

DE GEMEENTE HILVERSUM, DE WOONWA- GENBEWONERS EN DE EGELSHOEK

deel 2, 1936-1947

door Peter W.A. Verdonk

DE GEMEENTE HILVERSUM, DE WOONWAGENBEWONERS EN DE EGELSHOEK

deel 2, 1936-1947

door Peter W.A. Verdonk

Woonwagenkamp Egelshoek

Na de in deel 1 gememoreerde oplevering van het woonwagenkamp Egelshoek op 2 november 1936 werd op 11 mei 1937 door een hoofdagent van politie in een rapport aan de Commissaris het volgende gemeld: *In 1936 werd het woonwagenkamp verplaatst op een tijdstip, dat reeds verschillende woonwagenbewoners in het oude woonwagenkamp stonden die anders des winters alhier verbleven en nu niet wisten, waar zij heen moesten gaan. Van ongeveer 50 woonwagens, die er toen stonden, vertrokken er 28 naar andere gemeenten*

en 22 verbleven in deze gemeente, waarvan verschillende te kennen hebben gegeven, dat zij den volgende winter hier niet meer terugkomen. Op het ogenblik staan in het woonwagenkamp alhier slechts 8 woonwagens, waarvan er 4 vermoedelijk volgende week vertrekken, zodat er slechts 4 over zullen blijven. Van bewoners van vertrekkende wagens vernam ondergeteekende, dat als zij geweten hadden, dat het woonwagenkamp zoo ver was, zij er niet heen waren gegaan. Gezien deze omstandigheden kan ondergeteekende nog niet beoordeelen welk gebruik van het woonwagen-



Het eerste woonwagenkamp aan de Gooise vaart, dat in 1936 plaats moest maken voor de aanleg van het industrieterrein "Nieuwe Haven". De wagens werden verplaatst naar de Egelshoek om in 1940, op aanwijzing van de Duitsers, weer terug te keren aan de Beresteinseweg, zij het op een andere plek: ditmaal bij de Stenenbrug. Gouache van Clement van Vlaardingén, uit: Atlas van Hilversum.



Groepsfoto op het kamp op de Egelshoek, 1938.

kamp zal worden gemaakt. Dit is pas te beoordelen over een paar jaar.

Ik meld deze passage uit het rapport van de hoofdagent, omdat de daarin geuite gevoelens van woonwagenbewoners over de ligging van de Egelshoek precies past binnen een circulaire van de Minister van Binnenlandse Zaken van 23 juni 1936 aan de gemeentebesturen. Daarin schreef de Minister: *Het vestigen van woonwagenkampen in de onmiddellijke nabijheid van Rijks- en andere hoofdwegen is in beginsel zeer ongewenscht en zal derhalve zoo mogelijk moeten worden tegengegaan. (...) In den regel zal het wenschelijk zijn, dat deze kampen van den weg worden gescheiden door een zware en stevige afrastering of door aarden wallen, dan wel door een singel of breede beplante strook, welk het kamp aan het oog van den weggebruiker onttrekt.* Hoe groter de afstand van een woonwagenkamp tot de bebouwde kom of doorgaande hoofdwegen dus was, hoe beter de ligging door de rijksoverheid werd beoordeeld.

Woonwagenkamp Stenenbrug / Beresteinseweg

Het rapport van de hoofdagent bevatte nog een interessante passage, waarin hij meldde: *in dien tijd zal vermoedelijk het vlieggkamp aldaar wel in orde zijn gebracht.* Daarmee doelde hij op het gereedkomen van het vliegveld, dat met medewerking van de gemeente als werkverschaffingsproject eind jaren dertig was gestart.

Nog voor het helemaal klaar was, werd het vliegveld op 29 augustus 1939 door Defensie in gebruik genomen en vergroot. Het vormde een directe aanleiding voor het kortstondig bestaan van het woonwagenkamp Egelshoek. Direct na mei 1940 moesten de bewoners op last van de Duitse bezetter vertrekken. Het Gemeenteverslag 1939-1949 meldde daarover in de paragraaf "Woonwagens en woonschepen" het volgende: *Toen de Duitse weermacht reeds spoedig na de bezetting overging tot uitbreiding van het vliegveld, werd hierin o.m. het woonwagenkamp in de Egelshoek betrokken. De ten behoeve van de woonwagenbewoners aldaar opgerichte gebouwen werden*

