grote kampen en het met harde hand optreden tegen het afwijkende gedrag dat eerder gedoogd werd. Omdat alleen het rigoureuze kleiner maken van de kampen niet vanzelf leidde tot het verminderen van ervaren problemen, werd het beleid gekenmerkt door afwisselend gedogen (Khonraad 2000: 123) en onderdrukken (Bovenkerk 2001: 203 e.v.). Bij die onderdrukking waren politie en de Mobiele Eenheid de belangrijkste instrumenten. Deze benadering genereerde veel aandacht, zowel in het maatschappelijke als het sociaalwetenschappelijke debat, maar leidde eerder tot een gewapende vrede met, dan tot een succesvolle ‘inburgering’ van de woonwagenebewoners.

Meer recent zien we de opkomst van een preventieve aanpak die, gemeten aan zulke criteria als de vermindering van uitkeringsafhankelijkheid, schooluitval en drugsriminaliteit (zie Van Bochove 2006), in zijn uitwerking veel effectiever is. Centrale randvoorwaarde is weliswaar ook de deconcentratie van de grote kampen, maar deze aanpak wordt verder vooral getypeerd door een integraal preventief beleid. In het volgende beschrijven we verschillende benaderingen van woonwagenebewoners in Dordrecht aan de hand van Garlands theoretisch schema.

Resocialisatie via het verkleinen van maatschappelijke achterstanden

De geschiedenis van de bemoeienis van de Nederlandse overheid met het doen en laten van woonwagenebewoners beslaat inmiddels meer dan honderd jaar. Waar het beleid zich aanvankelijk nog primair richtte op het reguleren van de fysieke standplaats van woonwagenebewoners, kwam er in de loop van de jaren vijftig van de vorige eeuw meer aandacht voor hun maatschappelijke positie (Van der Poel 2001: 124). Om de kloof met ‘gewone’ burgers op het gebied van inkomen, onderwijs en woonsituatie te overbruggen, werd een systematische onderwerping van woonwagenebewoners aan het overheidsbeleid noodzakelijk geacht.

De overheid dacht met de Woonwagenwet van 1968 een einde te kunnen maken aan de achterstandspositie van de trekkende bevolking. Onder Marga



Het woonwagenkamp aan de Wioldrechtse Zeedijk, onderaan een dijk net buiten de gemeente Dordrecht. (Foto Marianne van Bochove)

Klompé, Minister van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk van 1966 tot 1971, werden woonwagenbewoners – eerst op vrijwillige basis, maar later ook gedwongen – verplaatst naar vaak geïsoleerd gelegen regionale woonwagencentra (Van Ooijen 1993: 222). Hier kwamen veel woonwagenbewoners voor het eerst in aanraking met voorzieningen als riolering en elektriciteit. Om het welzijn van de bewoners te verbeteren, werd het van belang geacht dat woonwagencentra werden uitgerust met voorzieningen voor maatschappelijk werk, gezondheidszorg en recreatie. Ook werden er op veel kampen schooltjes opgericht om ervoor te zorgen dat woonwagenkinderen zich niet konden onttrekken aan de leerplicht (Van der Poel 2001: 126). Het was de bedoeling dat er zo'n vijftig regionale kampen zouden komen, elk met plaats voor tussen de vijftig en tachtig woonwagens, om groepsgewijze emancipatie mogelijk te maken.

In Dordrecht werd in 1972 het besluit genomen tot de oprichting van een regionaal woonwagencentrum. Veel woonwagenbewoners waren blij met de komst van het nieuwe centrum: het oude kamp in de stad was te klein geworden en de elektriciteits- en sanitaire voorzieningen lieten veel te wensen over. Een nadeel – dat op grond van ervaringen elders in het land al werd voorzien tijdens de oprichting van het grote kamp in Dordrecht – was echter de afgelegen locatie van het nieuwe woonwagenkamp. Waar het oude kamp een centrale ligging had, vlakbij de winkels en de rest van de 'bewoonde wereld', lag het nieuwe kamp net buiten de stad, relatief ver verwijderd van allerlei

voorzieningen. Als gevolg hiervan speelde het leven van de bewoners – vooral van de vrouwen en kinderen – zich grotendeels op en om het kamp af. De uitstapjes die werden georganiseerd door het maatschappelijk werk en de geboden mogelijkheid voor vrouwen om hun rijbewijs te halen zorgden wel voor enige compensatie, maar konden niet voorkomen dat het woonwagencamp een klein (maar steeds groter wordend) ‘dorp’ werd. Zo vertelt een voormalige bewoonster van het grote centrum aan de Wioldrechtse Zeedijk:

‘Je speelde met elkaar, je leefde met elkaar. Je was close, want je kwam bijna niet van het kamp af. Je was altijd met elkaar’ (vrouw, 44 jaar).

