

---

# **Monitor maatschappelijke en economische positie woonwagenebewoners**

---

*tweede meting*

**Rapport**

Cebeon, 25 februari 2002

© 2002 Cebeon, Centrum Beleidsadviserend Onderzoek BV, Amsterdam.

Gebruik van de inhoud van deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld. Gehele of gedeeltelijke nadruk is mogelijk na verkregen schriftelijke machtiging van Centrum Beleidsadviserend onderzoek BV, Amsterdam.

---

# I Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Inleiding</b> .....	<b>5</b>
1.1 Doel .....	5
1.2 Aansluiting op nulmeting .....	5
1.3 Definitie woonwagenbewoners .....	5
1.4 Indeling rapportage .....	6
<b>2 Methode dataverzameling</b> .....	<b>7</b>
2.1 Aanpak onderzoek .....	7
2.2 Veranderingen ten opzichte van de nulmeting .....	7
2.3 Onderzoeksgebieden .....	8
2.4 Beschikbare informatie .....	10
<b>3 Positie woonwagenbewoners</b> .....	<b>13</b>
3.1 Inleiding .....	13
3.2 Standplaatsen en wagens .....	13
3.3 Demografische kenmerken .....	15
3.4 Onderwijs .....	17
3.5 Arbeid en inkomen .....	22
3.6 Veiligheid en leefbaarheid .....	30
<b>4 Regioprofielen</b> .....	<b>35</b>
4.1 Inleiding .....	35
4.2 West-Overijssel .....	35
4.3 Haaglanden .....	37
4.4 Zuidoost-Brabant .....	40
4.5 Zuid-Limburg .....	43
<b>5 Samenvatting</b> .....	<b>47</b>
5.1 Inleiding .....	47
5.2 Standplaatsen en demografische kenmerken .....	48
5.3 Onderwijs .....	49
5.4 Economische positie .....	50
5.5 Veiligheid en leefbaarheid .....	51
<b>Bijlagen</b> .....	<b>53</b>
<b>A Gehanteerde regio-indeling</b> .....	<b>55</b>
<b>B Actuele tabellen</b> .....	<b>57</b>
<b>C Beschikbaar gekregen informatie</b> .....	<b>67</b>
C.1 Demografie .....	67
C.2 Onderwijs .....	67
C.3 Arbeid en inkomen .....	69
C.4 Veiligheid en leefbaarheid .....	71



---

## V Voorwoord

Voor u ligt de rapportage van de tweede meting van de monitor 'economische en maatschappelijke positie van woonwagenebewoners' die is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De eerste meting heeft plaatsgevonden in 1996/1997.

Aanleiding voor deze vierjaarlijkse monitor vormde de in juni 1994 verschenen evaluatie van het woonwagenebeleid sinds 1975; de concrete vraagstellingen in de monitor zijn afkomstig van het Kabinet, aangevuld met vragen uit de Tweede Kamer.

Doel van de monitor is om de ontwikkeling van een aantal aspecten van de positie van woonwagenebewoners te volgen. Bij de eerste meting, aangeduid als 'nulmeting', is een stand opgemaakt. Bij de huidige tweede meting is zo goed mogelijk op dezelfde wijze een actuele stand opgemaakt en nagegaan in hoeverre er sprake is van positieve of negatieve ontwikkelingen sinds de nulmeting.

Voor het onderzoek zijn vele en veelsoortige (potentiële) informatiebronnen geraadpleegd. In principe is gebruik gemaakt van dezelfde bronnen als bij de nulmeting ten behoeve van een optimale vergelijkbaarheid tussen beide metingen. Niet alle bronnen bleken opnieuw te kunnen worden geraadpleegd. Oorzaken daarvoor waren soms gelegen in de interne organisatie van de dataleverancier (reorganisatie en dergelijke), maar ook in verminderde aanwezigheid van gegevens. Gebleken is dat een aantal gemeenten minder goed geïnformeerd is over bevolkings- en bewoningskenmerken van woonwagenebewoners dan ten tijde van de nulmeting, en dat ook onderwijsgegevens in mindere mate beschikbaar zijn vanwege opheffing van specifieke onderwijsprojecten in een aantal regio's. Een en ander lijkt verband te houden met vermindering van expliciete aandacht van de overheid voor woonwagenebewoners als minderheidsgroepering. In dit kader wijzen we bijvoorbeeld op de overdracht van woonwagene centra aan corporaties en op de intrekking van de Woonwagene wet.

Wij hechten eraan te benadrukken dat mogelijke verdere afname van aanwezigheid van informatie het periodiek monitoren van de positie van woonwagenebewoners ernstig bemoeilijkt.

Ondanks de grotere problemen dan tijdens de nulmeting bij de dataverzameling is er toch veel relevante informatie beschikbaar gekomen. Diverse landelijke, regionale en gemeentelijke instanties hebben zich ingespannen om informatie te genereren en ons te leveren. Mede dankzij hen ligt er nu een rapportage van de tweede meting, waarbij de ontwikkeling van de positie van woonwagenebewoners is aangegeven met betrekking tot bevolkingssamenstelling, onderwijsdeelname, arbeidsmarktsituatie en enige veiligheidsaspecten.

Tot slot willen we graag degenen bedanken die gedurende het onderzoek als begeleidingscommissie hebben gefungeerd. Deze commissie werd voorgezeten door de heer dr. G.M.J.M. Koolen (ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) en bestond voorts uit de heer mr. L.H.M. Buckers (ministerie van Volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer), de heer dr. P.T.F.M. Hovens (ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport), mevrouw I. Ketelaar (Vereniging van Nederlandse Gemeenten), de heer dr. S. Khonraad (Initiatiefgroep Woonwagenebeleid), de heer P. Schouten (Adviesbureau Woonwagenezaken), mevrouw M. Smeenk (KPC Groep), mevrouw L. Weiss (Landelijke Sintiwerk Stichting).



---

# 1 Inleiding

In juni 1994 is een evaluatie van het gevoerde beleid verschenen, het rapport ‘Woonwagenebeleid: 20 jaar later halverwege, een evaluatie van het sinds 1975 gevoerde beleid’. Naar aanleiding daarvan heeft het Kabinet besloten een vierjaarlijkse monitoring te organiseren om de economische en maatschappelijke situatie van woonwagenebewoners te kunnen volgen.

Voor u ligt de rapportage van de tweede meting.

De eerste meting van de monitor (‘nulmeting’) is door Cebeon uitgevoerd in 1996/1997 en gepubliceerd in juni 1997.<sup>1</sup>

---

## 1.1 Doel

Het onderzoek heeft als doel om te komen tot een inzicht in de maatschappelijke en economische positie van woonwagenebewoners op basis van kwantitatieve indicatoren.

Daarmee ontstaat een meetbare aanduiding van die positie op dit moment, die een vergelijking met de nulmeting en met volgende metingen mogelijk maakt.

---

## 1.2 Aansluiting op nulmeting

Evenals bij de nulmeting worden vier aspecten van de positie van woonwagenebewoners in het bijzonder gevolgd. Het betreft de aspecten:

- demografische situatie;
- onderwijssituatie;
- inkomen en werkgelegenheid;
- veiligheid en leefbaarheid.

Zoveel mogelijk is gebruik gemaakt van dezelfde gegevensbronnen als bij de nulmeting om een optimale vergelijking met deze eerdere meting te bevorderen. Voorts is getracht om aanvullend gegevens te verzamelen waarover in de nulmeting niet kon worden gerapporteerd.

Vanwege de vergelijkbaarheid met de nulmeting is gekozen voor dezelfde steekproef-regio’s en in principe<sup>2</sup> dezelfde steekproefgemeenten daarbinnen (zie bijlage A).

---

## 1.3 Definitie woonwagenebewoners

Enigszins eigen aan het karakter van de woonwagenebewoners als bevolkingsgroep is een eenduidige definitie van woonwagenebewoners niet eenvoudig.

Voor verschillende doelen wordt de groep op verschillende manieren gedefinieerd. Naast degenen die nu in een woonwagen wonen (al dan niet op een officiële, goedgekeurde standplaats) of in een op een woonwagen-

---

1. Cebeon, juni 1997: Monitor woonwagenebewoners, economische en maatschappelijke positie.

2. In verband met gemeentelijke herindelingen tussen 1996 en 2001 is de lijst steekproefgemeenten aangepast.

centrum gelegen zogenaamd ‘chalet’<sup>3</sup>, zijn er de rechthebbenden op een standplaats (voornamelijk kinderen van woonwagenbewoners). Van hen is een deel verhuisd naar een woning, al dan niet met de wens tot terugkeer naar een woonwagen.

Een deel van de bewoners van woonwagens is zigeuner; maar niet alle zigeuners wonen in een woonwagen. Buitenlandse zigeuners<sup>4</sup> (Roma) wonen veelal in huizen, terwijl Nederlandse zigeuners (Sinti) voor het merendeel in woonwagens wonen. Veelal worden de bewoners van woonwagens die géén zigeuner zijn, aangeduid als ‘woonwagenbewoners’.

In deze monitor is de volgende definitie is gehanteerd:

“Een woonwagenbewoner is iemand die in een woonwagen of ‘chalet’ woont op een woonwagenstandplaats.” Als standplaats is daarbij elke standplaats aangemerkt die bij de gemeente bekend is, dus ook illegale, tijdelijke, gedoogde of losse standplaatsen.

Voorzover er informatie is verkregen van instanties die wél inzicht hebben in wie woonwagenbewoners zijn (onderwijsgegevens), is de door hen gehanteerde definitie aangehouden. In dat geval zijn bijvoorbeeld ook naar huizen verhuisde woonwagenbewoners en rechthebbenden soms nog onderdeel van de groep.<sup>5</sup>

In de rapportage is grote zorg besteed aan het beschermen van de privacy. Gegevens worden zodanig gepresenteerd dat zij niet herleidbaar zijn naar individuele personen of gemeenten.

---

## 1.4 Indeling rapportage

In hoofdstuk 2 wordt de onderzoeksaanpak toegelicht. Daarbij wordt ook ingegaan op verschillen ten opzichte van de nulmeting.

In hoofdstuk 3 worden de uitkomsten van deze tweede meting gepresenteerd. Op basis van het beschikbare kwantitatief materiaal wordt in dit hoofdstuk de positie van woonwagenbewoners in kaart gebracht aan de hand van de genoemde thema's. Deze wordt bovendien vergelijkingen met de uitkomsten van de nulmeting, zodat kan worden nagegaan of er een ontwikkeling is geweest in de afgelopen 4 à 5 jaar.

Tenslotte is een tweetal bijlagen bij het rapport gevoegd: en overzicht van de onderzoeksgebieden en een tabellenboek. Deze tabellen bevatten de gedetailleerde gegevens over dezelfde thema's die in de hoofdtekst worden besproken.

---

3. Een 'chalet' is een woning, die in een woonwagencentrum is gebouwd, en waar rechthebbenden op een woonwagenstandplaats in worden gehuisvest. Voorzover uit de definitie van een woonwagen volgens artikel 1 van de Woonwagenwet blijkt, is een chalet als zodanig geen woonwagen. Indien een deel van een woonwagencentrum is bebouwd met chalets, dan maken deze chalets en hun bewoners wel deel uit van het onderzoek.

4. Zie voor wie er als 'buitenlandse zigeuners' worden aangeduid: W. Willems & L. Lucassen (1990), Ongewenste vreemdelingen. Buitenlandse zigeuners en de Nederlandse overheid. Inmiddels heeft overigens een groot deel van de Roma de Nederlandse nationaliteit verworven.

5. Dit geldt met name voor de gegevens over onderwijs.



---

## 2 Methode dataverzameling

---

### 2.1 Aanpak onderzoek

#### *aansluiting bij nulmeting*

Bij deze vervolgmeting is in principe dezelfde werkwijze gevolgd als bij de nulmeting om beide uitkomsten te kunnen vergelijken. Dat impliceert, dat er zoveel mogelijk gebruik is gemaakt van dezelfde databronnen.

Voor zover op landelijk niveau geen gegevens beschikbaar bleken, is getracht informatie te verzamelen op lagere niveaus, namelijk dat van provincies, arbeidsmarktregio's en gemeenten.

Voor gegevens op gemeentelijk niveau zijn dezelfde gemeenten (of hun rechtsoptvolgers) als bij de nulmeting benaderd. Het aantal standplaatsen in deze gemeenten is zo groot, dat de uitkomsten representatief mogen worden geacht voor de gehele regio.

De verzamelde gegevens zijn zo recent mogelijk. Standgegevens hebben zoveel mogelijk betrekking op 1 januari 2001, stroomgegevens op het jaar 2000. Waar meerjarige gegevens zijn verzameld, hebben deze betrekking op 1998, 1999 en 2000.

#### *formele gegevens*

De gegevens die zijn verzameld betreffen de formele situatie: de wijze waarop men is opgenomen in de registraties van gemeenten, arbeidsvoorziening en dergelijke. Evenals bij de nulmeting is zijn deze formele gegevens in kaart gebracht, hetgeen het mogelijk maakt om na te gaan of er sprake is van een verandering tussen beide meetmomenten.

Hierbij moet worden opgemerkt, dat er een verschil kan bestaan tussen de formele en de feitelijke situatie. Het is bekend dat er bijvoorbeeld een zekere marge bestaat tussen de beschrijving van personen in de Gemeentelijke Basisadministratie persoonsgegevens (GBA) en de feitelijke bewonings situatie. Dit komt onder andere doordat men verhuizingen niet direct meldt (najibend effect) of doordat bewust een ander woonadres dan het feitelijke wordt opgegeven. Deze verschillen tussen formele en feitelijke situatie komen in het algemeen voor, en zullen ook voor woonwagenbewoners gelden. De mate waarin dit voorkomt is niet nader onderzocht.

Er zijn in het kader van het onderzoek geen interviews gehouden met woonwagenbewoners. Wel worden in een vervolgetraject gesprekken met groepen woonwagenbewoners georganiseerd over de bevindingen in het onderzoek. Hierin worden de bevindingen met betrekking tot de formele situatie getoetst aan de ervaringen en mening van woonwagenbewoners zelf. De organisatie hiervan ligt bij het instituut Forum.