gesloopt. Het kamp is toen verplaatst naar een terrein aan de Gooise vaart bij de Stenenbrug, in welke nabijheid ook de woonschepen ligplaats hadden. De aanwezigheid van het kamp daar ter plaatse heeft herhaaldelijk aanleiding gegeven tot ernstige klachten over vernielingen van afscheidingen, houtroof e.d. Over deze verplaatsing heb ik in de gemeentelijke archieven niets kunnen vinden. Het heeft kennelijk in de loop van 1940 plaatsgevonden. Dat leid ik af uit een brief van de Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten van 13 september 1941, waarin gerept wordt over overlast. Het Dagelijkse Bestuur schreef aan het College van B&W: *Verleden jaar hebben wij ons tot uw gemeentebestuur gewend in verband met de vele houtdiefstallen en andere ontoelaatbare daden, gepleegd door bewoners van het woonwagenkamp aan de Beresteynscheweg.* 'Natuurmonumenten' verzocht om verplaatsing van het woonwagenkamp om meer schade aan het Corversbos te voorkomen en om de diefstal van veldvruchten uit de afgesloten moestuin op het landgoed Gooilust tegen te gaan. Al spoedig liet de Commissaris van Politie op 18 september 1941 weten: *Nu besloten is eerst na het einde van den oorlog naar een meer geschikte plaats om te zien, zal voorhands moeten worden volstaan met meer politietoezicht, waartoe dezerzijds bereids het noodige is verricht.* Op 24 september 1941 antwoordde burgemeester E. von Bönninghausen aan Natuurmonumenten dat verplaatsing van het woonwagenkamp voorlopig nog niet aan de orde was.

Oorlogsperiode

Veel eerder dan de gemeente zich had voorgenoemen, kwam de verplaatsing van de woonwagens aan de orde. Aanleiding was een telegram van 26 mei 1943 aan de burgemeester van Hilversum. De inhoud daarvan luidde: *De Befehlhaber der Sicherheitspolizei acht het noodzakelijk dat aan woonwagenbewoners het regelmatig verblijf in uw gemeente wordt ontzegd en dat de woonwagens naar elders worden overgebracht. Niet alleen de in uw gemeente gelegen woonwagenkampen, doch ook de hierbuiten ingenomen standplaatsen dienen te worden ontruimd. Onder deze maatregel valt uitsluitend de zwervende woonwagenbevolking, waaronder verstaan worden zij die op 1 mei 1943 in het centraal bevolkingsregister waren ingeschreven, hetgeen uit hun persoonsbewijs kan*

worden afgeleid. De te verwijderen woonwagenbewoners mogen zich niet naar een willekeurige andere gemeente begeven, doch moeten met wagens en trekdiere worden overgebracht naar de gemeente Utrecht (woonwagenkamp). Voor de richtige uitvoering van bovengenoemde maatregelen en de meest doelmatige wijze van wegvloering van de woonwagenbewoners zal de gewestelijk commandant der marechaussee alhier zich tijdig met u in verbinding stellen.

De hoofd-wachtmeester van politie, belast met het toezicht op het woonwagenkamp rapporteerde op 11 juni 1943 zeer uitvoerig over de bewoners van het woonwagenkamp Stenenbrug / Beresteinseweg. Er stonden 18 woonwagens, bewoond door in totaal 91 bewoners. Ook waren er nog 4 onbewoonde wagens, waarvan de bewoners inmiddels in huizen waren gaan wonen. Opvallend was, dat nog op 8, 9 en 10 juni zeven woonwagengezinnen zich op het woonwagenkamp vestigden. Het bleek alles te maken te hebben met het beroep van stoelenmatten. De hoofd-wachtmeester rapporteerde: *De overige bewoners van het kamp staan hier reeds geruimen tijd en verdienen hun brood met regelmatigen arbeid (thans hoofdzakelijk met stoelenmatten). Zij werken hier voor een paar firma's, die bedoelde matten gebruiken voor stoelen die naar het geteisterde gebied in Duitschland worden verzonden. Deze firma's, resp. Hilhorst-Tamme en Vis, hebben er blijkbaar bij den Gewestelijken Politiepresident, voornoemd, op aangedrongen om de bewoners met hun wagens hier in het kamp te mogen laten blijven, zulks in verband met het feit, dat het werk dat zij verrichten bestemd is voor Duitschland. Het een en ander is door die firma's reeds aan de bewoners medegedeeld, zoodat deze in de veronderstelling verkeeren, dat zij met hun wagens hier in het kamp mogen blijven staan.* Voor sommige bewoners bleek het beroep dat zij, al dan niet tijdelijk uitoefenden, dus een reden om niet overgebracht te worden naar het woonwagenkamp te Utrecht.

De Majoor-Commandant van Politie meldde op 7 juli 1943 aan de burgemeester: *Uit genoemd rapport (van den Hoofd-wachtmeester van Politie) moge blijken, dat 9 gezinnen – allen woonwagenbewoners – en ondergebracht in 9 woonwagens in hun behoeften voorzien door werkzaamheden (stoelen matten) ten behoeve van de geteisterde gebieden in Duitschland. Naar aanleiding daarvan heeft de Gewestelijk Politiepresident mij op 24*

juni 1943 medegedeeld, dat de Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des S.D. heeft goedgevonden, dat de in Hilversum verblijvende stoelenmatters aldaar gevestigd blijven, mits door hen zoo spoedig mogelijk woningen worden betrokken en zij zich van woonwagens en lastdieren ontdoen. Ten einde aan de gegeven opdracht tot ontruiming van het woonwagenkamp te kunnen voldoen, geef ik U beleefd in overweging maatregelen te willen doen nemen, opdat onderstaande personen van gemeentewege van een woning worden voorzien. Het ging om in totaal 49 personen, waaronder 17 volwassenen en 32 thuiswonende kinderen. De directeur van de gemeentelijke dienst voor Sociale Aangelegenheden schreef op 15 juli 1943: *Bij de huidige noodtoestand op de woningmarkt is het niet mogelijk de woonwagengezinnen aan een woning te helpen. De gemeente beschikt niet over woningen. Af en toe komt er een zgn. woningwetwoning leeg, doch over deze woningen dient de gemeente te be-*