Het gemeenschapsgevoel onder de woonwagenbewoners was sterk, ondanks de onvermijdelijke onderlinge conflicten en de harde concurrentiestrijd in de sfeer van inkomensverwerving (vgl. Van der Poel 2001: 127). De bewoners vormden één front tegenover de buitenwereld, vooral wanneer zij het gevoel hadden dat hun leefomgeving en vrijheid werden bedreigd (vgl. Khonraad 2000: 137; zie ook Robinson et al. 2003: 162; Bott 1971: 133). Veel gemeenten waren niet in staat om tegenwicht te bieden aan het bewonerscollectief op de regionale centra. Er ontstonden problemen met de openbare orde, regels werden niet nageleefd en rekeningen niet betaald (vgl. Van der Poel 2001: 128).

Zoals ook in andere gemeenten waren er in Dordrecht speciale woonwagenambtenaren: een beperkt aantal medewerkers van verschillende gemeentediensten die het kamp betraden en ervoor moesten zorgen dat de orde enigszins werd gehandhaafd. Het aantal wagens aan de Wioldrechtse Zeedijk breidde zich echter zo snel uit – van de oorspronkelijke vijftig à zeventig, tot naar schatting tussen de tachtig en honderd – dat alleen al daardoor de situatie op het kamp onhoudbaar werd.

Er was op de regionale centra weinig zicht op de inkomensverwerving van de bewoners. Waar woonwagenbewoners voorheen rondtrokken om spullen te verkopen en diensten te verlenen, leidden ze op de grote kampen een nagenoeg sedentair bestaan. Op verschillende centra werd speciaal voor de bewoners een sloofterrein aangelegd, om handel in auto’s en schroot mogelijk te maken (Van Ooijen 1993: 334). Een mogelijkheid die door verschillende families in Dordrecht werd aangegrepen om grof geld te verdienen aan de handel in chemisch afval. Daarnaast ontving een grote meerderheid van de huishoudens een uitkering; bij het verlenen van bijstand werd geen rekening gehouden met het individueel vastgestelde inkomen uit arbeid. Een uitkering werd door veel woonwagenbewoners dan ook als een basisinkomen beschouwd (vgl. Penninx 1988: 99; Willems en Cottaar 1989: 191; Overbekking et al. 1991: 207).

De regionale centra, die oorspronkelijk waren ingericht om een einde te maken aan de achterstandspositie van woonwagenbewoners, werden in de praktijk afgebakende en afgezonderde gemeenschappen waarbinnen de

bewoners volgens hun eigen wetten leefden. Tegen schoolverzuim, uitkeringsfraude, schuldenproblematiek en criminele activiteiten op het kamp werd niet consequent opgetreden. Niemand wilde zijn vingers branden aan de steeds groter wordende problematiek. Na een lange periode van gedogen, leek harde repressie de enige uitweg.

De repressieve aanpak: harde actie tegen een diepgewortelde deviante cultuur

Net als in veel andere gemeenten (vgl. Khonraad 2000: 156; Bovenkerk 2001) werd het woonwagenebeleid van de gemeente Dordrecht gekenmerkt door een combinatie van gedogen en willekeur. Khonraad (2000: 121) spreekt van het ontstaan van *no go area's*, waar beheerders en politie zich afzijdig opstelden, totdat de zaak volledig uit de hand liep en de Mobiele Eenheid met veel machtsvertoon werd ingezet. In de jaren negentig vonden er tientallen van dergelijke politieacties plaats, zoals in het Dordtse kamp aan de Wieldrechtse Zeedijk in het voorjaar van 1996 (Bovenkerk 2001: 203).

De eerste grote inval in Dordrecht moest worden gestaakt toen woonwagenebewoners tijdens huiszoekingen een politieman gijzelden en dreigden een loods in brand te steken als politie en Mobiele Eenheid niet zouden vertrekken. De politie was op zoek naar gestolen spullen en vuurwapens en was, na enkele incidenten in het verleden, uit voorzorg met een heel peloton naar het kamp gekomen (De Dordtenaar 1996a). Het werd als een groot probleem ervaren dat de bewoners elkaar niet verraadden; niemand deed zijn of haar mond open over wie betrokken was bij criminele activiteiten en het verzet tegen de politie. De bewoners zagen het als taak van de politie om erachter te komen wie de daders waren; wanneer leden van de verschillende families elkaar zouden aangeven zou vreedig samenleven in de toekomst onmogelijk worden, zo vreesden zij.

Aangezien de mislukte politieactie niet zonder gevolgen kon blijven en de bewoners hun mond bleven houden, keerde de politie ruim een maand later met nog meer mankracht terug om het kamp te doorzoeken (De Dordtenaar 1996b). 's Ochtends vroeg drongen tweehonderd ME'ers, twee arrestatieteams en een aantal pantservoertuigen het woonwagencentrum binnen, om de actie tot een geslaagd einde te brengen. Verschillende toenmalig beleidsmedewerkers bestempelen de inval als een wraakactie, waarbij alle bewoners over één kam werden geschoren. Voormalige bewoners, jong en oud, reageren nog steeds verontwaardigd bij de herinnering aan de gebeurtenissen in 1996:

'We mochten niet naar school, niet naar het toilet als dat buiten de wagen was, dat was heel raar. Ze waren op zoek naar hennepkwekerijen en gestolen auto's. Ze moesten een paar families hebben, maar ze sloten gelijk het hele kamp af. Dat doen ze bij een woonwijk toch ook niet?' (vrouw, 19 jaar).