---

### 2.2 Veranderingen ten opzichte van de nulmeting

Omdat er veranderingen kunnen zijn opgetreden in de beschikbaarheid en definitie van data, is een inventarisatie ronder gehouden om te beziën of de verzameling van de gegevens inderdaad op dezelfde manier (en met dezelfde definities) kan plaatsvinden. Verwijzend naar de 'Aanbevelingen voor volgende monitors' in het onderzoeksrapport van juni 1997, leken vooraf de volgende punten van belang:

- de gevolgen van de buitenwerkingstelling van de Woonwagenwet voor de registratie door gemeenten van woonwagens en standplaatsen. Gemeenten bleken wel te beschikken over adreslijsten van standplaatsen;

- het verdwijnen van het aantal woonwagens uit het verdelingsstelsel van de Financiële Verhoudingswet. In plaats van het betreffende bestand van het ministerie van Binnenlandse Zaken is een bestand van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer geraadpleegd. Dit bestand betreft een inventarisatie van woonwagendplaatsen bij alle Nederlandse gemeenten in het jaar 1999;
- de gevolgen van de decentralisatie van het onderwijsvoorrangsbeleid voor de landelijke registratie van woonwagenleerlingen (door de KPC Groep).  
Het KPC heeft aangegeven dat minder informatie beschikbaar is in verband met de invoering van de Wet GOA (Gemeentelijk Onderwijs Achterstandenbeleid) in 1998. OWWZ-projecten zijn onder het regime van deze wet gekomen. Geld dat hiervoor beschikbaar is, is niet meer geoormerkt. Dit was wel het geval toen de projecten onder het OVB (Onderwijs Voorrangsbeleid) vielen. De consultants bij gemeenten die de OWWZ-projecten uitvoerden, zijn soms niet meer werkzaam in die functie omdat er minder geld beschikbaar wordt gesteld of zij hebben er andere taken bij gekregen. Gevolg is dat er bij de gemeenten minder gegevens betreffende woonwagenleerlingen worden bijgehouden. In Haaglanden is de taakomvang voor woonwagenzaken sterk afgenomen en is de OWWZ-consulent vertrokken. In Zwolle (West-Overijssel) worden de leerlingen van slechts één school gevolgd. Over beide regio's kan daarom niet (Haaglanden) of wellicht zeer beperkt (Overijssel) informatie worden verkregen.
- de mogelijke (en in het rapport aanbevolen) opname van het kenmerk woonwagenbewonerschap in bestanden, waar dat nog niet het geval was, zoals dat van de Arbeidsvoorziening, het CBS, het registratiesysteem van het Openbaar Ministerie, de bestanden van de politiecorpsen en het Ministerie van Onderwijs. Gebleken is dat dit bij geen van de geraadpleegde bronnen het geval is;
- de gevolgen van veranderingen in de wetgeving op het gebied van de sociale zekerheid en het werkgelegenheidsbeleid (Wet Inschakeling Werkzoekenden, ID-banen). Informatie is verzameld over de deelname aan het traject in het kader van de WIW (waarbij een viertal fasen wordt onderscheiden, waaronder deelname aan gesubsidieerde banen).

---

## 2.3 Onderzoeksgebieden

Het onderzoek heeft zich toegespitst op de volgende vier regio's: West-Overijssel, Haaglanden, Zuidoost-Brabant en Zuid-Limburg. Voor het vergaren van een aantal gegevens moest informatie op gemeentelijk niveau worden verzameld. Hiervoor zijn dezelfde gemeenten geselecteerd als in de nulmeting, dan wel de nieuwgevormde gemeente waarin de voormalige gemeente is opgegaan.<sup>6</sup> Deze gemeenten zijn zodanig geselecteerd, dat het grootste deel van de standplaatsen van de regio erbinnen valt, en dat er tevens een aantal kleinere gemeenten in is opgenomen.

In tabel 2.1 is de relatieve omvang van de onderzoeksgebieden aangegeven.

---

6. De lijst van gemeenten per regio, en daarbinnen de geselecteerde onderzoeksgemeenten, is opgenomen als bijlage A.

**Tabel 2.1. Basisgegevens onderzoeksgebieden (1-1-2001)**

<i>regio</i>	<i>gemeenten totaal</i>		<i>inwoners totaal (*1000)</i>		<i>inwoners in geselecteerde gemeenten (*1000)</i>		
	<i>abs</i>	<i>%</i>	<i>abs</i>	<i>% reg</i>	<i>abs</i>	<i>%reg</i>	<i>% NL</i>
<i>West-Overijssel</i>	12	2	477	3	375	79	2
<i>Haaglanden</i>	16	3	958	6	622	65	4
<i>Zuidoost-Brabant</i>	15	3	507	3	342	67	2
<i>Zuid-Limburg</i>	20	4	648	4	444	69	3
<b>Totaal 4 regio's</b>	63	13	2.588	16	1.783	69	11
<b>Nederland</b>	504	100	15.983	100	15.983		100

Bron: CBS.

Voorzover er gegevens direct op geaggregeerd niveau beschikbaar zijn gekregen, hebben deze betrekking op 63 Nederlandse gemeenten, waar in totaal 16 % van de Nederlandse bevolking woont.

Gegevens die bij gemeenten of via gemeentelijke ingang zijn verkregen, hebben betrekking op (maximaal) 25 gemeenten, met gezamenlijk 11 % van de Nederlandse bevolking.

De steekproef van geselecteerde gemeenten binnen de vier onderzoeksregio's dekt – in inwonertal – 65 % van deze vier regio's af.

Welk deel van de Nederlandse woonwagenbevolking in het onderzoek is meegenomen, is niet exact vast te stellen, omdat er geen landelijke totalen bekend zijn. Om toch een benadering te geven is in onderstaande tabel het aantal bij het ministerie van VROM bekende standplaatsen<sup>7</sup> als indicator gebruikt.

**Tabel 2.2. Aantal standplaatsen in de onderzoeksregio's (afgerond op 10-tallen) in 1999**

<i>regio</i>	<i>in alle gemeenten</i>		<i>in de geselecteerde gemeenten</i>		
	<i>abs</i>	<i>% NL</i>	<i>abs</i>	<i>% regio</i>	<i>% NL</i>
<i>West-Overijssel</i>	450	5	370	83	4
<i>Haaglanden</i>	500	5	370	75	4
<i>Zuidoost-Brabant</i>	440	5	320	73	3
<i>Zuid-Limburg</i>	940	10	720	77	8
<b>Totaal 4 regio's</b>	2.320	24	1.790	77	19
<b>Nederland</b>	9.620	100	9.620		100

Bron: Ministerie van VROM.

Globaal bestrijken de onderzoeksregio's samen een kwart van het totaal aantal standplaatsen in Nederland, de 25 geselecteerde gemeenten daarbinnen circa 19 %. Door de selectie is 77 % van het aantal plaatsen binnen de vier onderzoeksregio's afgedekt.

Een steekproefomvang van 19 % à 24 % van de gesubsidieerde standplaatsen in Nederland mag worden gezien als een ruim voldoende basis voor het vertalen van onderzoeksuitkomsten naar de totale populatie woonwagenbewoners: de uitkomsten van dit onderzoek kunnen op basis hiervan zonder meer als indicatie van de positie van de totale populatie woonwagenbewoners worden beschouwd.

7. Standplaatsen per 1-1-1999; opgave ministerie van VROM op basis van opgaven gemeenten.

---

## 2.4 Beschikbare informatie

### ***herkenbaarheid woonwagenebewoners in databestanden***

In tegenstelling tot de andere doelgroepen van het minderhedenbeleid in Nederland – zijn woonwagenebewoners voor het overgrote deel autochtone Nederlanders zijn. Dat betekent dat zij in registraties als bijvoorbeeld de Gemeentelijke Bevolkingsadministratie personen niet als zodanig herkenbaar zijn op basis van herkomst (eigen geboorteland of dat van (één van) hun ouders)<sup>8</sup>, in tegenstelling tot de meeste leden van de andere minderheidsgroepen.

Daarom waren bij de dataverzameling op een andere methode om woonwagenebewoners te onderscheiden van andere inwoners. Evenals bij de nulmeting is gebruik gemaakt van adresgegevens van bij gemeenten bekende woonwagenestandplaatsen, en zijn op basis van deze adressen woonwagenebewoners in andere dataverzamelingen onderscheiden.

Om zo goed mogelijke adreslijsten per gemeenten op te bouwen zijn de adreslijsten uit de nulmeting voorgelegd aan gemeenten, met het verzoek deze te corrigeren en completeren ten behoeve van dataverzameling bij derden op basis van deze adressen.

De door gemeenten gecontroleerde adressen zijn vervolgens beschikbaar gesteld aan leveranciers van andere gegevens.<sup>9</sup>

### ***ingang voor dataverzameling***

Bij de dataverzameling is gestart met het opnieuw benaderen van de dataleveranciers van de nulmeting. Sommigen van hen bleken weer vergelijkbare gegevens te kunnen leveren. Het betreft gemeenten, het KPC (onderwijs), het CBS (inkomen), Arbeidsvoorziening Nederland (voormalig Landelijk Bureau Arbeidsvoorziening: werkloosheidsgegevens) en een aantal politiecorpsen (incidenten en slachtofferschap).

Aanvullend is geïnventariseerd welke stichtingen die bemiddelen in gesubsidieerde werkgelegenheid binnen de onderzoeksregio's actief zijn, en deze zijn benaderd voor informatie.

Voorts zijn als aanvullende databron de provinciale steunfuncties ondervraagd.

### ***kwaliteitscontrole***

Bij de verwerking van verkregen gegevens is veel aandacht gegeven aan kwaliteitscontrole van de gegevens. Op het eerste gezicht onlogische of onwaarschijnlijke uitkomsten zijn teruggekoppeld naar de gegevensverschaffers. Dit heeft geleid tot verscheidene herhaalde contacten. Op dit moment loopt nog een aantal van deze checks.

### ***bestandsopbouw***

Omdat van veel verschillende instanties en vanuit diverse bronnen gegevens zijn verkregen, is veel aandacht besteed aan bestandsopbouw.

Er is sprake van verschillen in definities, ingangen, indelingen en nonrespons (lang niet altijd is voor alle onderzoeksgemeenten een bepaald kenmerk beschikbaar gekregen; dat vergt een analoge aanpassing van het referentiekader).

---

8. Zie voor de wijze van onderscheiden van andere minderheidsgroepen: Minderhedenbeleid 1992. Registratie en rapportage. Tweede-Kamerstuk 22314, 2 juli 1992.

9. Achteraf is gebleken dat één gemeente een incomplete lijst heeft aangeleverd. Hiervoor is gecorrigeerd door gegevens over deze gemeente te relateren aan het (geschatte) aantal woonwagenebewoners op de wel opgegeven standplaatsadressen.

De ontvangen gegevens zijn bewerkt (geïnterpreteerd, gecodeerd, ingevoerd, samengeteld, gemiddeld, geïnclassificeerd, en dergelijke) en vervolgens opgenomen in een groot databestand.

In het bestand zijn telkens de scores van woonwagenebewoners naast die van de totale bevolking van het betreffende gebied gezet – voorzover het materiaal dat toeliet. Hierdoor is er een maximaal referentiekader gecreëerd voor de interpretatie van de scores van de woonwagenebewoners op de gekozen indicatoren.

### ***medewerking***

Voor het vergaren van de informatie is medewerking verkregen van vele informanten. Alle voor het onderzoek geselecteerde gemeenten zijn bereid geweest informatie te leveren. In sommige gevallen vergde dat een behoorlijke inspanning van de kant van de gemeente. Door bijna alle gemeenten zijn de meeste gevraagde gegevens geleverd.

Naast de gemeenten heeft ook het ministerie van Justitie zijn medewerking verleend door het geven van toestemming voor gegevensverstrekking door politiecorpsen. Voor het leveren van gegevens uit eigen bestanden kon dit ministerie helaas geen capaciteit vrijmaken.

Tot slot hebben we de bereidheid tot medewerking verkregen van KPC Groep, Arbeidsvoorziening Nederland het CBS, politiecorpsen in de onderzoeksregio's en de meeste stichtingen voor gesubsidieerde werkgelegenheid.

In bijlage C wordt per thema aangegeven welk type informatie wel beschikbaar is gekomen, en welke informatie niet is achterhaald.



---

## 3 Positie woonwagenbewoners

---

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de formele, actuele maatschappelijke en economische positie geschetst aan de hand van de daartoe beschikbare indicatoren. Het gaat om statistische, cijfermatige gegevens die op een objectieve wijze de vergelijking van de huidige (formele) situatie met de (formele) situatie bij de nulmeting (1996) mogelijk moeten maken.

De keuze van indicatoren en de mogelijkheden om hierover gegevens te verzamelen, zijn in hoofdstuk 2 besproken (zie ook bijlage C). Telkens is getracht de scores van woonwagenbewoners te vergelijken met die van de totale bevolking.

Het profiel van de onderzochte groep wordt geschetst op basis van dezelfde vier regio's als in de nulmeting. Het betreft een redelijk grote steekproef: zoals in hoofdstuk is aangegeven, bevindt zich in de 25 geselecteerde onderzoeksgemeenten 19 % van alle woonwagenstandplaatsen in Nederland. Dat maakt dat de onderzoeksresultaten zeker een belangrijke indicatieve waarde hebben voor de positie van de hele groep.

De opbouw van het hoofdstuk is gelijk aan die van het rapport over de eerste meting van de monitor in verband met de mogelijkheden voor vergelijking van beide metingen.

Achtereenvolgens worden in dit hoofdstuk de volgende thema's besproken:

- basisgegevens met betrekking tot de standplaatsen en woonwagens (paragraaf 3.2);
- demografische kenmerken (paragraaf 3.3);
- onderwijs (paragraaf 3.4);
- arbeid en inkomen (paragraaf 3.5);
- veiligheid en leefbaarheid (paragraaf 3.6).

---

### 3.2 Standplaatsen en wagens

#### ***aantal standplaatsen en woonwagens***

Het in hoofdstuk 2 aangegeven aantal standplaatsen van 1790 in de 25 onderzoeksgemeenten betreft het aantal in 1999, zoals door gemeenten opgegeven aan het ministerie van VROM. Dit aantal is inclusief tijdelijke en illegale standplaatsen.