*schikken voor noodgevallen. (...) De bedoelde woonwagenbewoners-stoelenmatters zijn, meen ik, toch ook niet gebonden aan Hilversum. Zij kunnen hun arbeid voor het geteisterde gebied toch evengoed elders – alwaar wel plaats is – verrichten. Ook vandaar kan de productie naar Duitschland worden gezonden. Dit advies werd overgenomen en ter kennis gebracht van de Gewestelijk Politiepresident te Amsterdam, die op zijn beurt het gemeentebestuur onmiddellijk de vraag voorlegde: *in welke gemeente naar Uw meening ook arbeidsmogelijkheden voor de betreffende woonwagenbewoners bestaan, alsmede of aldaar dan wel woningen voor hen beschikbaar zijn.**

Op 4 augustus 1943 rapporteerde de Majoor-Commandant van Politie, dat in het woonwagenkamp nog 5 bewoonde woonwagens aanwezig waren. Geadviseerd werd twee gezinnen die niet stonden ingeschreven in het Centrale bevolkingsregister, in een woning onder te brengen. De wel



Stoelen matten "voor Duitsland" op het kamp bij de Stenenbrug in 1942. Op de achtergrond de Gooise Vaart met links de boerderij aan de Berensteinseweg. Rechts is nog net de Stenenbrug zichtbaar.



Kinderen op kamp Berensteinseweg, 1941. In de loop van 1943 werden deze gezinnen ondergebracht in Hilversumse woningen.

in het register ingeschreven gezinnen zouden alsnog moeten worden weggevoerd naar het woonwagencamp te Utrecht.

Een alternatief was een verhuizing van de woonwagens naar de gemeenten Amersfoort of Soest, waar de verplichting tot overbrenging naar Utrecht niet gold. De twee eerder genoemde werkgevers van de stoelmatters, t.w. de firma Hilhorst & Tamme en de firma Vis, lieten weten, dat de werkzaamheden in die gemeenten evengoed konden worden verricht als in Hilversum.

Melding van het bovenstaande aan de Gewestelijk Politiepresident was voor deze aanleiding op 12 augustus 1943 te berichten, dat de woonwagens in Hilversum alsnog konden blijven. Echter, de onderstellen dienden wel door de politie in beslag te worden genomen, opdat de wagens voor het trekken onbruikbaar zouden worden. Deze toestemming voor de 5 gezinnen (9 volwassenen en 7 kinderen) leidde bestuurlijk en ambtelijk tot nogal wat

commotie. Van de kant van de politie werd aangedrongen op het alsnog beschikbaar stellen van woningen, omdat gevreesd werd dat het handhaven van het woonwagencamp bij de Stenenbrug een aanzuigende werking zou hebben. De directeur van Sociale Aangelegenheden bleef daarentegen aandringen op het elders laten verrichten van de werkzaamheden omdat voor de woonwagencampbewoners geen woningen beschikbaar waren. Het college gaf de Majoor-Commandant van Politie opdracht ervoor te zorgen dat de betrokken gezinnen voor 15 oktober 1943 het woonwagencamp zouden hebben verlaten. Daarop liet de politie weten dat de bewoners, met toestemming van de Gewestelijk Politiepresident, op het woonwagencamp mochten blijven staan. De wagens waren ontdaan van de onderstellen, zodat zij niet geschikt waren daarmee te trekken.

Op 2 november 1943 meldde de politie 10 lege woonwagens in beslag te hebben genomen, te

hebben gesloopt of naar andere gemeenten te hebben vervoerd. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt nogmaals te wijzen op de vijf bewoonde woonwagens in het woonwagenkamp en de wenselijkheid deze mensen zo spoedig mogelijk in woningen onder te brengen. De directeur van Sociale Aangelegenheden liet op 26 november 1943 weten daarvoor alle aandacht te hebben en schreef vervolgens: *Van de verschillende woonwagengebwoners behoeft nog slechts één gezin geholpen te worden.* In een tijdsbestek van 5½ maand waren dus praktisch alle woonwagens verdwenen! Kennelijk was de gemeente er toch in geslaagd tenminste vier gezinnen aan een woning te helpen. Waar de andere woonwagens zijn gebleven, heb ik niet kunnen achterhalen. Dat enkele wagens naar Utrecht waren overgebracht wordt duidelijk uit een in april 1945 ingediende declaratie bij het Directoraat Generaal van Politie. De administrateur van Publieke Werken meldde dat *door den dienst de volgende kosten zijn gemaakt in verband met de concentratie van de woonwagenbevolking in de maanden juli en augustus 1943: 16,5 uur autotractie a f77,40.* Waarschijnlijk zijn ook enkele woonwagens teruggekeerd naar Soest en/of Amersfoort.