3 juli 1996: de ME valt het woonwagenveld voor de tweede keer binnen. (Foto Roel Dijkstra)

‘Alsof het oorlog was gingen ze met pantserwagens het kamp op. Ze dachten: we pakken gelijk maar het hele zootje aan’ (vrouw, 41 jaar).

‘Een klein ploegje had het gedaan, en ze hebben het hele kamp aangepakt. Ze hebben iedereen door het slijk gehaald’ (man, 53 jaar).

‘Zo’n onderdrukking had ik nog nooit meegemaakt. Zelfs niet in de bezetting. Ik heb een week niet kunnen slapen’ (man, 76 jaar).

Hoewel de acties volgens de burgemeester en de politie noodzakelijk waren, zagen zij in dat een dergelijke aanpak geen structurele vermindering zou brengen van de problemen op het kamp. Om grootscheepse acties in de toekomst overbodig te maken, koos de gemeente Dordrecht voor een andere strategie. Zoals in andere gemeenten, ging men de onbeheersbare bewonersgroep op het afgelegen grote kamp verspreiden over kleinere overzichtelijke locaties in de stad. Maar daarenboven werd de repressieve aanpak vervangen door een intensief samenwerkingsverband tussen verschillende instanties en waarbij ook gewone burgers werden ingeschakeld. Bovendien werd onder leiding van een nieuwe politiechef geprobeerd een beter begrip te krijgen van de specifieke culturele achtergronden van de groep in kwestie om ook op die manier het beleid effectiever te maken.

De preventieve aanpak: inperken van de speelruimte

Al vanaf de jaren zeventig probeert het Rijk de negatieve gevolgen van het oprichten van de regionale woonwagencentra ongedaan te maken. Nog geen tien jaar na aanvang van het concentratiebeleid werd al gepleit voor deconcentratie: het opzetten van nieuwe kampjes, zoveel mogelijk in woonwijken geplaatst, om de afstand tussen woonwagengewoners en burgers te verkleinen (Cottaar et al. 1995: 66). Lokale overheden kregen meer vrijheid dan voorheen bij de uitvoering van het landelijke beleid, waardoor er grote verschillen konden ontstaan tussen gemeenten.⁴

Aan het begin van de jaren negentig, toen de onbeheersbaarheid van het grote woonwagencentrum in Dordrecht steeds meer als een urgent probleem werd gezien, besloot de gemeente dus het kamp langzaam te ontmantelen en uiteindelijk op te heffen. De bewoners van het grote kamp zouden uiteindelijk allemaal naar kleinere locaties in de stad moeten worden verplaatst of in een huis moeten gaan wonen. De woonwagengewoners hebben een jarenlange strijd gevoerd tegen dit besluit; het beeld van de gemeente als collectieve vijand werd door de ME-invalen bovendien verder versterkt. Toen het steeds duidelijker werd dat het de gemeente ernst was met de opheffing, kozen sommige families eieren voor hun geld. Uit angst om uiteindelijk gedwongen op een van de minst aantrekkelijke locaties geplaatst te worden, verhuisden later ook de grootste tegenstanders van het deconcentratiebeleid 'vrijwillig' naar een nieuwe locatie. De verhuizing bood overigens ook voordelen: de nieuwe kampjes waren ruimer van opzet, schoner en dichter bij allerlei voorzieningen. Daarnaast verzachtte de genereuze verhuisvergoeding voor velen iets van de pijn van het verlaten van het oude vertrouwde kamp.⁵ Zoals in veel andere gemeenten, leverden de plannen voor kleine woonwagencentra in woonwijken verzet op bij de omwonenden van de gekozen locaties. Er werden protestbijeenkomsten georganiseerd en diverse procedures gestart en bezwaarschriften ingediend, om de komst van woonwagencentra tegen te houden (Willems en Cottaar 1989: 207).

Hoewel verschillende auteurs aangeven dat deconcentratie alleen geen voldoende middel is voor het veranderen van de leefomstandigheden op en om de woonwagencentra (vgl. Van Ooijen 1993; Khonraad 2000; Bovenkerk 2001), had de verplaatsing naar kleine locaties voor de woonwagengewoners in Dordrecht direct merkbare gevolgen. Bewoners geven aan dat de sfeer op de kampen is veranderd. De contacten tussen families die voorheen naast elkaar stonden verwaterden na de deconcentratie en het gevoel deel uit te maken van een gesloten gemeenschap verdween door de aanwezigheid van de omringende huizen. Een vrouw die haar woonwagencentra-standplaats in een middenklasse woonwijk inmiddels heeft verruild voor een woning in een volksbuurt zegt:

‘Ik wil gewoon ’s ochtends op mijn blote voeten naar buiten kunnen gaan, in mijn nachtop, met mijn haren recht overeind. Maar die mensen in die huizen kijken vanaf hun balkon zo op je’ (vrouw, 41 jaar).

Het zichtbaarder maken van de woonwagenlocaties was een expliciet doel van het spreidingsbeleid. Door woonwagenbewoners in woonwijken te plaatsen zouden zij te maken krijgen met de sociale controle die uitgaat van omwonenden en passanten. De voormalig verantwoordelijk wethouder verwoordt deze visie als volgt:

‘De kampen zijn publieke plekken, als ze in buurten liggen gaan andere mensen er ook op letten dat ze toegankelijk blijven’.