In het kader van het onderhavige onderzoek is aan gemeenten gevraagd opgave te doen van het aantal standplaatsen per 1-1-2001, ook inclusief tijdelijke en illegale (eventueel gedoogde) standplaatsen. Ook inclusief tijdelijke en illegale plaatsen blijkt het voor gemeenten toch lastig een eenduidige telling te doen. In tabel 3.1 wordt het aantal standplaatsen, onderscheiden naar type, aangegeven.

Tabel 3.1. Woonwagenstandplaatsen in de onderzoeksgemeenten in de vier regio's naar type, in 1997 en 2001 (afgerond op 10-tallen)

<i>type standplaats</i>	<i>1996</i>		<i>1996</i>	
<i>vaste (woon-) standplaats</i>	1.350	95%	1.560	98%
<i>bedrijfsstandplaats</i>	70	5%	40	2%
<i>totaal reguliere standplaatsen</i>	1.420	100%	1.600	100%
<i>tijdelijk/gedoogd</i>	110	8%	50	3%
<i>opgeheven (wel bezet)</i>	80	6%	20	1%
<i>illegaal</i>	90	6%	100	6%
<i>totaal aantal standplaatsen</i>	1.700	120%	1.760	110%
<i>waarvan bezet</i>	1.540	108%	1.720	108%

Bron: gemeentelijke opgaven.

Het totaal aantal plaatsen in de geselecteerde gemeenten binnen de onderzoeksregio's bedraagt 1764.<sup>10</sup> Van deze standplaatsen zijn ook de adressen van gemeenten verkregen, die hebben gediend als input voor het genereren van verschillende typen gegevens over woonwagenbewoners.

Vanwege gemeentelijke herindelingen is de omvang van de geselecteerde gemeenten toegenomen ten opzichte van de nulmeting. Desalniettemin is er sprake van een ongeveer gelijk blijven van het aantal reguliere (vaste en bedrijfs-) standplaatsen, waarbij sprake is van een vermindering van het aantal bedrijfsplaatsen. Het aantal tijdelijke, gedoogde, illegale en opgeheven standplaatsen is duidelijk lager. Hier ligt waarschijnlijk een relatie met het beleid: ten tijde van de nulmeting waren gemeenten bezig met deconcentratie van nog bestaande grote centra. Inmiddels is óf de deconcentratie afgerond, óf stopgezet aangezien het rijksbeleid in dit opzicht is gewijzigd.

#### ***eigendomsverhouding woonwagens***

Gemiddeld is 26 % van de woonwagens een huurwagen. In 1996 was dit 34 %, hetgeen relatief laag was in vergelijking met woningen in het algemeen (52 % huur) en met lage-inkomensgroepen nog sterker (70 % huur). Het relatief hoge eigen-wagenbezit is dus nog verder toegenomen.

#### ***aantal woonwagencentra***

Naar grootte variëren de centra van 1 tot 107 plaatsen.

Een kwart heeft 1-3 plaatsen, de helft 4-9 plaatsen en een kleine kwart heeft er 10 of meer.

In vergelijking met 1996 is het aandeel kleine centra gestegen (van 16 % naar 24 %) en het aandeel grotere centra gedaald. Hierin is de doorloop van het (inmiddels niet meer wettelijk verplichte) deconcentratiebeleid zichtbaar.

10. Onduidelijk is, in hoeverre verschillen ten opzichte van de aantallen in 1999 feitelijke verschillen zijn danwel moeten worden toegeschreven aan definitieverschillen.



---

## 3.3 Demografische kenmerken

---

### 3.3.1 Inleiding

Op basis van gemeentelijke opgaven is inzicht verkregen in de aantallen woonwagenbewoners, de leeftijdsopbouw en de huishoudenssamenstelling van de woonwagenbewoners. De leeftijdsopbouw kan worden vergeleken met die van de gehele bevolking in de onderzoeksgemeenten<sup>11</sup>; voor de huishoudenssamenstelling is dat niet het geval, omdat er geen vergelijkingscijfers met dezelfde indeling voorhanden zijn.

**Tabel 3.2. Aantal woonwagenbewoners in steekproefgemeenten, in relatie tot de totale bevolking (1996 en 2001)**

<i>regio</i>	<i>1-1-1996</i>	<i>1-1-2001</i>	
<i>West-Overijssel</i>	3,0 ‰	2,6 ‰	987
<i>Haaglanden*</i>	1,4 ‰	1,5 ‰	950
<i>Zuidoost-Brabant</i>	2,9 ‰	3,0 ‰	1.017
<i>Zuid-Limburg*</i>	3,7 ‰	3,7 ‰	1.636
<b>Totaal</b>	2,5 ‰	2,6 ‰	4.590

\*) 's-Gravenhage en Heerlen konden geen exacte opgave doen; er is een schatting gemaakt die is voorgelegd aan de respectievelijke gemeenten.

Bron: gemeentelijke opgaven.

Het aantal woonwagenbewoners in de geselecteerde gemeenten in de vier regio's tezamen bedraagt 4590 personen in 2001, oftewel gemiddeld 2,6 woonwagenbewoner per 1.000 inwoners. Dit is een lichte toename ten opzichte van 1996 (2,5 pro mille).

---

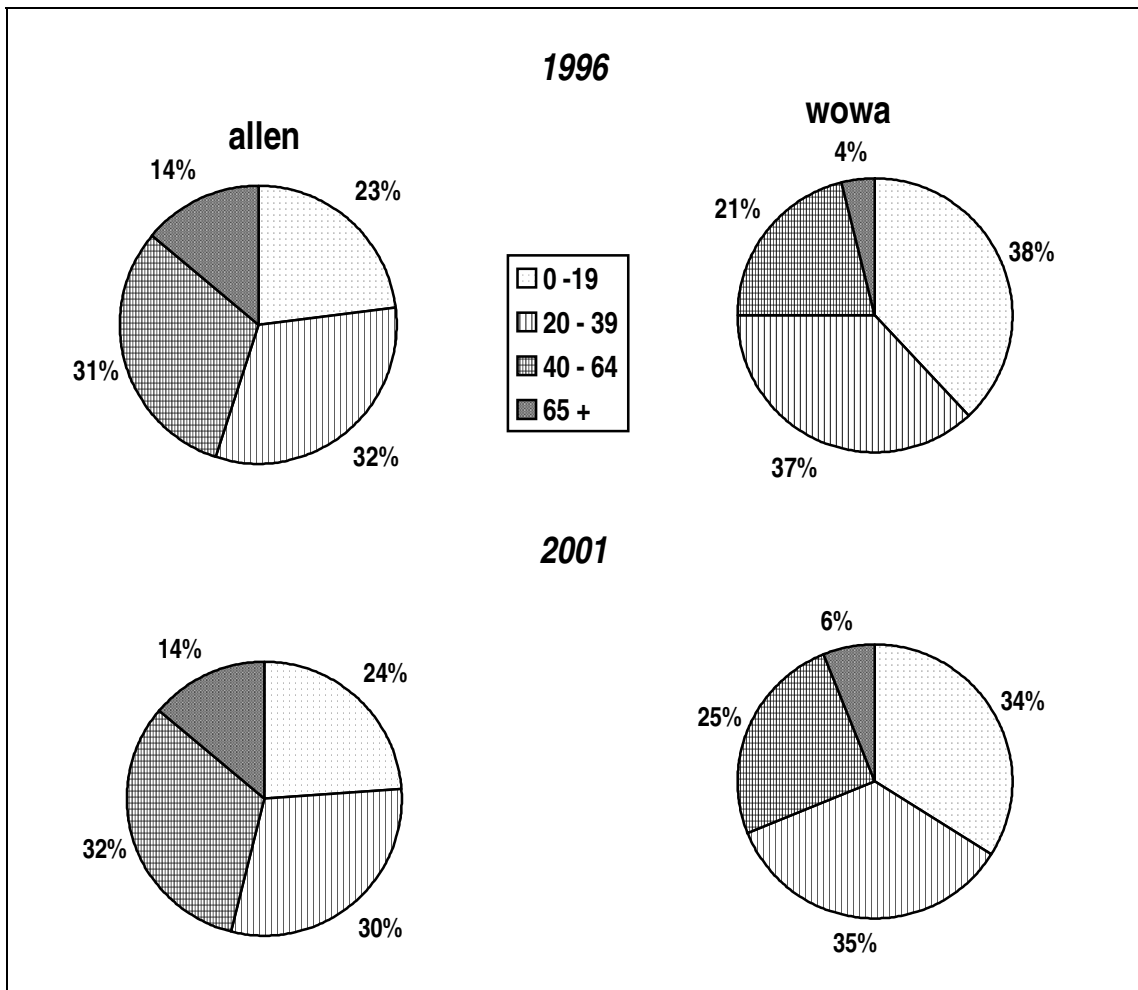
### 3.3.2 Leeftijdsopbouw

Op basis van gemeentelijke opgaven is inzicht verkregen in de leeftijdsopbouw van woonwagenbewoners. De leeftijdsopbouw kan worden vergeleken met die van de gehele bevolking in de onderzoeksgemeenten.

---

11. Bron: CBS

**Figuur 3.1. Leeftijdopbouw woonwagenbevolking, in vergelijking met de totale bevolking in de onderzoeksregio's**



Bron: gemeentelijke opgaven.

Uit figuur 3.1 blijkt dat de woonwagenbevolking jonger is dan de totale bevolking in de onderzoeksregio's: het aandeel 0–19-jarigen is groter, het aandeel 65-plussers kleiner. Deze bevinding is ook in de nulmeting gedaan. Het aandeel jongeren is echter iets afgenomen (tot 40: van 75 % naar 70 %), en het aandeel ouderen is toegenomen, terwijl er in de totale bevolking nauwelijks sprake is van een verschuiving. Het verschil ten opzichte van de totale bevolking is dus iets kleiner geworden.

### 3.3.3 Huishoudenssamenstelling

Voor het indelen van huishoudens in huishoudenstypen is de volgende indeling gehanteerd:

- alleenstaanden;
- samenwonenden (2 volwassenen, al dan niet gehuwd);
- eenoudergezinnen (1 volwassene met kind(eren));
- twee-oudergezinnen
- overig (2 volwassenen -al dan niet gehuwd- met kinderen, of meer dan 2 samenwonende volwassenen).

Het bevolkingsregister levert informatie over de burgerlijke staat, waaruit in veel gevallen de huishoudenssamenstelling niet valt af te leiden. Met name gezinnen waar de ouders niet met elkaar gehuwd zijn of waarbij niet beide volwassenen de ouders van (alle) kinderen zijn, zijn niet traceerbaar uit bevolkingsgegevens. Daarom is informatie over de huishoudenssamenstelling bij gemeenten opgevraagd.<sup>12</sup> De verdeling over huishoudentypen voor de vier regio's tezamen ziet er als volgt uit:

In de 23 steekproefgemeenten zijn 1302 huishoudens, waarvan er 76 een onbekende samenstelling hebben. De overige 1226 huishoudens worden in tabel 3.3 getypeerd, waarbij ook een vergelijking wordt gemaakt met 1996.

**Tabel 3.3. Huishoudens woonwagenbewoners naar samenstelling (%), 1996 en 2001)**

<i>huishoudentype</i>	<i>1996</i>	<i>2001</i>
<i>alleenstaande</i>	22 %	22 %
<i>2-persoonshuishouden</i>	19 %	19 %
<i>1-oudergezin</i>	14 %	14 %
<i>2-oudergezin</i>	40 %	40 %
<i>overig</i>	5 %	
<i>totaal</i>	100 %	100 %
<i>totaal absoluut</i>	1.226	815

Bron: gemeentelijke opgaven.

Het grootste deel van de huishoudens bestaat uit 2-oudergezinnen (40 %), een vijfde is alleenstaande en er zijn iets meer 2-persoonshuishoudens (19 %) dan eenoudergezinnen (14 %).

Het gemiddeld aantal personen per woonwagen is vrij hoog met is 2,67, variërend tussen gemeenten van 1,87 tot 4,12.

---

## 3.4 Onderwijs

---

### 3.4.1 Inleiding

Gegevens over onderwijsdeelname van woonwagen- en zigeunerleerlingen worden bijgehouden in het kader van de projecten 'Onderwijs aan Woonwagen- en Zigeunerkinderen' (OWWZ-projecten). De begeleiding en registratie van gegevens berusten bij KPC Groep in Den Bosch. Gegevens in deze paragraaf zijn afkomstig van KPC Groep, tenzij anders is vermeld.

Het aantal regionale OWWZ-projecten is afgenomen sinds 1996/1997. Daardoor zijn er minder gegevens beschikbaar dan bij de nulmeting van het onderzoek en hebben deze bovendien betrekking op verschillende momenten.<sup>13</sup> Gegevens over Haaglanden zijn zo marginaal en selectief dat hierover niet apart kan worden gerapporteerd. In totalen voor alle regio's zijn de gegevens van de Haagse leerlingen wel opgenomen.

---

12. Op twee na hebben alle gemeenten deze gegevens kunnen leveren.

13. Voor Zuidoost-Brabant en twee Zuid-Limburgse subregio's zijn er gegevens over 2000/2001 beschikbaar, voor de overige gebieden voor 1999/2000.

Gegevens over de regio West-Overijssel zijn partieel beschikbaar. Voorts is er binnen regio's over sommige thema's slechts over een deel van de gevolgde leerlingen informatie.

De afname van de deelname aan OWWZ-projecten heeft ook gevolgen voor de interpretatie van gegevens. Indien er een relatie bestaat tussen het verdwijnen van OWWZ-projecten en de omvang van de onderwijsproblematiek bij woonwageneerlingen, dan geven de waarnemingen bij de nog bestaande projecten geen representatief beeld van de onderwijssituatie van woonwageneerlingen. In dit hoofdstuk worden vooral gegevens gepresenteerd over de regio's Zuidoost-Brabant en Zuid-Limburg. Deze gegevens worden voorzover mogelijk vergeleken met die voor alle leerlingen in dezelfde regio's of in alle woonwageneerlingen binnen OWWZ-projecten in heel Nederland.