Op 4 januari 1944 liet de Gewestelijke Politiepresident aan de burgemeester weten dat op bevel van de *Befehlshaber der Ordnungspolizei* onmiddellijk alle volledig bruikbare woonwagens afgezonderd moesten worden en op een speciale plaats moesten worden geparkeerd. De bewoners daarvan moesten worden geëvacueerd en de wagens zelf voor onmiddellijk gebruik gereed gehouden worden. Hierop schreef de burgemeester op 13 januari 1944 terug: *In het woonwagenkamp dezer gemeente zijn geen bruikbare woonwagens meer aanwezig. Er staat nog één woonwagen zonder onderstel; de bewoners daarvan worden een dezer dagen in een woning ondergebracht. (...) Ten slotte staan in deze gemeente op particulier terrein nog vier woonwagens van kermisexploitanten terwijl, eveneens op particulier terrein, nog een woonwagen is aangetroffen, toebehorende aan de uitvoerder van wegenbouw. Deze woonwagens worden allen door de betrokkenen bewoond. Blijkens de door de politie op 10 januari j.l. telefonisch van uw bureau ontvangen inlichtingen, vallen de vijf hier bedoelde woonwagens buiten de in uw*

brief aangegeven regeling. Voor zover bekend zijn er overigens in deze gemeente geen woonwagens meer aanwezig.

Bij schrijven van 4 september 1944 maakte de Gewestelijke Politiepresident melding van het Besluit van de Secretaris-Generaal van het Departement van Justitie betreffende het aanwijzen van standplaatsen voor woonwagens d.d. 22 juni 1944. Dit besluit hield in dat woonwagens zich alleen nog op *verzamelkampen* mochten bevinden. Voor de provincies Noord-Holland en Utrecht werden daarvoor de woonwagenkampen in Utrecht en de Bilt aangewezen. De brief vermeldde onder meer: *Het gebruiken van een woonwagen buiten de verzamelkampen kan niet meer worden geduld. Het "trekken" kan niet langer worden toegestaan. Het politiepersoneel moet hieromtrent nauwkeurig worden geïnstrueerd. Ik verzoek u te willen doen nagaan welke in Uw gemeente aanwezige woonwagens voor verplaatsing naar de verzamelkampen in aanmerking komen en de overbrenging naar Utrecht c.q. de Bilt in overleg met de betrokken politiegezagsdragers te regelen.* Omdat bonafide kermisexploitanten, employé's en werklieden niet onder het eerdergenoemde besluit vielen, behoefde de gemeente geen uitvoering te geven aan de brief. Immers, op 22 maart 1944 had de Majoor-Commandant van Politie laten weten, dat het woonwagenkamp Stenenbrug/Beresteinseweg was opgeheven.

Een nieuw na-oorlogs woonwagenkamp

Direct na de oorlog, op 1 augustus 1945, liet de Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten weten, dat een drietal woonwagens was teruggekeerd naar het voormalig woonwagenkamp Stenenbrug/Beresteinseweg. Natuurmonumenten vreesde, met de herfst in zicht, het opnieuw stelen van hout en het plunderen van het Corversbosch. Gerefereerd werd aan de correspondentie uit september 1941 over verplaatsing van het toenmalige woonwagenkamp.

Op 2 augustus 1945 rapporteerde ook de Commissaris van Politie, naar aanleiding van klachten over overlast door de bewoners van het *noodwoonwagenkamp* bij de Stenenbrug. Hij schreef dat na de bevrijding verschillende woonwagenbewoners weer met hun woonwagens in het noodkamp waren gaan staan. En verder werd het vol-

gende perspectief geboden: *In verband met het feit, dat in den Egelshoek reeds meerdere stukken land, vroeger behorende tot het vliegveld, door de geallieerde autoriteiten zijn vrijgegeven en door de boeren reeds als grasland in gebruik zijn genomen, geeft rapporteur U beleefd in overweging aan het Gemeentebestuur voor te stellen, zich in verbinding te stellen met de geallieerde autoriteiten, teneinde het stuk grond, thans nog deel uitmakende van het vliegveld, vrij te geven, opdat dit weer als woonwagenkamp kan worden ingericht. Daar dit woonwagenkamp heeft bewezen in een slechte reuk te staan, bij de woonwagenbewoners, wegens het ver verwijderd liggen van het Centrum, wordt de gemeente hierdoor ook gevrijwaard van een druk bezoek, hetgeen van het noodwoonwagenkamp allerminst kan worden gezegd.*

In een advies van 8 augustus 1945 liet de directeur van Publieke Werken weten niet betrokken te zijn geweest bij het opnieuw plaatsen van woonwagens bij de Beresteinseweg en wees op het treffen van de nodige voorzieningen. Het bleek hem ongewenst daar tot herinrichting over te gaan en verzocht om een opdracht om met de commissaris van politie en de gemeentearchitect een voorstel voor te bereiden voor een nieuw woonwagenkamp.