De oplettendheid van gewone burgers moet er aan bijdragen dat de orde op de woonwagenkampen gehandhaafd blijft: hoe meer toezicht hoe beter. De woonwagenbewoners voelen zich echter bekeken; ze worden door veel voorbijgangers als een bezienswaardigheid beschouwd. Zo vertelt een jonge bewoonster van een van de grotere nieuwe kampen, gelegen in een villa-wijk:

‘We hebben al gezegd: we zetten een bordje bij het hek: Aapjes kijken voor vijf euro’ (vrouw, 19 jaar).



In het zicht geplaatst: uitzicht vanuit ‘burgerwoningen’ op een van de kleine woonwagenlocaties. (Foto Marianne van Bochove)

Niet alleen de informele controle is toegenomen op de nieuwe locaties, ook het formele toezicht van wijkagenten, de Sociale Dienst en verschillende andere gemeentediensten is geïntensiveerd. Nu de woonwagenbewoners zijn verspreid over toegankelijke locaties in de stad, is de drempel om de kampen te betreden voor ambtenaren lager geworden. Het collectief is opgedeeld, waardoor het veel van haar dreiging verloren heeft. Een tweetal buurtagenten is verantwoordelijk voor het toezicht op alle woonwagenlocaties in de stad; elke twee jaar wisselt dit team van samenstelling, om te voorkomen dat er een al te informele band ontstaat tussen de agenten en de bewoners. Grote politie-invallen zoals die in het verleden plaatsvonden komen niet meer voor, individuen worden zo gericht mogelijk op hun daden aangesproken. De voor-malige woordvoerder namens de woonwagenbewoners merkt op:

‘Ze hebben veel kennis van de bewoners. Als er een inval is, komt iedereen mee. Ze weten precies wie ze moeten hebben, dat heeft de gemeente slim bekeken’ (man, 61 jaar).

Naast de nieuwe aanpak van de politie komt deze grotere kennis van de samenstelling van de bewoners en hun activiteiten ook voort uit een toegenomen samenwerking tussen andere diensten in Dordrecht. Onder de term ‘normalisatie’ wordt gestreefd naar gelijke rechten en plichten voor woonwagenbewoners en andere stedelingen, op het gebied van onder meer onderwijs, inkomen en wonen. Vooral de Sociale Dienst heeft een punt proberen te zetten achter het jarenlange gedoogbeleid. Het ontvangen van een uitkering was voor woonwagenbewoners lange tijd vanzelfsprekend en de gemeente leek zich daarbij te hebben neergelegd. Er was nauwelijks zicht op de inkomensverwerving van woonwagenbewoners, waardoor het niet duidelijk was in hoeveel gevallen er onterecht een uitkering was verstrekt. Om orde op zaken te stellen zijn bij de Sociale Dienst gesprekken gehouden met individuele bewoners, zo vertelt een medewerker.

‘Ze zijn onder de loep genomen, er is op individueel niveau gekeken wat wel kan en wat niet. We hebben veel kennis over de verschillende families verzameld, en mensen uitgenodigd voor een gesprek. (...) Als we ze bellen voor een afspraak, dan zeggen ze de eerste keer af. Maar we blijven volhouden en dan komen ze op gesprek. We zien regelmatig dat ze uit eigen beweging hun uitkering opzeggen, want er komt allemaal gedoe van: al hun gegevens worden gecontroleerd en ze worden in trajecten geplaatst’.

Het percentage uitkeringsgerechtigden is sinds de individuele aanpak sterk gedaald: van bijna tachtig procent in 2003 naar minder dan vijftig procent in 2006 (Sociale Dienst Dordrecht 2006). Het normalisatiebeleid wordt dan ook als een succes beschouwd; op diverse terreinen zijn de verschillen tus-

sen woonwagengewoners en andere burgers afgenomen (zie Van Bochove 2006). Waar verschillende overheidsdiensten de woonwagengewoners in het verleden als één geheel benaderden, is er nu meer oog voor onderlinge verschillen, die waar mogelijk worden gebruikt om de bewoners tegen elkaar uit te spelen. Door het inschakelen van verschillende – publieke en private – partners, heeft de gemeente ervoor gezorgd dat de mogelijkheden tot het overtreden van regels sterk zijn ingeperkt. De huidige verantwoordelijk wethouder in Dordrecht maakt een vergelijking met normhandhaving in het verkeer:

‘Elke burger heeft volgens de wet gelijke rechten en plichten. Maar in het geval van de woonwagengewoners hebben we daar als samenleving een tijd lang niet naar omgekeken. Dus dan kunnen we wel mopperen dat zij en masse de regels hebben overtreden, maar dat krijg je ervan als je er niet net als bij alle andere burgers voor zorgt dat een overtreding aangepakt wordt. (...) Als we zeggen: de komende tien jaar komen we niet meer op die kampen kijken, dan weet ik precies wat er gebeurt. Maar dat geldt ook voor een hoop mensen die in huizen wonen, eerlijk gezegd. Bijvoorbeeld met verkeersovertredingen: als je niet controleert op te hard rijden, dan denken mensen: er wordt niet gecontroleerd, we kunnen onze gang gaan. Dat is volgens mij een eigenschap van veel mensen’.