### 3.4.2 Onderwijsdeelname

Binnen het onderwijs wordt onderscheid gemaakt in primair en voortgezet onderwijs.

Het primair onderwijs bestaat uit regulier basisonderwijs en speciaal onderwijs.

Het voortgezet onderwijs kent een nadere onderverdeling in een eerste fase en een tweede fase. Binnen de eerste fase worden de volgende schooltypen onderscheiden: voortgezet beroepsonderwijs (Vbo), algemeen vormend onderwijs (Mavo en Havo), voorbereidend wetenschappelijk onderwijs (Vwo) en speciaal voortgezet onderwijs (svo). Binnen de tweede fase bestaan de volgende typen onderwijs: beroepsbegeleidende leerweg (BOL), beroepsopleidende leerweg (BBL) en volwasseneneducatie (VE).<sup>14</sup>

Eerst gaan we in op het primair onderwijs.

**Tabel 3.4. Deelname aan primair onderwijs naar onderwijstype, 2000/2001 vergeleken met 1996/1997 (%)**

<i>onderwijstype</i>	<i>wowaleerlingen 4 regio's 1996/1997</i>	<i>wowaleerlingen 4 regio's 2000/2001</i>	<i>wowaleerlingen Nederland 2000/2001</i>	<i>alle leerlingen Nederland 2000/2001</i>
<i>regulier basisonderwijs</i>	83	84	84	95
<i>speciaal onderwijs</i>	16	15	14	5
<i>onbekend</i>	1	0	1	-
<i>totaal</i>	100	100	100	100
<i>totaal abs</i>	1050	1025	2701	1,6 mln

Bronnen: KPC Groep; CBS.

In het primair onderwijs bezoekt 14 % van de woonwageneerlingen het speciaal onderwijs, tegenover een algemeen landelijk gemiddelde van 5 %. Door woonwageneerlingen in het primair onderwijs wordt dus drie maal zo vaak het speciaal onderwijs bezocht als gemiddeld in Nederland het geval is.

In vergelijking met de nulmeting is er niets veranderd met betrekking tot de relatief grote deelname van woonwageneerlingen aan het speciaal onderwijs.

14. Deze indeling wijkt af van die in de nulmeting hetgeen het gevolg is van wijzigingen in wetgeving. Het speciaal onderwijs is nu onderverdeeld in primair en voortgezet onderwijs en werd voorheen samengenomen en bij het primair onderwijs meegeteld. Ook BOL en BBL in de tweede fase zijn nieuw.

### **voortgezet onderwijs, eerste fase**

In tabel 3.5 is aangegeven hoe de verhouding voor woonwagenleerlingen ligt tussen de deelname aan verschillende typen voortgezet onderwijs / eerste fase, in vergelijking met alle leerlingen en met de nulmeting.

**Tabel 3.5. Deelname aan eerste fase voortgezet onderwijs naar onderwijstype, 2000/2001 vergeleken met 1996/1997 (%)**

<b>onderwijstype</b>	<b>wowaleerlingen Nederland 1996/1997</b>	<b>wowaleerlingen Nederland 2000/2001</b>	<b>wowaleerlingen 4 regio's 2000/2001</b>	<b>allen Nederland 2000/2001</b>
<b>Vbo</b>		62	56	
<b>Mavo/havo/vwo</b>	71	8	6	95
<b>Overig/onbekend/brugklas</b>		9	1	
<b>Geen onderwijs</b>			3	-
<b>Speciaal vo</b>	19	21	34	5
<b>totaal</b>	100	100	100	100
<b>totaal abs</b>		1.299	383	910.000

Bronnen: KPC Groep; CBS.

Er is een zeer groot verschil in de deelname aan de verschillende typen voortgezet onderwijs tussen woonwagenleerlingen en overige leerlingen. Het merendeel van de woonwagenleerlingen bezoekt het Vbo.<sup>15</sup> Een derde van de woonwagenleerlingen in de onderzoeksregio's volgt speciaal voortgezet onderwijs, hetgeen hoger is dan het landelijk gemiddelde (een vijfde). Gemiddeld in Nederland volgt slechts 5 % van de leerlingen speciaal voortgezet onderwijs.

In vergelijking met de nulmeting is deelname aan voortgezet speciaal onderwijs ongeveer gelijkgebleven.

Geconcludeerd kan worden dan de positie van woonwagenleerlingen in dit opzicht niet is verbeterd en er een groot verschil blijft ten opzichte van andere leerlingen.

### **voortgezet onderwijs, tweede fase**

Voor de deelname aan tweede-faseonderwijs zijn beperkte gegevens beschikbaar, betrekking hebbend op twee regio's<sup>16</sup>. Bijna een derde van de jongeren onder de 23 jaar volgt geen onderwijs, ruim de helft volgt de Beroepsbegeleidende leerweg, de rest volgt de Beroepsopleidende leerweg.

### **voorschools onderwijs**

Voorschools onderwijs is een verzamelbegrip voor alle voorschoolse projecten waaraan leerlingen hebben deelgenomen, zoals: peuterspeelzaal, crèche, opstapje, en dergelijke.

Alleen over een deel van de leerlingen in het primair onderwijs in Zuid-Limburg is bekend of zij hebben deelgenomen aan voorschoolse opvang. Slechts 3 % van deze 600 leerlingen blijkt daaraan te hebben deelgenomen. Dit percentage is veel lager dan in 1996/1997, toen werd vastgesteld dat 54% van de leerlingen had deelgenomen.<sup>17</sup>

15. In verband met verschillen in registratie (leerjaren 1 en 2 van alle onderwijssoorten zijn samengeteld bij de algemene onderwijsstatistieken) kan geen vergelijking worden gemaakt met alle leerlingen in Nederland.

16. Deze gegevens zijn over 59 leerlingen gemeten.

17. Ook waren over meer leerlingen gegevens bekend, namelijk over 40 % van alle leerlingen in de OWWZ-projecten.

### 3.4.3 Onderwijsresultaten

#### ***schoolverlating met diploma en onderwijsniveau***

Schoolresultaten kunnen op verschillende manieren worden geïndiceerd. Hier wordt dat op tweeërlei wijze gedaan: ten eerste door het slaagpercentage te bekijken van de leerlingen die examens doen en ten tweede door na te gaan op welk onderwijsniveau leerlingen het onderwijs uit stappen.

De mate waarin de school wordt verlaten met diploma is gerelateerd aan het aantal leerlingen in examenklassen.

Tabel 3.5 vat de uitstroomgegevens samen.

**Tabel 3.6. Uitstroom van woonwagenleerlingen uit het onderwijs per augustus 2000, vergeleken met augustus 1995**

<b>referentiegroep</b>	<b>kenmerk</b>	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>omvang referentiegroep</b>
<b>examenleerlingen</b>	met diploma van school	95 %	90 %	109 (landelijk totaal vzw bekend)
<b>schoolverlaters zonder diploma</b>	eind=p.o.	-	1 %	823 leerlingen
	eind=v.o./1 <sup>e</sup> fase	-	2 %	301 leerlingen
	eind=beroepsondw	-	4 %	64 leerlingen

Bron: KPC Groep.

In de onderzoeksregio's was maar een zeer beperkt aantal examenleerlingen. Daarom is in bovenstaande tabel de landelijke score gegeven, voorzover bekend: 90 % van de examenleerlingen is geslaagd.

Van de leerlingen in het primair onderwijs en voortgezet onderwijs/eerste fase heeft respectievelijk 1 % en 2 % het onderwijs verlaten zonder diploma te hebben behaald. In het beroepsonderwijs ligt dit percentage iets hoger, namelijk op 4 %.

#### ***schoolverzuim***

Een belangrijk punt van aandacht in het onderwijsbeleid ten aanzien van woonwagenleerlingen is het terugdringen van het verzuim.

In tabel 3.7 wordt de mate van verzuim aangegeven, en tevens welk deel hiervan (ten opzichte van het aantal verzuimgevallen) ongeoorloofd is. In de tabel zijn naast de gegevens over twee onderzoeksregio's ook die over alle OWWZ-projecten (aangeduid als 'Nederland') opgenomen.<sup>18</sup>

18. In beide gevallen gaat het om partiële waarnemingen, variërend van 7 % tot 26 % van de woonwagenleerlingenpopulatie. In hoeverre hier selectiviteit is opgetreden, is onbekend.

**Tabel 3.7. Mate van schoolverzuim door woonwagenleerlingen, 2000/2001 (% leerlingen), vergeleken met 1995/1996**

verzuimdagen /maand	primair onderwijs			voortgezet onderwijs		
	3 regio's (1995/1996)	2 regio's (2000/2001)	Nederland (1999/2000)	3 regio's (1995/1996)	2 regio's (2000/2001)	Nederland (1999/2000)
<i>geen verzuim</i>	12	24	35	12	22	33
<i>1-2 dagen</i>	30	17	42	33	33	27
<i>2-4 dagen</i>	25	18	14	36	11	14
<i>5-10 dagen</i>	11	11	3	11	6	7
<i>&gt; 10 dagen</i>	21	30	5	8	28	18
<i>totaal</i>	100	100	100	100	100	100
<i>totaal abs</i>	300	217	405	90	46	150
<i>aandeel ongeoorloofd in het verzuim (%)</i>	41	48	68	16	22	68

Bron: KPC Groep.

Het beeld van de twee regio's samen blijkt niet representatief te zijn voor de situatie in heel Nederland (cijfers exclusief onder andere de regio Zuidoost-Brabant).

Het verzuim onder woonwagenleerlingen in de onderzoeksregio's is duidelijk hoger dan gemiddeld in Nederland onder hen het geval is. Door KPC Groep is aangegeven dat het hoge verzuim bijna geheel wordt veroorzaakt door Sinti- en Romaleerlingen in Zuidoost-Brabant. De cijfers in tabel 3.7 over de onderzoeksregio's indiceren derhalve een specifieke problematiek.

Uit tabel 3.7 blijkt dat minder dan een kwart van de woonwagenleerlingen niet verzuimt (dat wil zeggen: minder dan 1 dag per maand verzuimt), terwijl in heel Nederland een derde niet verzuimt. Ook het langdurig verzuim (dat wil zeggen meer dan 10 dagen per maand) ligt in de onderzoeksregio's veel hoger dan gemiddeld voor alle woonwagenleerlingen. Dit verschil is ook in de nulmeting geconstateerd.

Het aandeel leerlingen in de onderzoeksregio's dat niet heeft verzuimd, is wel toegenomen (was 12 % en is nu 22-24%). Hierbij moet echter wel een kanttekening worden gemaakt. KPC Groep stelt vast, dat niet altijd alle verzuim wordt geregistreerd, en dat met name kort verzuim daardoor deels onzichtbaar blijft. Dat zou betekenen dat een deel van het 'niet verzuim' in feite kort verzuim is. De percentages kort verzuim blijken inderdaad te zijn afgenomen. Deze verschuiving van 'kort verzuim' naar 'geen verzuim' kan derhalve (deels) het resultaat zijn van de wijze van registratie.

Het langdurig verzuim, van meer dan 10 dagen, is aanzienlijk toegenomen, van 21 % (primair onderwijs) en 8 % (voortgezet onderwijs) in 1996/1997 naar 30 % (primair onderwijs) en 28 % (voortgezet onderwijs) nu in de onderzoeksregio's.

Landelijk is er overigens geen toename van lang verzuim in het primair onderwijs (van 7 % naar 5 %), maar wel in het voortgezet onderwijs (van 8 % naar 18 %).

Met enige voorzichtigheid in verband met de partiële waarneming kan worden geconcludeerd dat er geen aanwijzingen zijn dat het verzuim door woonwagenleerlingen is afgenomen in de afgelopen 5 jaar.

---

### 3.4.4 Spreiding over scholen

De mate van 'uitwaaiering' van woonwagenleerlingen over reguliere scholen voor basisonderwijs na de opheffing van de categoriale scholen, en over scholen voor voortgezet onderwijs is gemeten op het niveau van de scholen.

Er zijn gegevens bekend over 122 basisscholen en 60 scholen in het voortgezet onderwijs in twee onderzoeks-regio's. In tabel 3.8 worden deze scholen getypeerd naar aantal woonwagenleerlingen.

**Tabel 3.8. Scholen met woonwagenleerlingen, naar aantal woonwagenleerlingen per school, 2000/2001 en 1996/1997 (% scholen)**

aantal woonwagenleerlingen per school	1996/1996		2000/2001	
	primair onderwijs	voortgezet onderwijs	primair onderwijs	voortgezet onderwijs
1-5 leerlingen	80	73	75	75
6-10 leerlingen	13	17	14	12
11-15 leerlingen	4	7	5	12
> 15 leerlingen	3	3	6	2
<b>Totaal</b>	100	100	100	100
<b>Totaal aantal scholen abs</b>	250	120	122	60

Bron: KPC Groep.

Uit tabel 3.8 blijkt dat er tussen het primair en het voortgezet onderwijs weinig verschillen bestaan met betrekking tot de verdeling van leerlingen over scholen. Dit was in de nulmeting ook het geval.

Er zijn ten opzichte van de nulmeting nu relatief iets meer scholen met meer woonwagenleerlingen. Er kan niet direct worden geconcludeerd dat dat wijst op een toename van concentratie van woonwagenleerlingen, aangezien daarvoor een relatie met de totale omvang van de scholen zou moeten worden gelegd. In het algemeen is de omvang van scholen toegenomen (schaalvergroting) en kan op grond daarvan ook een toename van het aantal woonwagenleerlingen worden verwacht.

---

## 3.5 Arbeid en inkomen

---

### 3.5.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt de economische positie belicht aan de hand van gegevens over deelname aan betaalde arbeid en hoogte van inkomens. In principe gaat het om dezelfde indicatoren als bij de nulmeting, afkomstig uit dezelfde bron (CBS, Regionaal Inkomensonderzoek).

In verband met de invoering van de Wet Inschakeling Werkzoekenden (WIW) is extra informatie opgenomen over de positie van woonwagenbewoners in de context van deze wet.