Een nieuw woonwagenkamp in Oost?

Op 13 november 1945 adviseerde de directeur van Publieke Werken: *Nu het tijdelijke woonwagenkamp bij de Steenenbrug verplaatst zal worden naar een terrein ten oosten van de rioolzuiveringsinstallatie op de Liebergerheide dient dit besluit, opgenomen in gemeenteblad III 1938 No 20, dienovereenkomstig gewijzigd te worden. (...) In verband met het bovenstaande stel ik u voor punt I van bovengenoemd besluit als volgt te redigeren:*

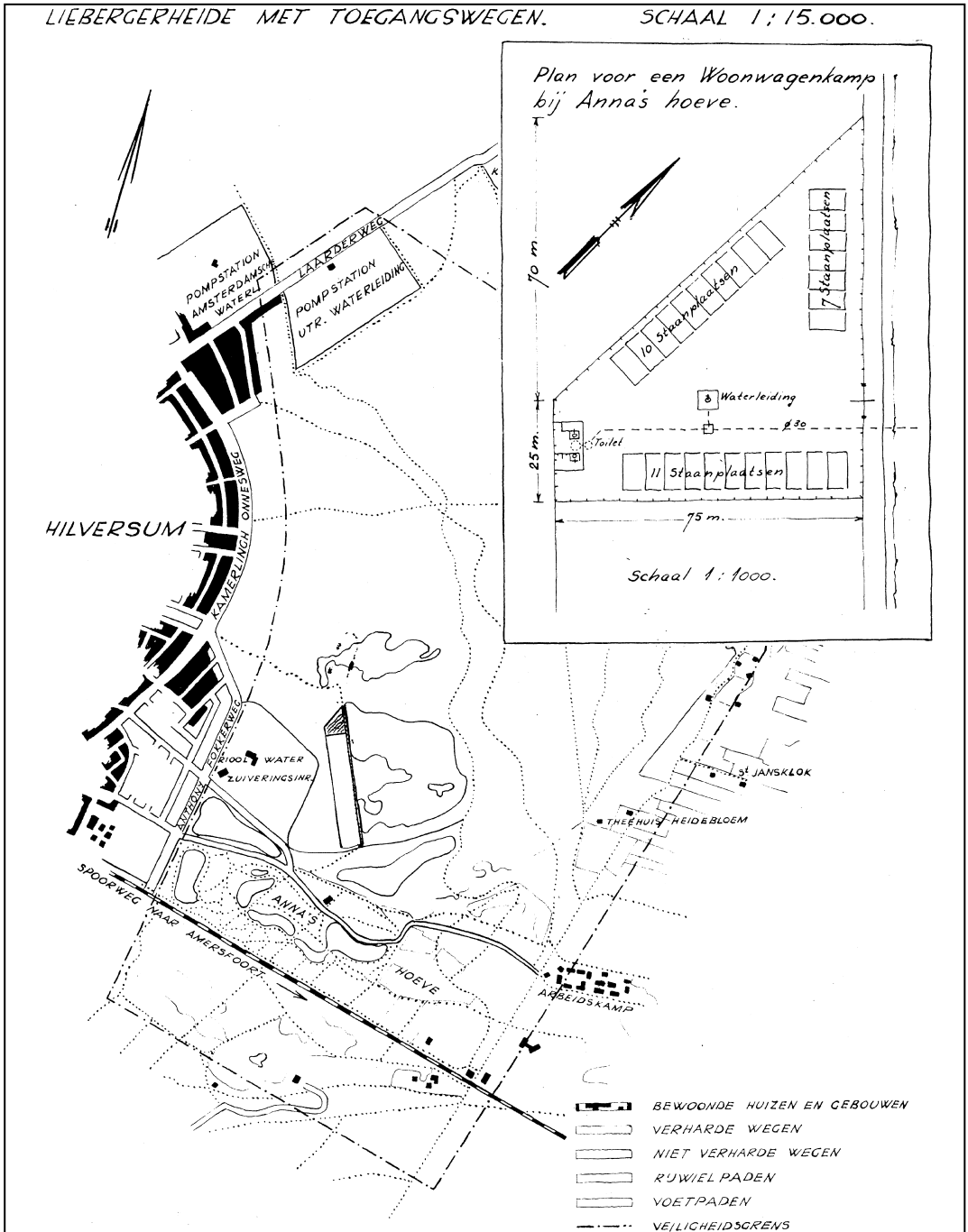
b. als standplaats voor woonwagens uitsluitend of hoofdzakelijk als woning gebezigd of tot woning bestemd: het door een omheining afgesloten terrein ten oosten van de rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost, zijnde het noordelijke gedeelte van het perceel, kadastraal bekend gemeente Hilversum sectie C No. 4389.