‘Controle’ is het toverwoord in de integrale aanpak van de woonwagenproblematiek in de gemeente Dordrecht. Het beleid dat gekenmerkt werd door uitsluiting, gedogen en repressief optreden, is voor een groot deel vervangen door beleid gericht op insluiting, normhandhaving en preventief toezicht. Diverse actoren worden ingezet in een uitgebreid netwerk van formele en informele sociale controle, om het gedrag van woonwagengewoners optimaal te kunnen beheersen.

Conclusie: de hardnekkigheid van het resocialisatiebeleid

Het beleid met betrekking tot woonwagengewoners is, zoals we in het voorgaande hebben laten zien, een verbijzondering van een algemene trend op het gebied van als normafwijkend beschouwd gedrag, zoals beschreven in Garlands theorie over criminaliteitsbeleid. Vooral de overgang van een beleid gericht op het opheffen van achterstanden naar een beleid gericht op verschillende vormen van controle was duidelijk waarneembaar. Maar het Nederlandse woonwagenbeleid biedt ook een mogelijkheid Garlands theoretisch model op een drietal punten nader aan te vullen en te corrigeren.

Het eerste punt betreft Garlands onderscheid tussen de repressieve *criminology of the other* en de preventieve *criminology of the self*. Garland suggereert dat het hierbij gaat om één dimensie, maar het zijn er bij nader inzien

twee. Garland betreft de repressieve aanpak op de ‘ander’ en de preventieve op het ‘zelf’. Hij ziet daarbij echter over het hoofd dat de pragmatische, preventieve strategie ook kan worden ingezet bij ‘afwijkende’ minderheidsgroepen, zoals we duidelijk gezien hebben in het geval van de woonwageneigenaren. Omgekeerd kunnen en worden repressieve strategieën natuurlijk ook gewoon ingezet bij groepen die in principe niet als ‘afwijkend’ worden gezien, maar die op enig moment in de tijd gedrag vertonen dat als bedreigend wordt gezien voor de openbare orde. Te denken valt bijvoorbeeld aan het optreden van de Mobiele Eenheid bij stakingen (vgl. de scholierenstakingen van eind 2007), grootschalige sportevenementen, feesten als Koninginnennacht en Oudejaarsavond et cetera. Anders gezegd: de ‘ander’ kan ook op een pragmatische manier tegemoet worden getreden, en het ‘zelf’ op een repressieve manier. Garland verbindt repressie dus te exclusief met afwijkende culturele groepen en preventie te exclusief met de dominante culturele groep en gaat in wezen uit van een ééndimensionale notie van criminaliteitsbeleid. Voor een beter begrip van het beleid moeten we een onderscheid tussen twee dimensies maken. Enerzijds de dimensie van *the self* en *the other*, dat wil zeggen, tussen de cultureel dominante groep en de cultureel afwijkende, anderzijds de dimensie van repressie en preventie.

Beeld van de ‘dader’

		‘Ander’	‘Zelf’
Beleidsstrategie	Repressief	Invalen Mobiele Eenheid in woonwagencampen	Situatiegebonden inzet van politie en Mobiele Eenheid (zoals bij demonstraties, manifestaties)
	Preventief	Integrale aanpak specifiek gericht op woonwageneigenaren	Functionele beperkingen (zoals cameratoezicht, verkeersdrempels, snelheidscontroles) ⁶

Hoewel ‘culturalistische’ verklaringen voor afwijkend gedrag ook in Nederland in belang toenemen (Engbersen 2006; Snel 2003), zien we naast een repressieve aanpak hiervan echter ook een preventieve benadering. De door Garland (1996; 2001) beschreven ‘responsibiliserende’ aanpak – waarbij zo veel mogelijk actoren verantwoordelijk worden gemaakt voor het inperken van de mogelijkheden tot het plegen van overtredingen – wordt in het huidige woonwageneigenarenbeleid gebruikt om het gedrag van een als bijzonder en afwijkend bestempelde groep beter te kunnen beheersen. De specifieke woonvoorkeur van woonwageneigenaren vormt voor de gemeente Dordrecht een legitimeringsgrond voor een uitgebreid geheel van controlemechanismen dat bij andere burgers niet wordt ingezet. Zo zijn speciale wijkagenten belast met de taak kennis te vergaren over de woonwageneigenaren en de orde op de

kleine kampen te bewaren, bijgestaan door de sociale controle van omwonenden. Ook de Sociale Dienst haalt alles uit de kast om normovertredingen te voorkomen: bij het terugdringen van het aantal onterecht ontvangen uitkeringen worden methoden gebruikt die in andere wijken met een hoge (zo niet hogere) uitkeringsdichtheid niet worden toegepast.