Achtereenvolgens worden in deze paragraaf besproken:

- de hoogte van de inkomens(paragraaf 3.5.2);
- omvang en duur van werkloosheid (paragraaf 3.5.3);
- zelfstandig ondernemerschap (paragraaf 3.5.4);



- spreiding over WIW-fasen en deelname aan WIW-dienstbetrekkingen (paragraaf 3.5.5);
- uitkeringen (paragraaf 3.5.6).

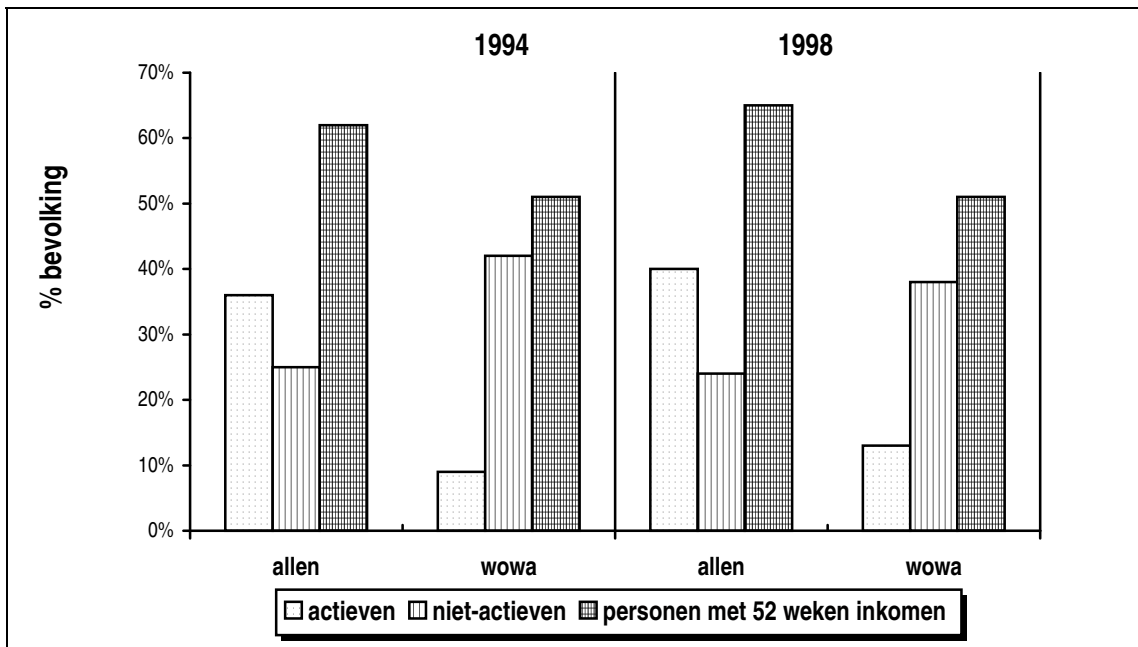
### 3.5.2 Inkomen

#### *relatie met participatie op de arbeidsmarkt*

Het gemiddeld inkomen houdt onder meer verband met participatie op de arbeidsmarkt en met het aantal personen dat van één inkomen moet leven. Daarom is naast het inkomen per persoon ook het inkomen per inkomensontvanger berekend, en is onderscheid gemaakt tussen actieve (werkende) inkomensontvangers en niet-actieve (werklozen, arbeidsongeschikten, bijstandsgerechtigden en gepensioneerden).

Daaraan voorafgaand wordt in figuur 3.2 inzicht geboden in de omvang van de groepen bij woonwagenbewoners, in vergelijking met de rest van de bevolking.

**Figuur 3.2. Inkomensontvangers, actieven en niet-actieven onder alle inwoners respectievelijk onder woonwagenbewoners, in de 4 regio's (1994 en 1998; % bevolking)**



Bron: CBS.

Van de woonwagenbewoners verricht een veel kleiner betaalde arbeid ('actief') dan van alle inwoners (13 % versus 40 %); een groter deel verricht geen betaalde arbeid ('niet-actieven': 38 % versus 24 %).

Het aandeel personen met inkomen is onder woonwagenbewoners lager (51 %) dan onder alle inwoners (65 %).

Dit beeld komt overeen met dat van 4 jaar eerder, dat in de nulmeting is gepresenteerd.

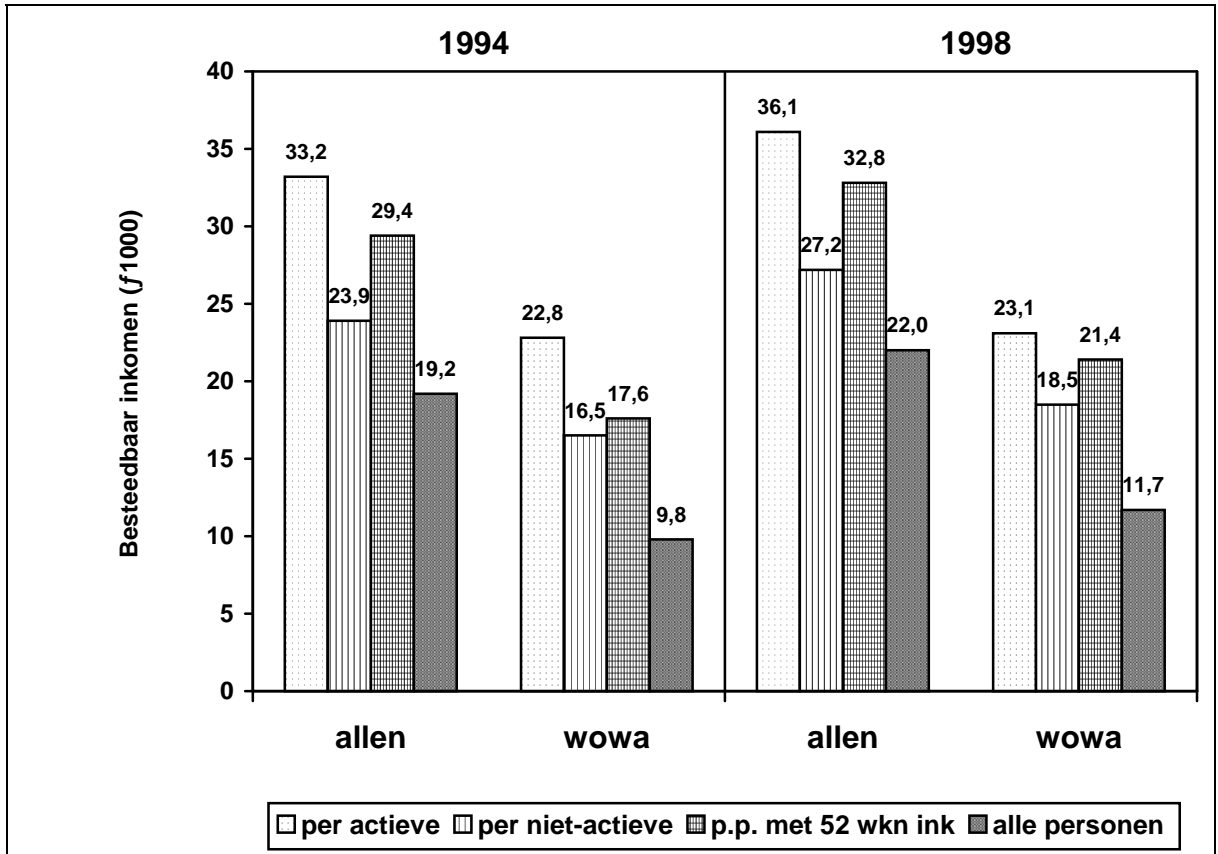
Het aandeel actieven onder woonwagenbewoners is weliswaar gestegen van 9 % naar 13 % maar dit aandeel is ook onder de totale bevolking gestegen. Het aandeel niet-actieven onder woonwagenbewoners is iets afgenomen (van 42 % naar 38 %), terwijl dat bij de rest van de bevolking nagenoeg gelijk is gebleven.

De participatie op de arbeidsmarkt door woonwagenbewoners is toegenomen sinds de nulmeting. Dat geldt echter ook voor de rest van de bevolking. Al met al lijkt er in dit opzicht weinig te zijn veranderd aan de relatieve positie van woonwagenbewoners.

### hoogte besteedbaar inkomen

In onderstaande grafiek is het inkomen<sup>19</sup> van woonwagenbewoners vergeleken met het algemeen gemiddelde van de inwoners van de onderzoeksregio's, waarbij onderscheid is aangebracht tussen de hierboven genoemde categorieën.

**Figuur 3.3. Besteedbaar jaarinkomen van alle inwoners respectievelijk van woonwagenbewoners (1994, 1998; f)**



Bron: CBS>

De inkomens van woonwagenbewoners zijn nog steeds fors lager dan die van de totale bevolking in de onderzoeksgemeenten. Woonwagenbewoners hebben met f 18.500,- per inkomensontvanger een meer dan 1,5 keer zo laag inkomen ten opzichte van het gemiddeld jaarinkomen in de onderzoeksgemeenten.

De stijging van inkomens onder woonwagenbewoners is ongeveer gelijk opgegaan met die onder de totale bevolking. Er is in de afgelopen 4 jaar derhalve geen sprake geweest van een inhaalslag, noch van een vergroting van de kloof.

Waar in het algemeen van de niet-actieven de pensioenontvangers gemiddeld het hoogste inkomen hebben (f 29.300,-) en vanwege hun relatief grote aandeel (tweederde) ook veel invloed op het gemiddelde van de niet-actieven, heeft deze groep bij woonwagenbewoners dat niet (f 20.900,-). De slechte inkomenssituatie van woonwagenbewoners vertaalt zich ook in lage pensioenen.

Bovendien wordt het gemiddelde van de niet-actieven bij woonwagenbewoners vooral bepaald door werklozen en bijstandsonvangers (driekwart).

19. Als inkomensbegrip is hier gehanteerd: het besteedbaar inkomen. Dit is het bruto inkomen (= bruto inkomsten uit arbeid, winst uit onderneming, inkomsten uit vermogen en bruto ontvangen inkomensoverdrachten waaronder uitkeringen) minus de premies sociale zekerheid en andere betaalde overdrachten, zoals alimentatie voor een ex-partner en de loon-, inkomsten- en vermogensbelasting. Bron voor alle inkomensgegevens: CBS.

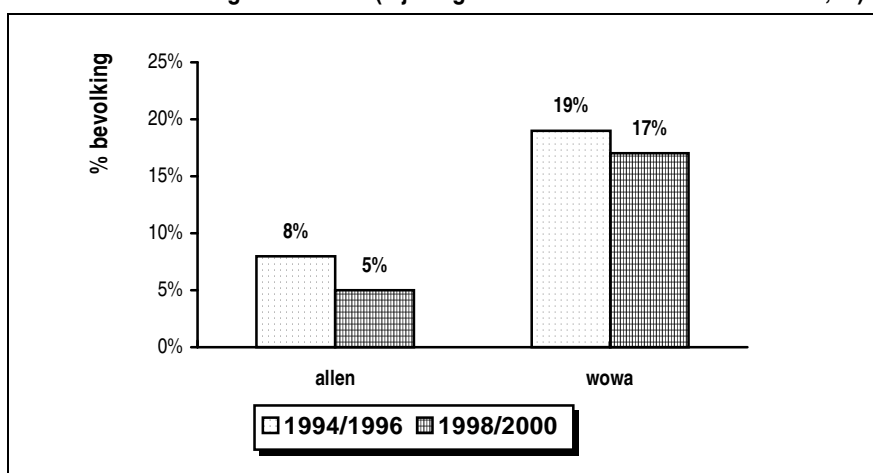
### 3.5.3 Werkloosheid

Evenals bij de eerste meting is nu informatie verzameld over de omvang en duur van de werkloosheid. De gegevens zijn opnieuw verkregen van de landelijke arbeidsvoorzieningsorganisatie (Arbeidsvoorziening Nederland).<sup>20</sup>

#### *omvang werkloosheid*

Het aantal werkzoekenden in relatie tot de bevolking is in onderstaand figuur aangegeven.

**Figuur 3.4. Ingeschreven werkzoekenden onder alle inwoners respectievelijk onder woonwageneigenaren (3-jaarsgemiddelde 1994/1996 en 1998/2000; %)**



Bron: Arbeidsvoorziening Nederland.

Het aandeel ingeschreven werkzoekenden in de bevolking is onder woonwageneigenaren ruim drie keer zo hoog als onder alle inwoners. Verschillen in leeftijdsopbouw kunnen hiervoor geen noemenswaardige verklaring bieden: tegenover het relatief grote aandeel kinderen in de woonwageneigenarenbevolking staat weer een klein aandeel 65-plussers.<sup>21</sup> Het gaat dus om een reëel verschil.

Sinds de nulmeting is sprake van een afname van het aandeel ingeschreven werkzoekenden onder woonwageneigenaren, van 19 % naar 17 %. Naar verhouding is deze afname echter geringer dan bij de overige inwoners (van 8 % naar 5 %). Derhalve is de positie van woonwageneigenaren in dit opzicht verslechterd.

Overigens zijn er aanzienlijke verschillen tussen de onderzoeksregio's. In West-Overijssel en Haaglanden is een veel geringer percentage van de woonwageneigenaren ingeschreven als werkzoekende (10-12 %) dan in Zuidoost-Brabant en Zuid-Limburg (21-23 %).