Op 16 november 1945 liet de directeur van Publieke Werken nog weten dat, in overleg met de commissaris van politie en de gemeentearchitect, de plaats van het nieuw in te richten woonwagenkamp nader was bepaald. *Dit terrein is gunstig ge-*

legen ten opzichte van de bebouwde kom en biedt standplaats aan 28 woonwagens. Het is met paard en wagen te bereiken via den Liebergerweg. (...) Voor de werkzaamheden tot het inrichten van het kamp, waarmede na mondelinge machtiging van den burgemeester reeds een aanvang is gemaakt, is een crediet benodigd van f2.000,-, waarin niet begrepen is het aanleggen van een waterleiding naar dit terrein.

Dat de aanleg inmiddels was gestart, was het dagelijks bestuur van de Stichting Gooisch Natuurreservaat niet ontgaan, want op 14 november 1945 verzocht het per telegram *werkzaamheden inrichting woonwagenkamp bij Laarder Wasmeer te staken, tot kennisneming schriftelijke bezwaren.* De volgende dag volgde een pittige brief, waarin bezwaren werden geuit tegen de aanvang van de voorbereidende werkzaamheden. Uiteindelijk werd uiteengezet waarom de vogelstand en het natuurschoon rond het Laarder Wasmeer in hoge mate te lijden zouden hebben van de vestiging van het woonwagenkamp. Het dagelijks bestuur zou liever de voorkeur geven aan het aanleggen van sportvelden, zoals aanvankelijk de bedoeling van het gemeentebestuur was. *Wij herinneren er aan, dat destijds aan het Gemeentebestuur is verzocht dit terrein aan de Stichting te verkopen, opdat het in de plannen tot verfraaiing van dit deel van het Reservaat betrokken zou kunnen worden. Op dit verzoek werd afwijzend beschikt (24 september 1942), doch wel werd een toezegging gedaan, die aan de wenschen van het Bestuur zeer tegemoet kwam.* Ik vermeld deze passage uit de brief, omdat juist nu – anno 1999 – bebouwing van Hilversum-Oost met 700 woningen en de verplaatsing van de rioolwaterzuivering hevig in discussie is.

In een reactie schreef de directeur van Publieke Werken de bezwaren wel te hebben verwacht en deels ook te onderschrijven, gelet op *de sociale opvattingen dezer kampbewoners.* Een ander geschikt gemeenteterrein voor de vestiging van het kamp was echter niet aanwezig. *Naar verluidt, zal het terrein van den vroegeren standplaats der woonwagenbewoners in den Egelshoek in de uitbreiding van het vliegveld worden opgenomen, zoodat dit voor dit doel niet meer beschikbaar komt. Mocht het terrein aan den Egelshoek niet voor uitbreiding vliegveld nodig zijn, dan is de aangewezen oplossing het woonwagenkamp weder daarheen over te brengen. Indien u van ge-*



Plan voor de aanleg van het woonwagenkamp op Anna's Hoeve uit november 1945. Het kamp zou feitelijk aan het eind van de Meerweg komen te liggen. De aanleg van het kamp is op het allerlaatste moment afgeblazen door de protesten van het Goois Natuurreservaat. Wat er met de in de legenda genoemde "veiligheidsgrens" bedoeld wordt, is niet duidelijk, maar de term geeft wel te denken.

voelen zij, dat aan het verzoek van de Stichting Gooisch Natuurreservaat moet worden voldaan, dan zal het woonwagenkamp, in afwachting van de beslissing omtrent het terrein aan den Egelshoek, gevestigd moeten blijven aan den Beresteyscheweg. Op 12 februari 1946 verzocht het gemeentebestuur aan de Rijkscommissie Luchtvaartterreinen of de gemeente zonder bezwaar een woonwagenkamp kon inrichten op de vroeger daarvoor bestemde plaats bij het vliegveld.

Ondertussen bleef het noodwoonwagenkamp aan de Beresteinseweg overlast geven. De Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten schreef hierover meerdere brieven. Ook de Coöperatieve Veilingvereniging "Hilversum en Omstreken" klaagde in april 1947 over diefstal van groenten, fruit en kratten uit de veilinggebouwen en terreinen aan de Nieuwe Havenweg. Het 'Bureau van den Provincialen Voedselcommissaris voor Noord-Holland' liet op 17 april 1947 weten, dat de omstandigheden rond het noodwoonwagenkamp onhoudbaar werden voor de nabijgelegen veiling.

Ook de Commissaris der Koningin in Noord-Holland mengde zich in de discussie. Op 12 februari 1946 werd nadere uitleg gevraagd over de gemeentelijke initiatieven voor een nieuw woonwagenkamp. Op 4 maart 1946 liet het gemeentebestuur aan de Provincie weten dat wij de bezwaren van de Vereeniging (tot Behoud van Natuurmonumenten) tegen de aanwezigheid van het woonwagenkamp ter plaatse ten volle onderschrijven. (...) Tijdens de bezettingsjaren moest het woonwagenkamp in den Egelshoek noodgedwongen worden ontruimd. Het kamp is toen, bij gebreke van eenige andere, minder ongeschikte plaats, tijdelijk naar den Beresteyscheweg overgebracht. Hierbij zat de gedachte voor, het kamp zoo spoedig mogelijk weder naar het oorspronkelijke daarvoor aangewezen terrein over te brengen. De moeilijkheid doet zich echter voor, dat thans van de zijde van de Rijkscommissie Luchtvaartterreinen tegen de aanwezigheid van het woonwagenkamp in de nabijheid van het vliegveld bedenkingen wordt gemaakt. Wij kunnen het standpunt van de commissie in deze niet deelen en hebben dan ook in een uitvoerig betoog met klem tegenover haar uiteengezet dat voor de huisvesting van het woonwagenkamp binnen de kortst mogelijke tijd weder moet kunnen worden be-