Ons tweede punt betreft het statische karakter van Garlands theorie. Waar de door Garland onderscheiden beleidsstrategieën en achterliggende beelden van de 'dader' een statisch karakter hebben, is de werkelijkheid meer dynamisch van aard. Garland wijst er op dat één en dezelfde groep door de tijd heen anders geïnclassificeerd kan worden. In dat geval veranderen niet zozeer de kenmerken van de groep in kwestie, als wel de beoordeling daarvan. Maar het is ook mogelijk dat een groep van de ene in de andere categorie transformeert omdat de kenmerken van die groep ook daadwerkelijk veranderen. In het woonwagenebeleid zien we dit bijvoorbeeld wanneer een woonwagenebewoner van het kamp naar een burgerwoning verhuist. In de terminologie van het woonwagenebeleid is de 'normalisatie' dan voltooid. De beleidsinstrumenten die specifiek gericht zijn op de bewoners van wagens hebben dan hun doel bereikt en verliezen daarmee ook hun legitimeringsgrond. In die zin zijn veel woonwagenebewoners inmiddels daadwerkelijk 'genormaliseerd': ze hebben het kamp verruild voor een stenen woning. Het aantal 'genormaliseerden' zal in de toekomst verder stijgen, al is het alleen maar omdat het tekort aan standplaatsen de jongere generatie weinig andere keus biedt dan in een huis te gaan wonen.

Ons derde en laatste kritiekpunt betreft het feit dat Garland, althans als we kijken naar het Nederlandse woonwagenebeleid, te weinig oog heeft voor het belang van resocialisatie van cultureel als afwijkend beschouwde groepen. Hedendaagse reacties op deviant gedrag – expressieve repressie en pragmatische preventie – kenmerken zich volgens Garland (2001: 8) door een verminderd geloof in resocialisatie. Maar al hebben ook in Nederland veel beleidsinstrumenten een dwingend karakter, ze zijn en blijven toch voor een belangrijk deel gericht op heropvoeding (zie o.a. Van den Berg 2007; Uitermark en Duyvendak 2005). Er is dan sprake van 'sociale herovering' (Engbersen et al. 2005) of een 'beschavingsoffensief' (Uitermark en Duyvendak 2005). De deviante 'ander' kan op verdergaande disciplineren rekenen, zoals we duidelijk hebben kunnen zien in het woonwagenebeleid. Die disciplineren is ook geen nieuw verschijnsel, maar komt overeen met de 'beschavingsarbeid' die eerder werd verricht bij wat ooit 'a-socialen' of 'onmaatschappelijken' (vgl. Dercksen en Verplanke 1987) heetten en bij ongeschoolde industriearbeiders (vgl. De Regt 1984). Het gaat daarbij niet om emancipatie – in de zin van het slechten van maatschappelijke barrières die sociale stijging of acceptatie bemoeilijken – maar om 'verheffing', dat wil zeggen het onder strikte regie

en onder een dwingend regime bijbrengen van de in een samenleving dominante levenswijzen en gedragsvoorkeuren.

De vraag die zich naar aanleiding van deze constatering – gebaseerd op onze beschrijving en analyse van het lokale woonwagenebeleid – aan ons opdringt, is of we in Nederland te maken hebben met een situatie die afwijkt van die in de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk of dat de auteurs die crimineel gedrag in deze landen geanalyseerd hebben en stellen dat de deviante ‘ander’ daar veel meer wordt geweerd, buitengesloten of opgesloten (vgl. Smith 1996; Wacquant 2006), mogelijk een te eenzijdig beeld schetsen.

Natuurlijk zien we ook in Nederland een opkomst van een politieke cultuur waarin een pleidooi voor een harde aanpak van criminaliteit en normovertredend gedrag een belangrijke rol speelt. Maar tot nu toe heeft die nog niet geleid tot een louter repressief en op uitsluiting gericht beleid, zelfs niet bij een groep die mogelijk tot de meest afwijkende wordt beschouwd, zoals woonwagenebwoners. De verklaring hiervoor moet waarschijnlijk worden gezocht in het feit dat Nederland een lange traditie heeft op het gebied van het resocialiseren van deviante groepen. Die traditie bestaat niet louter uit een politiek vertoog, maar is, meer tastbaar, ook neergeslagen in een uitgebreid apparaat – binnen en buiten overheid – dat op die resocialisatie is ingericht. Er is, anders gezegd, sprake van een sterke padafhankelijkheid die radicale veranderingen in concreet beleid op korte termijn minstens nogal bemoeilijkt. Zoals Garland (2001: 77) zelf met nadruk stelt: ‘Our present-day choices are heavily path dependent, reflecting the patterns of earlier decisions and institutional arrangements, just as our habits of thought reflect the circumstances and problems of the periods in which they were first developed.’⁷ Verharding van het politieke discours impliceert niet automatisch of niet meteen een verharding van de alledaagse beleidspraktijk. De instrumenten die worden gebruikt mogen dan door de tijd heen verschillen in aard en de combinatie waarin ze worden ingezet, in het geval van de woonwagenebwoners is het in ieder geval opvallend dat het streven naar ‘resocialisatie’ door de tijd heen richtinggevend is gebleven.