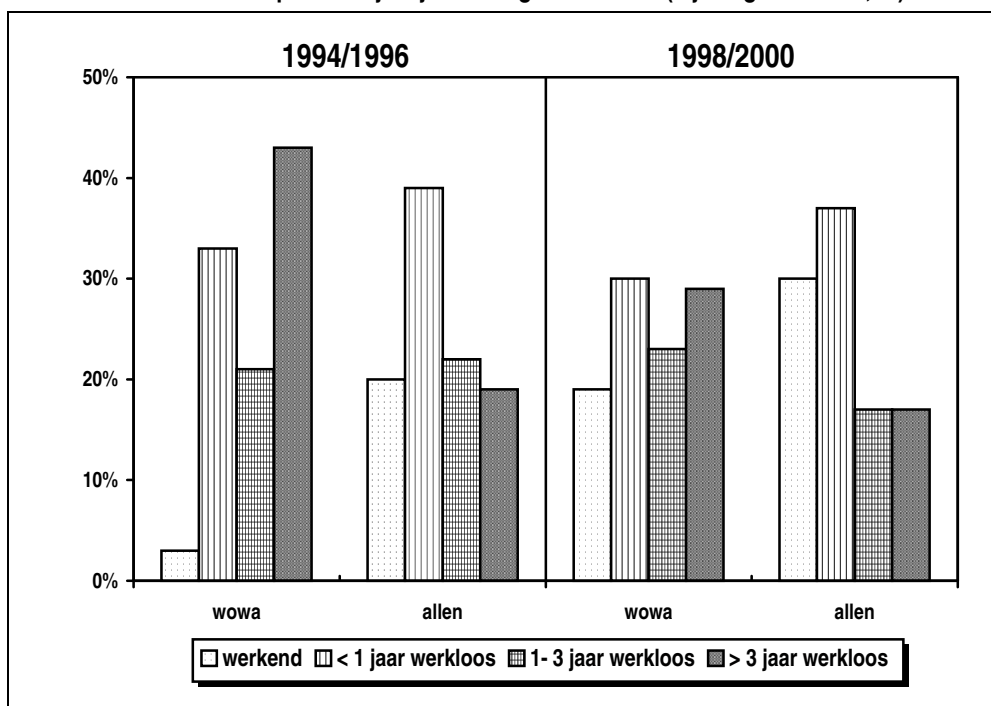
#### *duur werkloosheid*

In onderstaand overzicht is van de bij regionale arbeidsbureaus ingeschreven werkzoekenden de duur van de werkloosheid aangegeven en tevens de verhouding tot het totaal aantal inwoners.

20. Op grond van een plausibiliteitscontrole (vergelijking met scores van de andere gemeenten, vergelijking met score 4 jaar geleden) zijn de gegevens van Son en Breugel en Valkenburg aan de Geul niet meegenomen.

21. Van de woonwageneigenarenbevolking is 60 % tussen de 20 en 64 jaar, van de gehele bevolking is dit 62 %.

**Figuur 3.5. Ingeschreven werkzoekenden naar duur van de werkloosheid bij alle inwoners respectievelijk bij woonwagenbewoners (3-jaarsgemiddelde; %)**



Bron: Arbeidsvoorziening Nederland.

Bovenstaande grafiek versterkt het beeld van een relatief hoge werkloosheid: van de ingeschreven woonwagenbewoners heeft een vijfde op dat moment werk, terwijl dit onder alle ingeschrevenen 30 % is. Van alle ingeschreven woonwagenbewoners is 29 % langer dan drie jaar werkloos, terwijl dit voor de andere ingeschrevenen 17 % is. Geconcludeerd kan worden, dat woonwagenbewoners vaker en langer werkloos zijn dan andere ingeschreven werkzoekenden.

Ten opzichte van de nulmeting is wel sprake van een relatieve verbetering. Over de hele linie is het aandeel werkenden geschreven, maar onder woonwagenbewoners sterker. Het aandeel langdurig werklozen is in het algemeen ongeveer gelijkgebleven (van 19 % naar 17 %), terwijl dit onder woonwagenbewoners evident is gedaald (van 43 % naar 29 %). Dit duidt erop dat er binnen deze groep werkzoekende woonwagenbewoners sprake is van een inhaalslag. Wel moet worden bedacht dat de relatieve omvang van de ingeschreven groep bij woonwagenbewoners nog steeds veel groter is dan bij de rest van de bevolking (zie figuur 3.2).

### 3.5.4 Zelfstandig ondernemerschap

Van de woonwagenbewoners met inkomen is circa 10 % zelfstandig ondernemer<sup>22</sup>, tegenover een algemeen gemiddelde van 6 %. Het aandeel zelfstandig ondernemers onder woonwagenbewoners was 6 %, en is derhalve gestegen (ook als rekening wordt gehouden met marges in verband met afrondingen). Het aandeel ondernemers onder de gehele bevolking was vier jaar geleden 5 % en is dus iets minder gestegen.

22. Bron: CBS. Als zelfstandig ondernemer is iedereen aangemerkt, die winst uit onderneming heeft.

Wordt uitsluitend aan de actieven gerelateerd, dan is het aandeel ondernemers onder woonwagenbewoners vier maal zo hoog als onder de totale bevolking: 40 % bij woonwagenbewoners en 10 % bij allen. Met andere woorden: het aandeel woonwagenbewoners dat in loondienst werkt, is bijzonder klein (60 % van de actieve woonwagenbewoners, tegenover 90 % bij alle actieven; oftewel een zesde van alle woonwagenbewoners met inkomen tegenover ruim de helft van allen met inkomen).

Geconcludeerd kan worden dat het erop lijkt, dat het zelfstandig ondernemerschap onder woonwagenbewoners enigszins terugkomt. Dit heeft vooralsnog niet geleid tot een zodanige toename van het aandeel actieven dat de achterstand ten opzichte van de rest van de bevolking wordt ingelopen.

### 3.5.5 Deelname aan gesubsidieerde banen

Op het terrein van de gesubsidieerde werkgelegenheid is de wet- en regelgeving sterk gewijzigd ten opzichte van de situatie tijdens de nulmeting.

Per 1 januari 1998 is de Wet Inschakeling Werkzoekenden (WIW) van kracht geworden. Deze wet voorziet onder andere in een indeling van werklozen in een viertal fasen, die zijn gerelateerd aan de mate waarin mensen direct bemiddelbaar zijn op de arbeidsmarkt. In fase 1 worden degenen ingedeeld die zonder extra inspanningen (scholing en dergelijke) kunnen worden bemiddeld, in fase 4 degenen die veel ondersteuning nodig hebben en trajecten moeten doorlopen (-sociale- activering) voordat men bemiddelbaar is. Onderdeel van de trajecten in het kader van de WIW vormt ook gesubsidieerde werkgelegenheid, de zongemaande WIW-dienstbetrekkingen. Deze zijn in de plaats gekomen van de voormalige banenpool- en Jeugdwerkgarantieplan-banen.

Hieronder wordt eerst inzicht geboden in de indeling van woonwagenbewoners in de verschillende WIW-fasen, in vergelijking met overige werklozen.

#### *verdeling over WIW-fasen*

Van de ingeschreven werkzoekenden die langer dan 1 jaar werkloos zijn, is geregistreerd in welke fase van de WIW ze zijn ingedeeld.

Tabel 3.9 laat de vergelijking zien tussen woonwagenbewoners en allen. Daarbij wordt een 3-jaarsgemiddelde over 1998,1999 en 2000 gepresenteerd.

**Tabel 3.9. Verdeling over WIW-fasen van alle werklozen respectievelijk werkloze woonwagenbewoners (3-jaarsgemiddelde 1998-2000; %)**

	<i>fase 1</i>	<i>fase 2</i>	<i>fase 3</i>	<i>fase 4</i>	<i>onbek.</i>	<i>geen</i>	<i>totaal</i>
<i>allen</i>	24	9	25	35	6	1	100
<i>woonwagenbewoners</i>	5	4	23	64	3	1	100

Bron: Arbeidsvoorziening Nederland.

Uit tabel 3.9 blijkt, dat tweederde van de werkloze woonwagenbewoners in fase 4 is ingedeeld, de moeilijkst bemiddelbare groep. Van de overigen valt slechts eenderde in fase 4.

Een fractie (5 %) van de woonwagenbewoners valt in fase 1, terwijl een kwart van de andere werklozen tot deze 'direct bemiddelbare' categorie behoort.

Geconcludeerd kan worden dat werkloze woonwagenbewoners veel vaker zeer moeilijk bemiddelbaar zijn dan gemiddeld genomen het geval is bij werklozen.

Overigens blijken er sterke verschillen tussen de onderzoeksregio's te zijn. In West-Overijssel worden werklozen in het algemeen veel vaker in fase 1 ingedeeld dan in de andere drie regio's, en dit geldt ook voor woonwagenbewoners.

In Zuid-Limburg komen werklozen in het algemeen relatief weinig in fase 4 en juist meer in fase 3 terecht; ook dit geldt voor woonwagenbewoners evenzeer.

Zuidoost-Brabant springt er in negatieve zin uit: werkloze woonwagenbewoners zijn hier voor 80 % in fase 4 terechtgekomen. In deze regio is bovendien het aandeel werklozen onder woonwagenbewoners bijzonder hoog. Hier is dus sprake van een veel groter probleem met de arbeidsvoorziening dan bijvoorbeeld in West-Overijssel met een relatief laag percentage werklozen en daarbinnen een relatief hoog percentage direct bemiddelbaren (zie ook tabel B.15 in bijlage B).

### ***feitelijke deelname aan gesubsidieerde werkgelegenheid (WIW-dienstbetrekkingen)***

Het feit dat men in een bepaalde fase is ingedeeld en is aangewezen een bepaald traject te volgen, betekent nog niet dat dat ook (direct) geëffectueerd wordt.

Voor WIW-dienstbetrekkingen moet men worden ingeschreven bij specifieke instellingen voor gesubsidieerde werkgelegenheid (vaak de voormalige banenpoolstichtingen) en moet men bemiddeld worden voor een gesubsidieerde arbeidsplaats. Over de feitelijke deelname aan gesubsidieerde arbeid is centraal geen informatie beschikbaar. Gegevens zijn verkregen van diverse lokale en regionale stichtingen. Er is informatie beschikbaar over 17 van de 25 onderzoeksgemeenten, waarbij met name gemeenten in Zuid-Limburg ontbreken.

Bij de interpretatie van de gegevens moet rekening worden gehouden met het feit dat de informatie uit verschillende bronnen met verschillend ingerichte administraties afkomstig is.

In principe zijn aantallen personen in de tabellen opgenomen; sommige opgaven betreffen echter aantallen dienstverbanden, waarbij dubbel telling kan optreden als 1 persoon meer dienstverbanden in een jaar heeft. Voorts zijn in principe 'stroomgegevens' gepresenteerd, dat wil zeggen het aantal personen dat in een jaar (geheel jaar of deel daarvan) een dienstverband heeft gehad. In een enkel geval konden alleen 'standgegevens', dat wil zeggen het aantal dienstverbanden per 1 januari worden opgegeven; hier is dan sprake van een onderschatting van het aantal.

De aantallen deelnemers aan WIW-dienstbetrekkingen worden gerelateerd aan het aantal inwoners. Onderstaande tabel laat de deelname aan gesubsidieerde arbeid zien, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met de deelname aan banenpool/JWG bij de nulmeting.

**Tabel 3.10. Deelname aan WIW-dienstbetrekkingen door allen respectievelijk woonwagenbewoners (3-jaarsgemiddelde 1998-2000) vergeleken met deelname aan banenpool/JWG 1996**

	<i>JWG 1996</i>	<i>banenpool 1996</i>	<i>WIW-dienstbetrekkingen 1998/2000</i>	
	<i>per 1.000 personen</i>	<i>per 1.000 personen</i>	<i>per 1.000 personen</i>	<i>absoluut</i>
<i>allen</i>	2	2	3	4.575
<i>woonwagenbewoners</i>	50	6	19	74

Bronnen: regionale stichtingen voor bemiddeling in gesubsidieerde arbeidsplaatsen.

Voorzover gegevens bekend zijn, blijkt de deelname aan WIW-dienstbetrekkingen onder woonwagenbewoners veel hoger dan onder de rest van de bevolking. Dit was bij de nulmeting ook het geval.

Ook voor dit gegeven geldt, dat er grote regionale verschillen zijn, die (in elk geval deels) samenhangen

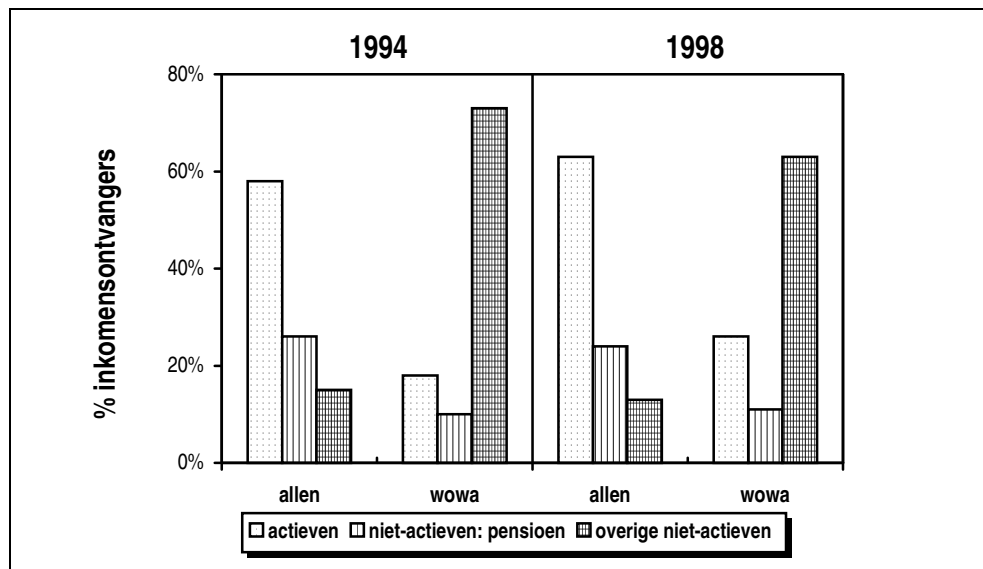
met specifieke projecten. Met name in Zuid-Limburg (Maastricht; 56 %) is sprake van een grote deelname, evenals in de nulmeting. In de overige regio's varieert de deelname van 3 % (Haaglanden) tot 18 % (West-Overijssel).

### 3.5.6 Uitkeringen

Van de woonwagenbewoners heeft een kleiner deel gedurende 52 weken een inkomen (51 %) dan van alle inwoners (65 %). Dit verschil kan worden verklaard door een verschil in huishoudenssamenstelling: bij de woonwagenbevolking zijn relatief meer kinderen, die geen zelfstandig inkomen hebben. Uit de nulmeting kwam ongeveer dezelfde verhouding naar voren.