schikt over de terreinen in den Egelshoek. (...) Onder deze omstandigheden moet, hoezeer ook tot ons leedwezen, voorhands van verplaatsing van het woonwagenkamp van het terrein nabij den Beresteyscheweg worden afgezien.

Alle andere briefschrijvers over de overlast werden medegedeeld dat de verplaatsing van het woonwagenkamp de volle aandacht had van het gemeentebestuur. Gehoopt werd, binnen afzienbare tijd het plan tot verplaatsing bij de gemeenteraad aan de orde te stellen. Het wachten was op een beslissing van de ministerraad over een advies van de Rijkscommissie Luchtvaartterreinen.

Een grondruil

Op 25 juli 1947 kon het college eindelijk een voorstel voor een grondruiling aan de gemeenteraad voorleggen. Na een uiteenzetting over de uitbreiding van het vliegveld door de Duitse weermacht, de tijdelijke inrichting van een kamp bij de Stenenbrug/Beresteinseweg, de daarbij ondervonden overlast en het op onoverkomelijke bezwaren stuiten van het inrichten van een kamp in Hilversum-Oost (lees Laarder Wasmear) kwam het college tot de slotsom: *Het was derhalve aangewezen het woonwagenkamp weder over te brengen naar het voor dit doel in de Egelshoek aangekochte terrein, zodra dit weder ter vrije beschikking van de gemeente zou komen. Hiertoe is met de Rijksdienst voor Landbouwherstel in overleg getreden. Daarbij bleek dat vanwege deze dienst plannen waren ontworpen voor een ruilverkaveling, waarin ook het voormalig woonwagenkamp was betrokken. Genoemde dienst stelde het op prijs dat de gemeente haar door de Duitse weermacht tot weiland aangelegd terrein zou afstaan in ruil voor een perceel bosgrond langs de weg op Egelshoek, dat voor landbouwdoeleinden geheel ongeschikt is. Met de dienst werd overeengekomen dat vanwege de gemeente getracht zou worden rechtstreeks met de betrokken grondeigenaars tot overeenstemming te geraken. De onderhandelingen hebben tot de verlangde uitkomst geleid. Eigenares van het bedoelde perceel bosgrond is mevrouw baronesse M.D.F. d'Ablaing van Giessenburg, echtgenote van de heer A.H. baron Sloet van Oldenruitenborgh, gen. Marxveld te Ambt-Vollenhoven. Belanghebbenden stemden er mede in dat de grondruiling zou plaats vinden na voorafgaande taxatie van de percelen door drie deskun-*



Schilderij met woonwagen en schapensliepkar. Hr. Zanoli, Naarden, 1998.

digen. De ruiling geschiedt derhalve op zeer aan-
nemelijke voorwaarden. Voor de inrichting van het
bosterrein tot woonwagenkamp zullen enkele
voorzieningen moeten worden getroffen.

Op 5 augustus 1947 werd het voorstel door de
raad aangenomen en kon het college en het amb-
telijk apparaat aan de slag om de inrichting van een
nieuw woonwagenkamp verder voor te bereiden.

Het raadsbesluit leidde uiteraard tot protesten van
omwonende landbouwers en pensionhouders. Zij
maakten daarbij dankbaar gebruik van de klach-
ten die geuit waren rondom het woonwagenkamp
bij de Stenenbrug/Beresteinseweg. Ook nu zou-
den diefstal van afscheidingen en van gewas, en de
aantasting van natuurschoon de gemeenteraad
alsnog op andere gedachten moeten brengen.
Deze brief van 25 augustus 1947 bracht de direc-
teur van Publieke Werken in zijn advies van 11 sep-
tember 1947 tot de opmerking *dat dergelijke be-*

*zwaren steeds kwamen van iedereen in wiens na-
bijheid een zodanig kamp is of wordt gevestigd.*

In de raadsvergadering van 7 oktober 1947
merkte het college van burgemeester en wethou-
ders nog op dat *nu van lieverlede normaler toe-
standen intreden, mag worden verwacht, dat ook
deze lieden zich weder zullen gedragen naar de
regelen van een ordelijke samenleving. Voldoen-
de politietoezicht zal daartoe mede dienen bij te
dragen.* Besloten werd om het woonwagenkamp
over te brengen naar de Egelshoek, waarmee het
gemeentebestuur een gordiaanse knoop had
doorgehakt. Op 10 oktober 1947 werden de om-
wonenden schriftelijk van het besluit op de hoogte
gebracht.