Noten

1 Het empirisch materiaal dat we in dit artikel presenteren is grotendeels gebaseerd op de eindschrijft *Verdeel en heers? De normalisatie van woonwagenebwoners in Dordrecht* (2006) van Marianne van Bochove. Zij heeft een jaar lang intensief onderzoek verricht naar de ontwikkelingen in het woonwagenevraagstuk in de gemeente Dordrecht.

2 Nederland telt tegenwoordig ongeveer dertigduizend woonwagenebwoners. Het gaat in grote meerderheid om autochtone Nederlanders, en dus niet om ‘zigeuners’ (zoals Roma en Sinti in de volksmond genoemd worden). Slechts een deel van de naar schatting zesduizend Roma en Sinti in Nederland leeft in een woonwagen (Rodrigues en Matelski 2004: 8).

3 Van Doorn sympathiseerde met nazi-ideeën en zag de ‘Nieuwe Orde’ onder de Duitse bezetters als het moment om af te rekenen met de deviante en criminele woonwagenebewoners; zie: Sitalsing 2004.

4 Deze verschillen tussen gemeenten uiten zich vooral in de keuze voor het aantal woonwagens per woonwagenlocatie. Waar gemeenten als Utrecht en Deventer kozen voor het inrichten van woonwagenlocaties met rond de vier standplaatsen, besloot de gemeente Rotterdam het regionale centrum te renoveren en het aantal standplaatsen terug te brengen naar veertig (Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid 2005; Alsemgeest en Venneman 2005;12; Bestuurlijk Documentair Systeem Rotterdam 1997).

5 Veel woonwagenebewoners probeerden in de onderhandelingen met de gemeente zo veel mogelijk profijt te halen uit de verplaatsing naar een kleinere locatie. Dit komt overeen met de bevindingen uit onderzoek naar gedwongen verhuizingen. Wanneer mensen onvrijwillig hun woning moeten verlaten – bijvoorbeeld omdat de gemeente de samenstelling van een woonwijk wil veranderen – levert dit aanvankelijk vaak weerstand op bij de bewoners. Maar als blijkt dat er geen andere keus is, zullen de bewoners vaak proberen om maximaal te profiteren van de hun opgelegde situatie. Een gedwongen verhuizing wordt dan als een kans gezien om de woonsituatie te verbeteren (Kleinmans 2002).

6 Het gaat hierbij om middelen die de kans moeten verkleinen dat de dominante meerderheid regels overtreedt. Burgers (1990) wees al eens op het toenemende belang van mechanisch-fysieke sturing, die niet tot doel heeft specifieke groepen te ‘normaliseren’. Het inbouwen van beperkingen met een min of meer fysieke aard is op allerlei plaatsen terug te vinden. Een in het oog springend voorbeeld is de vervanging van verkeersborden door verkeersdrempels (Burgers 1990: 84). Minder dan voorheen wordt er beroep gedaan op ‘verinnerlijkte waarden en normen van sociabiliteit’; door het opwerpen van een fysiek obstakel doet het er niet toe of je het op basis van je eigen (levensbeschouwelijke, politieke, culturele e.d.) overtuiging eens bent met de gestelde norm, omdat overtreding ervan direct merkbare nadelige gevolgen heeft – zoals autoschade in het gegeven voorbeeld.

7 De vraag is of het beleid van resocialisatie van direct na de Tweede Wereldoorlog geen sporen heeft nagelaten in de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk en of normafwijkend gedrag ook daar niet louter met uitsluiting en repressie tegemoet wordt getreden.

Literatuur

- Alsemgeest, F. en G. Venneman (2005) *Bevrijd van een stigma. De maatschappelijke effecten van het regionaal woonwagencentrum in Deventer voor zijn bewoners en voor de samenleving*. Deventer: Stichting de Kleine Woonwagenlocatie.
- Berg, M. van den (2007) *‘Dat is bij jullie toch ook zo?’ Gender, etniciteit en klasse in het sociaal kapitaal van Marokkaanse vrouwen*. Amsterdam: Aksant.
- Bestuurlijk Documentair Systeem Rotterdam (1997) *Financiële verantwoording van de renovatie van het woonwagencentrum de Kievit*, februari 1997. (www.bds.rotterdam.nl/content.jsp?objectid=75331). Bezocht: 03/01/06.
- Bochove, M. van (2006) *Verdeel en heers? De normalisatie van woonwagenebewoners in de gemeente Dordrecht*. Masterscriptie Grootstedelijke Vraagstukken en Beleid. Rotterdam: Erasmus Universiteit
- Bovenkerk, F. (2001) *Misdaadprofielen*. Amsterdam: Meulenhoff.
- Bott, E. (1971) *Family and social network. Roles, norms, and external relationships in ordinary urban families*. Londen: Tavistock Publications.