Wordt binnen de groep inkomenstrekkers gekeken naar de bron van inkomsten: uit arbeid ('actief') of uit een uitkering (onderscheiden in 'pensioen' en 'overig' namelijk werkloosheids-, arbeidsongeschiktheids- en bijstandsuitkeringen), dan ontstaat het volgende beeld.

**Figuur 3.6. Inkomensontvangers onder alle inwoners respectievelijk woonwagenbewoners, naar activiteit op de arbeidsmarkt (1994 en 1998)**



Bron: CBS.

Onder woonwagenbewoners is het aandeel niet-actieven precies twee keer zo hoog als gemiddeld in de bevolking (driekwart versus drieachtste), ondanks het verschil in leeftijdsopbouw.<sup>23</sup>

Het aandeel actieven onder woonwagenbewoners is weliswaar toegenomen van 18 % naar 26 %, maar dat onder de gehele bevolking is even sterk toegenomen.

De relatieve positie van woonwagenbewoners is in dit opzicht dus gelijk gebleven.

Pensioenen komen bij woonwagenbewoners nauwelijks voor, terwijl dit in het algemeen juist de hoofdmoot van de uitkeringen uitmaakt. Er is hierin geen wijziging opgetreden sinds de nulmeting.

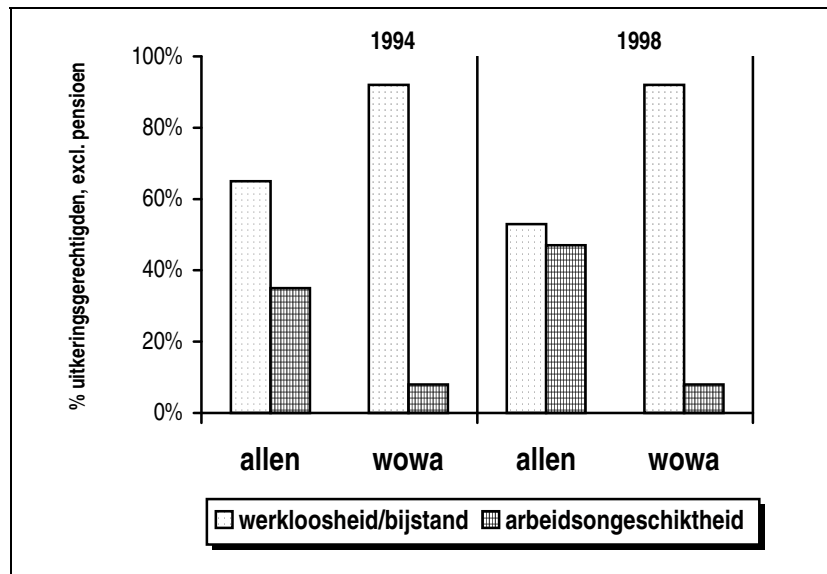
Nog steeds heeft het grootste deel van de woonwagenbewoners een werkloosheids- of arbeidsongeschiktheidsuitkering. Het percentage is wel teruggelopen van 73 % naar 63 %, maar onder de totale bevolking is dit

23. Immers, een laag percentage 65-plussers leidt tot de verwachting dat er een relatief groot aandeel actieve inkomensontvangers zou zijn.

percentage relatief even sterk teruggelopen (van 15% naar 13%). De verhouding tussen woonwagenebewoners en de rest van de bevolking is onveranderd.

In onderstaande grafiek wordt voor de niet-actieve inkomensontvangers (onder de 65 jaar) aangegeven welk type uitkering zij krijgen.

**Figuur 3.7. Uitkeringsontvangers (exclusief pensioengerechtigden) onder alle inwoners respectievelijk woonwagenebewoners, naar type uitkering (1994 en 1998)**



Bron: CBS.

Van de uitkeringsgerechtigde woonwagenebewoners heeft ruim 90 % een bijstands- of werkloosheidsuitkering. Slechts een zeer klein deel is arbeidsongeschikt. Bij alle uitkeringsgerechtigden is de verdeling werkloosheid/bijstand versus arbeidsongeschiktheid bijna fifty-fifty.

Bij woonwagenebewoners is de verhouding tussen werkloze en arbeidsongeschikte uitkeringsgerechtigden onveranderd sinds de nulmeting. Bij allen is er een relatieve toename van het aandeel arbeidsongeschikten respectievelijk afname van het aandeel werklozen/bijstandsgerechtigden.

## 3.6 Veiligheid en leefbaarheid

### 3.6.1 Inleiding

Binnen het thema veiligheid en leefbaarheid worden gegevens gepresenteerd met betrekking tot vandalisme, slachtofferschap en drugsproblematiek<sup>24</sup>.

24. Deze gegevens zijn bekend voor drie van de vier regio's, namelijk Haaglanden, Zuidoost-Brabant en Zuid-Limburg.



In de nulmeting waren ook gegevens beschikbaar met betrekking tot strafrechtzaken. Deze zijn in de onderhavige meting niet beschikbaar gekomen (zie bijlage C).

In alle gevallen zijn woonwagenbewoners onderscheiden op basis van de door gemeenten aangegeven adressen van standplaatsen.

Als referentiegegevens (de scores voor de gehele bevolking) zijn in elke regio ook de totalen voor de onderzoeksgemeenten opgevraagd. In Haaglanden en Zuid-Limburg hebben de geleverde totalen echter betrekking op alle gemeenten, inclusief die buiten de steekproef vallen. Er is daar een correctie voor toegepast. In Zuidoost-Brabant is hier nog geen duidelijkheid over en wordt derhalve een bandbreedte aangegeven. Bovendien is in Den Haag een correctie uitgevoerd in verband met verdachten en aangiften die betrekking hebben op personen die buiten de regio wonen.

De absolute aantallen die betrekking hebben op de totale bevolking zijn dus in alle regio's een zo goed mogelijke schatting op basis van de opgave door de drie politiecorpsen.

Wellicht ten overvloede benadrukken we dat de informatie uitsluitend betrekking heeft op *geregistreeerde* gevallen; het werkelijke aantal slachtoffers zal hoger liggen.

Voor verdachten van vandalisme en drugsdelicten geldt, dat het inderdaad om verdachten gaat van wie de schuld niet vaststaat.

### 3.6.2 Vandalisme

Onder 'vandalisme' is – aansluitend bij de door de betrokken politiecorpsen gehanteerde definities – in principe begrepen: vernieling en beschadiging (van auto's, openbaar vervoer en openbare gebouwen), baldadigheid, dierenmishandeling, graffiti en overige vernielingen en beschadigingen.

Tussen de drie corpsen die gegevens hebben opgegeven bestaan echter wel verschillen in afbakening. Daarom worden de gegevens per regio gepresenteerd, zonder ze samen te tellen. Een directe vergelijking van mate van vandalisme tussen regio's kan daarom niet zonder meer worden gemaakt. Wel kunnen binnen een regio woonwagenbewoners worden vergeleken met alle inwoners.

In tabel 3.11 wordt het aantal verdachten van vandalisme per regio gepresenteerd.

**Tabel 3.11. Verdachten onder alle inwoners respectievelijk woonwagenbewoners van vandalisme in steekproefgemeenten (2000), abs en ‰.**

<i>regio</i>	<i>allen</i>		<i>woonwagenbewoners</i>	
<i>Haaglanden</i>	444	1 ‰	n.b.	-
<i>Zuidoost-Brabant</i> <sup>25</sup>	760	1-2 ‰	7	7 ‰
<i>Zuid-Limburg</i>	926	2 ‰	17	10 ‰

Bron: politiecorpsen.

Het aandeel verdachten in de bevolking verschilt per regio, hetgeen – zoals hiervoor is aangegeven – onder andere samenhangt met verschillen in administratie.

In Zuidoost-Brabant en Zuid-Limburg is het aandeel verdachte woonwagenbewoners (7 en 10 ‰) hoger dan onder de totale bevolking (1 – 2 ‰). In verband met de absoluut kleine aantallen woonwagenbewoners moet rekening worden gehouden met ruimere marges dan bij de totale bevolking: 1 verdachte meer of minder betekent al direct 1 ‰ meer of minder op een populatie van 1000 personen. Geconcludeerd kan worden dat de

25. Gemiddelde over 1999 en 2000.

cijfers wijzen op een hoger aandeel verdachten van vandalisme onder woonwagenbewoners dan onder de rest van de bevolking.

Ook bij de nulmeting (minder gegevens, betrekking hebbend op deels andere regio's) is geconstateerd dat onder woonwagenbewoners een hoger aandeel verdachten van vandalisme is.

---

### 3.6.3 Drugproblematiek

Bij de definitie van 'druggerelateerde feiten' is telkens aangesloten bij de door de betrokken politiecorpsen gehanteerde definities: drugszaken (al dan niet onderscheiden in soft drugs en hard drugs), aangetroffen/inbeslaggenomen drugs.

In tabel 3.12 wordt het aantal verdachten van drugsdelicten per regio gepresenteerd.

**Tabel 3.12. Betrokkenen onder alle inwoners respectievelijk woonwagenbewoners bij drugsdelicten, in steekproefgemeenten (2000), abs en ‰.**

<i>regio</i>	<i>allen</i>		<i>woonwagenbewoners</i>	
<i>Haaglanden</i>	299	0,5‰	11	15‰
<i>Zuidoost-Brabant</i> <sup>26</sup>	439	0,5-1‰	51	50‰
<i>Zuid-Limburg</i>	1394	3‰	14	9‰

Bron: politiecorpsen.

In alle drie regio's is het aandeel verdachten in drugszaken bij woonwagenbewoners duidelijk hoger dan in de totale bevolking. Het politiecorps Brabant Zuid-Oost geeft aan, dat er naar verhouding veel woonwagenbewoners verdachten zijn in een drugszaak. Dit is naar de mening van het corps te wijten aan het feit dat op veel woonwagencentra hennepkwekerijen zijn ontmanteld.

In de nulmeting was geconstateerd (over deels dezelfde, deels andere regio's) dat onder woonwagenbewoners het aandeel verdachten bij drugszaken iets hoger lijkt te liggen. De actuele cijfers in tabel 3.12 geven aan dat in dit opzicht zeker geen verbetering is opgetreden.

---

### 3.6.4 Slachtofferschap

Slachtoffer kan men zijn van verschillende typen incidenten, zoals bezitsaantasting, vernieling, fraude, geweld, zedendelict, conflict, drugsoverlast en overige overlast, maar ook van verkeersongevallen.

In de registraties van de politiecorpsen zijn slachtoffers op verschillende manieren aangemerkt. De gepresenteerde cijfers sluiten aan bij de afbakening die bij het betreffende corps wordt gehanteerd.<sup>27</sup>

In tabel 3.13 wordt het aantal slachtoffers per regio gepresenteerd.

---

26. Gemiddelde over 1999 en 2000.

27. Slachtoffers zijn in Zuidoost-Brabant en Zuid-Limburg op grond van hun woonadres al dan niet als woonwagenbewoner aangemerkt. In Haaglanden bleek dit niet mogelijk en is de plaats van het incident richtinggevend. Dat betekent dat incidenten buiten de centra waarbij wel woonwagenbewoners slachtoffer zijn, buiten de telling zijn gebleven.

**Tabel 3.13. Slachtoffers onder alle inwoners respectievelijk woonwagenbewoners, in steekproefgemeenten (2000), abs en %.**

<i>regio</i>	<i>allen</i>		<i>woonwagenbewoners</i>	
<i>Haaglanden</i>	48.661	78%	29	3,9%
<i>Zuidoost-Brabant</i>	29.197	4%	65	6,4%
<i>Zuid-Limburg</i>	61.676	14%	175	10,7%

Bron: politiecorpsen.

Het aandeel slachtoffers verschilt tussen regio's, in elk geval voor een deel samenhangend met verschillen in administraties. Binnen elke regio zijn woonwagenbewoners minder vaak als slachtoffer geregistreerd dan bij de totale bevolking het geval is. Dit kan betekenen dat zij ook werkelijk minder vaak slachtoffer zijn, maar ook dat zij minder geneigd zijn aangifte te doen. In hoeverre elk van beide verklaringen geldig is, kan niet worden afgeleid uit de verzamelde gegevens.

Ook bij de nulmeting bleek het aandeel geregistreerde slachtoffers onder woonwagenbewoners lager te zijn dan onder de totale bevolking.



---

## 4 Regioprofielen

---

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke specifieke kenmerken elk van de vier onderzoeksregio's heeft ten aanzien van de vier onderzochte thema's. Het gaat daarbij om verschillen ten opzichte van het algemene beeld, dat in hoofdstuk 3 is neergezet.

Voor een aantal variabelen blijkt het niet mogelijk te zijn om uitspraken per regio te doen, omdat de betreffende aantallen te gering zijn. Waar dit het geval is, wordt dat aangegeven in de tekst.

Achtereenvolgens worden de regio's West-Overijssel (paragraaf 4.2), Haaglanden (paragraaf 4.3), Zuidoost-Brabant (paragraaf 4.4) en tenslotte Zuid-Limburg (paragraaf 4.5) beschreven.

---

### 4.2 West-Overijssel

---

#### 4.2.1 Inleiding

De regio West-Overijssel bestaat uit 12 gemeenten met in totaal 477.000 inwoners.

Voor het vergaren van informatie via de gemeentelijke ingang zijn 6 gemeenten geselecteerd<sup>28</sup>, met in totaal 79 % van de inwoners van de regio.

In de totale regio bevinden zich 450 standplaatsen<sup>29</sup>, waarvan 83 % binnen de geselecteerde onderzoeks gemeenten ligt.

Getracht is om over de regio of van alle zes gemeenten informatie over alle onderzoeksthema's te verkrijgen; dat is niet altijd gelukt. Met name gegevens over onderwijs en veiligheid ontbreken gedeeltelijk of geheel.