Al op 29 april 1947 had het college aan de direc-
teur van Publieke Werken verzocht om, in afwach-
ting van de grondruil in de Egelshoek, plannen en
een begroting voor het nieuwe woonwagenkamp

te maken. Nog in 1947 vroeg deze een eerste krediet aan van f8.500,- voor de inrichting van een zeer eenvoudig nieuw woonwagenkamp. Hij meldde in een notitie van 4 december 1947 voorts: *Er is afgezien in het plan een stalgebouw op te nemen; de ervaring heeft geleerd dat een dergelijke service teveel woonwagenbewoners aantrekt, hetgeen zeker niet in het belang van de Gemeente kan worden geacht. Wanneer het kamp zal zijn betrokken dient in overleg met de politie een kampoudste te worden aangewezen, die voor de orde en rust in het kamp verantwoordelijk is en tevens dient te waken, dat het aanwezige houtgevoel niet als brandhout verdwijnt. (...) Uitdrukkelijk wordt hierbij opgemerkt, dat niet is gerekend op terreinafscheidingen en evenmin op het bestraten van het kamp. Het terrein zal in de bestaande toestand in gebruik worden genomen, zij het dan, dat de standplaats der wagens van een lichte puinverharding zal worden voorzien.* Het college vroeg op 8 december 1947 toch een aanvullend plan met begroting voor een bescheiden stalgebouw.

Hoe een en ander zijn beslag kreeg zal ik in een volgend deel beschrijven, waarbij het duidelijke moge zijn dat de nieuwe locatie op de Egelshoek een veel langduriger bestaan beschoren is geweest dan alle andere locaties voordien. Immers, "kamp Egelshoek" bestaat in 1999 nog steeds, hoewel sedert 1977 een deconcentratiebeleid van rijkswege fors werd ingezet.

Tot slot

Aan het slot van dit deel kan ik geen andere conclusies verbinden dan in deel I. Nog steeds is de bejegening van de woonwagenbewoners vanuit de overheid niet verheffend, hoewel de toonzetting in ambtelijke geschriften iets humaner lijkt dan voorheen.

Wat voorts opvalt is, dat met name natuurbeschermingsverenigingen zich steeds grotere zorgen maakten over de locatiekeuzes en de daaraan verbonden gevolgen. Dat heeft ongetwijfeld te maken gehad met het toen bij de overheid heersende idee dat deze bewoners, met hun alternatieve en nog steeds inferieur gevonden woonvorm, ver buiten de bebouwde kom moesten worden gehuisvest. Derhalve aan de "randen" van de gemeente Hilversum. Een tot op heden nog steeds veel besproken politiek onderwerp.

De periode van de oorlogsjaren vertoont helaas hiaten in verslaglegging en bestuurlijke besluitvorming. De gemeentelijke archieven geven een onvoldoende beeld of de woonwagenbewoners ooit als burger van Hilversum betrokken zijn geweest bij hun eigen toekomst. Ik heb geen college- of raadsbesluiten onder ogen gehad waarin dat element ter sprake is geweest, hetgeen overigens niet wil zeggen, dat ze er niet zijn. In de oorlogsjaren moesten ook bewoners van woonwagens worden "verzameld", zeker als zij ingeschreven stonden in het Centrale bevolkingsregister en niet behoorden tot erkende kermisexploitanten of woning- en wegenbouwers. Gegevens over "overbrenging" van woonwagenbewoners naar elders, en dan met name vanaf de Oude Loswal, heb ik niet aangetroffen. Nogmaals wil ik hierbij opmerken, dat ik geen uitputtend onderzoek van alle gemeentelijke archieven heb gedaan, maar mij uitsluitend heb gericht op de feitelijke totstandkoming van het woonwagenkamp op de Egelshoek. Daarmee was de directeur van Publieke Werken belast, in samenspraak met de Commissaris van Politie, hetgeen paste in de 'Wet op woonwagens en woonschepen' uit 1918, de circulaires van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en de directieven van Gewestelijke Politiepresident en zijn superieur, de *Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des S.D.* Met andere woorden: een zaak van openbare orde, die zo beheersmatig mogelijk moest worden benaderd en opgelost, waarbij het woord "oplossen" in de oorlogsjaren duidelijk het karakter had van het "beëindigen" van zowel woonwagenbewoning als de trekvrijheid.

Na de oorlog pakte het gemeentebestuur, noodgedwongen, de huisvesting van bewoners van woonwagens in Hilversum weer op, met als resultaat de huidige locatie op de Egelshoek. Ironisch genoeg vervolmaak ik dit artikel op de dag, dat de Woonwagenwet formeel is ingetrokken (1 maart 1999) en de gemeenten niet langer verplicht worden standplaatsen exclusief voor deze groep Nederlanders in stand te houden of woonwagens als woonvorm beschikbaar te stellen.

In een volgend artikel hoop ik de ontwikkeling van de Egelshoek verder te beschrijven, waarbij de jaren 1967 en 1977 bepalend zijn geweest voor de functie van en leefbaarheid op het woonwagenkamp.