- Bunt, H. van de en R. van Swaaningen (2004) Van criminaliteitsbestrijding naar angstmanagement. In: E. Muller (red.) *Veiligheid*. Deventer: Kluwer, 661-673.
- Burgers, J. (1990) De stad van de jaren '90: post-moderne nederzetting? *Sociologische Gids* 37 (2) 74-94.
- Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (2005) *Korte geschiedenis van de woonwagencentra, het beleid en ervaringen. Facts en figures woonwagencentra*, mei 2005. (http://www.hetccv.nl/binaries/toezicht/vrijplaatsen/woonwagencentra/rijksoverheid/normalisering/facts_and_figures.pdf). Bezocht: 02/04/'06.
- Cottaar, A., L. Lucassen en W. Willems (1995) *Mensen van de reis. Woonwagengewoners en zigeuners in Nederland (1868-1995)*. Zwolle: Waanders Uitgevers.
- Crawford, A. (1997) *The local governance of crime: appeals to the community and partner ships*. Oxford: Clarendon Press.
- De Dordtenaar (1996a) *Politie haalt bakzeil op woonwagenkamp Dordt*, 24 mei 1996.
- De Dordtenaar (1996b) *ME overrompelt woonwagenkamp*, 4 juli 1996.
- Dercksen, A. and L. Verplanke (1987) *Geschiedenis van de onmaatschappelijkheidsbestrijding in Nederland, 1914-1970*, Meppel: Boom.
- Engbersen, G. (2006) *Publieke bijstandsgeheimen. Het ontstaan van een onderklasse in Nederland* (herziene druk). Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Engbersen, G., E. Snel en A. Weltevrede (2005) *Sociale herovering in Amsterdam en Rotterdam. Eén verhaal over twee wijken*. Den Haag/Amsterdam: WRR/ Amsterdam University Press.
- Garland, D. (1996) The limits of the sovereign state: Strategies of crime control in contemporary society. *British Journal of Criminology* 36 (4) 445-71.
- Garland, D. (2001) *The culture of control. Crime and social order in contemporary society*. Oxford: University Press.
- Gemeente Dordrecht (1973) *Woonwagencentrum nabij de Tweede Tol*, 18 oktober 1973. Stadsarchief Dordrecht: Gemeente Dordrecht.
- Khonraad, S. (2000) *Woonwagengewoners. Burgers in de risicomaatschappij*. Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Kleinhans, R. (2002) Displaced but still moving upwards in the housing career? Implications of forced residential relocation in the Netherlands. *Housing Studies* 18 (4) 473-499.
- Ooijen, D.A.Th. van (1993) *'Je moet hier weg, hier komen mensen wonen'*. *Woonwagencentra in Nederland (1890-1990)*. Den Haag: Sdu.
- Overbekking, J.G., A.M.R.G. Hahn en P.G.P. Driessen (1991) *Woonwagenjongeren: een generatie dichter bij de marge*. Nijmegen: Onderzoek- en Adviesbureau Geerts.
- Penninx, R. (1988) *Minderheidsvorming en emancipatie. Balans van kennisververving ten aanzien van immigranten en woonwagengewoners 1967-1987*. Alphen aan de Rijn/Brussel: Samsom Uitgeverij.
- Penninx, R. (2001) Een kritieke casus van minderheidsvorming. *Woonwagengewoners in Nederland in de 20ste eeuw. Tijdschrift voor Arbeid en Participatie* 23 (2) 97-108.
- Poel, S. van der (2001) Getto's van Nederlandse makelij. *Tijdschrift voor Arbeid en Participatie* 23 (2) 120-131.
- Regt, de, A. (1984) *Arbeidersgezinnen en beschavingsarbeid. Ontwikkelingen in Nederland 1870-1940. Een historisch-sociologische studie*. Meppel: Boom.
- Robinson, V., R. Andersson en S. Musterd (2003) *Spreading the 'burden'. A review of policies to disperse asylum seekers and refugees*. Bristol: The Policy Press.
- Rodrigues, P.R. en M. Matelski (2004) *Monitor racisme en extreem-rechts. Roma en Sinti*. Amsterdam: Anne Frank Stichting. (<http://www.annefrank.org/upload/downloads/Roma%20en%20Sinti-2004.pdf>). Bezocht: 27/02/'06.

- Sitalsing, Karin (2004) Weg van de rand: voor Sinti en Roma in Nederland is nu pas de eerste stap bereikt. *Contrast*, 16 juli 2004.
- Snel, E. (2003) *De vermeende kloof tussen culturen*. Enschede: Universiteit Twente.
- Smith, N. (1996) *The new urban frontier. Gentrification and the revanchist city*. Londen: Routledge.
- Sociale Dienst Dordrecht (2006) *Tussentijdse gegevens project Normalisatie*, 1 juli 2006.
- Swaaning, R. van (2004) Veiligheid in Nederland en Europa. Een sociologische beschouwing aan de hand van David Garland. *Justitiële verkenningen* 30 (7) 9-23.
- Uitermark, J. en J.W. Duyvendak (2005) *Civilizing the city. Revanchist urbanism in Rotterdam (the Netherlands)*. Amsterdam: Amsterdam School for Social science Research.
- Wacquant, L. (2006) *Straf de armen. Het nieuwe beleid van de sociale zekerheid*. Berchem: EPO.
- Willems, W. en A. Cottaar (1989) *Het beeld van Nederland*. Baarn: Ambo/Den Haag: Novib.
- Wilson, W.J. (1996) *When work disappears*. New York: Vintage Books.
- Young, Y. (2002) Searching for a new criminology of everyday life: a review of 'The culture of control', *British Journal of Criminology* 42, 228-261.