---

#### 4.2.2 Standplaatsen en wagens

Onderstaand overzicht geeft weer hoeveel woonwagencentra, -standplaatsen en wagens er zijn, en in hoeverre de typen afwijken van het algemene beeld.<sup>30</sup>

---

28. De volgende gemeenten zijn geselecteerd: Deventer, Hardenberg, Kampen, Raalte, Steenwijk en Zwolle.

29. in 1999; bron: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

30. Bron: gemeentelijke opgaven.

**Schema 4.1. Standplaatsen en wagens regio West-Overijssel: huidige stand vergeleken met nulmeting**

<i>thema</i>	<i>huidige stand</i>	<i>vergelijking nulmeting</i>
<b>woonwagencentra</b>	68 centra in totaal, waaronder relatief veel kleinere (90% heeft minder dan 10 plaatsen)	zelfde beeld
<b>standplaatsen</b>	359 in totaal, waarvan 3 tijdelijk/illegaal en 17 bedrijfsplaatsen	toename bedrijfsplaatsen
<b>woonwagens</b>	relatief veel huurwagens (40%, tegenover 26% gemiddeld in de onderzoeksregio's)	lichte afname huur% (was 46%), maar relatieve positie regio gelijkgebleven

De regio wordt gekenmerkt door veel kleinere centra en een vrij groot deel huurwagens.

---

### 4.2.3 demografische kenmerken

Het aantal woonwagenbewoners in de regio bedraagt 987, oftewel 2,6 ‰. Dit ligt op het gemiddelde van de vier onderzoeksregio's. Bij de nulmeting was sprake van een enigszins hoog promillage (3 ‰); er is dus sprake van een relatieve afname.

Naar leeftijdsopbouw wijkt de woonwagenbevolking in West-Overijssel evenals bij de nulmeting niet af van het algemene beeld.

Er komen in West-Overijssel naar verhouding meer huishoudens voor met twee volwassenen: zowel tweepersoonshuishoudens als twee-oudergezinnen zijn er veel (70 % van alle huishoudens, tegenover 59 % gemiddeld in de vier onderzoeksregio's).

---

### 4.2.4 Onderwijs

Met betrekking tot de verhouding tussen deelname aan primair en aan voortgezet onderwijs blijkt in West-Overijssel de deelname aan voortgezet onderwijs door woonwagenkinderen relatief groot in vergelijking met de rest van de onderzoeksgebieden. Ten opzichte van landelijke cijfers voor woonwagenkinderen wijkt West-Overijssel echter niet af.

De deelname aan speciaal basisonderwijs ligt met 14 % ongeveer op het gemiddelde voor woonwagenkinderen van zowel Nederland als de onderzoeksgebieden.

De deelname aan voortgezet speciaal onderwijs ligt met 36 % ongeveer op het gemiddelde van de onderzoeksgebieden, maar hoger dan het landelijk gemiddelde voor woonwagenkinderen (21 %).

Over de overige onderwijsthema's waren geen actuele gegevens beschikbaar voor de regio West-Overijssel.

---

### 4.2.5 Arbeid en inkomen

Gegevens over de hoogte van inkomens en de inkomensbron zijn niet per regio beschikbaar, die over werkloosheid en indeling in fasen volgens de Wet Inschakeling Werkzoekenden (WIW) wel.

Het aandeel werkzoekende woonwagenbewoners in de bevolking (12 %) is iets lager dan gemiddeld in de onderzoeksgebieden (17 %), maar hoger dan onder de totale bevolking (4 %).

Van de ingeschreven werkzoekenden zijn relatief veel korter dan 1 jaar werkloos (40 %, tegenover 30 % gemiddeld), een even groot deel als van alle ingeschreven werkzoekenden. Echter, het aandeel ingeschreven werkzoekende woonwagenbewoners dat werkt, is met 20 % weer lager dan dat van alle ingeschrevenen (32 %).

De positie van woonwagenbewoners in dit opzicht is in West-Overijssel dus beter dan gemiddeld in de andere regio's, maar nog steeds slechter dan van alle ingeschrevenen.

Met betrekking tot WIW blijken woonwagenbewoners het vaakst in fase 4 (moeilijkst bemiddelbaar) te zijn ingedeeld (63 %). Vergeleken met de andere regio's zijn er relatief veel woonwagenbewoners in fase 1 geplaatst (12 %, tegenover 5 % gemiddeld). Van alle werklozen is in West-Overijssel echter slechts eenderde in fase 4 ingedeeld, en ook eenderde in fase 1.

De deelname aan WIW-dienstbetrekkingen is gemiddeld voor woonwagenbewoners in de onderzoeksgebieden: 18 promille van de woonwagenbewoners (terwijl van alle inwoners in de onderzoeksgemeenten in West-Overijssel 3 promille hieraan deelneemt).

Geconcludeerd kan worden dat de arbeidsmarktpositie, afgeleid uit de bovenomschreven kenmerken, van woonwagenbewoners in West-Overijssel relatief goed is in vergelijking met de rest van de onderzoeksgebieden, maar nog altijd duidelijk slechter dan van de overige inwoners van de regio.

---

#### **4.2.6 Conclusie regio West-Overijssel**

In de regio zijn relatief veel kleinere woonwagencentra.

Bij de onderwijsdeelname valt op, dat er relatief veel leerlingen het voortgezet onderwijs bezoeken.

De arbeidsmarktpositie van woonwagenbewoners in West-Overijssel steekt enigszins gunstig af bij die in de andere onderzoeksgebieden, maar is nog steeds duidelijk slechter dan van de totale bevolking in de regio.

---

### **4.3 Haaglanden**

---

#### **4.3.1 Inleiding**

De regio Haaglanden bestaat uit 16 gemeenten met in totaal 958.000 inwoners.

Voor het vergaren van informatie via de gemeentelijke ingang zijn 4 gemeenten geselecteerd<sup>31</sup>, met in totaal 65 % van de inwoners van de regio.

In de totale regio bevinden zich circa 500 standplaatsen<sup>32</sup>, waarvan 75 % binnen de geselecteerde onderzoeksgemeenten ligt.

---

31. De volgende gemeenten zijn geselecteerd: ' s-Gravenhage, Leidschendam, Naaldwijk en Zoetermeer.

32. in 1999; bron: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Getracht is om over de regio of van alle vier gemeenten informatie over alle onderzoeksthema's te verkrijgen; dat is niet altijd gelukt. Met name gegevens over demografie, onderwijs en veiligheid en leefbaarheid ontbreken gedeeltelijk of geheel.

### 4.3.2 Standplaatsen en wagens

Onderstaand overzicht geeft weer hoeveel woonwagencentra, -standplaatsen en wagens er zijn, en in hoeverre de typen afwijken van het algemene beeld.<sup>33</sup>

**Schema 4.2. Standplaatsen en wagens regio Haaglanden: huidige stand (2001) vergeleken met nulmeting (1996)**

<i>thema</i>	<i>huidige stand</i>	<i>vergelijking nulmeting</i>
<b>woonwagencentra</b>	21 centra, vooral grotere: een kwart heeft > 20 plaatsen	ook toen veel grote centra
<b>standplaatsen</b>	411 in totaal, waarvan 55 illegale/tijdelijke en 2 bedrijfsplaatsen	het aantal plaatsen is toegenomen; het aandeel illegale afgenomen, maar nog steeds groot
<b>woonwagens</b>	relatief veel koop (87 %, tegenover 74 % gemiddeld)	het aandeel koop is toegenomen (was 77%) maar was ook toen hoog

De regio wordt gekenmerkt door veel grote centra, waarop nauwelijks bedrijfsplaatsen aanwezig zijn en veel illegale plaatsen. Het overgrote deel van de wagens zijn eigendom van de bewoners.

Dit beeld is niet veranderd ten opzichte van de nulmeting.

### 4.3.3 demografische kenmerken

Het aantal woonwagengebwoners in de regio bedraagt circa 950<sup>34</sup>, oftewel 1,5 ‰. Dit is relatief laag in vergelijking met de andere onderzoeksgebieden, maar ongeveer even hoog als in 1996.

De leeftjidsverdeling en huishoudenssamenstelling zijn bekend voor drie van de vier onderzoeksgemeenten in deze regio. De gegevens van de grootste gemeente (S-Gravenhage) ontbreken.

Voorzover wel bekend, zijn er weinig kinderen (28 % is jonger dan 20 jaar, tegenover 35 % gemiddeld in de vier regio's), en meer mensen in de leeftijd tussen 20 en 64 jaar.

Voorts zijn er relatief veel alleenstaanden in Haaglanden (33 % van de huishoudens, tegenover 22 % gemiddeld in de vier regio's.)

### 4.3.4 Arbeid en inkomen

Gegevens over de hoogte van inkomens en de inkomensbron zijn niet per regio beschikbaar, die over werkloosheid en indeling in fasen volgens de Wet Inschakeling Werkzoekenden (WIW) wel.

33. Bron: gemeentelijke opgaven.

34. De gemeente kon geen exacte opgave doen. Daarom is een schatting gemaakt op basis van het aantal standplaatsen en wagens en de gegevens uit de nulmeting. De schatting is voorgelegd aan de gemeente. De overige demografische kenmerken zijn onbekend gelaten.



Het aandeel ingeschreven werkzoekende woonwagenebewoners in de bevolking (10 %) is lager dan gemiddeld in de onderzoeksgebieden (17 %), maar hoger dan onder de totale bevolking (6 %).

Van de ingeschreven werkzoekende woonwagenebewoners zijn er relatief weinig werkend (9 %, tegenover 19 % gemiddeld in de onderzoeksgebieden). Het percentage is ook lager dan onder alle ingeschreven werkzoekenden in Haaglanden (22 %).

Het beeld van de duur van de werkloosheid is vergelijkbaar met het gemiddelde beeld van de vier regio's, hetgeen betekent dat er in verhouding met alle werklozen er meer langdurig (1-3 jaar en > 3 jaar werkloos) werklozen zijn.

Haaglanden heeft dus relatief weinig woonwagenebewoners ingeschreven bij Arbeidsvoorziening, en voorzover men zich inschrijft is men vaker werkloos.

Met betrekking tot WIW blijken woonwagenebewoners het vaakst in fase 4 (moeilijkst bemiddelbaar) te zijn ingedeeld (67 %). De verdeling van woonwagenebewoners over de vier WIW-fasen is in Haaglanden vergelijkbaar met het gemiddelde beeld van de onderzoeksgebieden.

In vergelijking met alle werklozen in de regio zijn er weinig woonwagenebewoners in fase 1 ingedeeld (6 % tegenover 23 % voor allen) en veel in fase 4 (67 % tegenover 40 % voor allen).

De deelname aan WIW-dienstbetrekkingen is laag. Het gaat om slechts enkele personen. Dit is minder dan voor alle inwoners van Haaglanden geldt. In de andere onderzoeksgebieden is de deelname door woonwagenebewoners juist hoger dan door de rest van de inwoners. In Haaglanden wordt de groep woonwagenebewoners blijkbaar minder bereikt waar het gaat om de WIW-dienstbetrekkingen.

---

#### **4.3.5 Veiligheid en leefbaarheid**

Over Haaglanden zijn alleen gegevens presentabel over betrokkenheid van woonwagenebewoners bij drugsdelicten en over slachtofferschap.

Terwijl in de regio ongeveer een half promille van alle inwoners in 2000 betrokken was bij een drugsdelict, geldt voor woonwagenebewoners een hogere betrokkenheid van circa 15 promille.

Aangiften door slachtoffers van delicten zijn door woonwagenebewoners in mindere mate gedaan dan door de rest van de inwoners van de regio: van de woonwagenebewoners heeft 4 % aangifte gedaan, van alle inwoners is dat 78 %.

---

#### **4.3.6 Conclusie regio Haaglanden**

De regio Haaglanden heeft in vergelijking met de andere onderzoeksgebieden veel grote woonwagencentra. Er zijn op deze centra relatief veel illegale of tijdelijke standplaatsen, en juist weinig bedrijfsstandplaatsen. Verreweg de meeste woonwagens zijn eigendom van de bewoners.

Voorts wordt de regio gekenmerkt door een lage geregistreeerde werkloosheid in verhouding tot de andere onderzoeksregio's.

---

## 4.4 Zuidoost-Brabant

---

### 4.4.1 Inleiding

De regio Zuidoost-Brabant bestaat uit 15 gemeenten met in totaal ruim 440.000 inwoners. Voor het vergaren van informatie via de gemeentelijke ingang zijn 6 gemeenten geselecteerd<sup>35</sup>, met in totaal 67 % van de inwoners van de regio.

In de totale regio bevinden zich 440 standplaatsen<sup>36</sup>, waarvan 73 % binnen de geselecteerde onderzoeksgemeenten ligt.

Getracht is om van alle zes gemeenten informatie over alle onderzoeksthema's te verkrijgen. Dat is voor Zuidoost-Brabant ook redelijk goed lukt, los van gegevens die in het geheel niet konden worden verkregen.

---

### 4.4.2 Standplaatsen en wagens

Onderstaand overzicht geeft weer hoeveel woonwagencentra, -standplaatsen en wagens er zijn, en in hoeverre de typen afwijken van het algemene beeld.<sup>37</sup>

**Schema 4.3. Standplaatsen en wagens regio Zuidoost-Brabant: huidige stand (2001) vergeleken met nulmeting (1996)**

<i>thema</i>	<i>huidige stand</i>	<i>vergelijking nulmeting</i>
<b>woonwagencentra</b>	29 centra, waarvan veel middelgrote (55 % heeft 10-19 plaatsen). Centra met < 10 plaatsen komen voor in slechts 3 van de 6 gemeenten.	ook veel middelgrote centra (bijna alle: 4-15 plaatsen)
<b>standplaatsen</b>	325, waarvan 23 tijdelijke/illegale en 13 bedrijfsstandplaatsen	aandeel tijdelijk/illegaal is afgenomen, bedrijfsplaatsen toegenomen
<b>woonwagens</b>	relatief veel huur (36 % tegenover 26 % gemiddeld)	aandeel huur is afgenomen (was 49%), maar was en is hoger dan gemiddeld

De regio wordt gekenmerkt door veel middelgrote centra en een groot aandeel huurwagens. Dit beeld bestond ook in 1996. Het aandeel bedrijfsplaatsen is toegenomen sinds 1996.

---

### 4.4.3 demografische kenmerken

Het aantal woonwagengebouwers in de regio bedraagt 1017, oftewel 3,0 ‰. Dit relatieve aantal is aan de hoge kant, hetgeen in 1996 ook het geval was. Er is wezenlijke geen verandering opgetreden sinds 1996.

---

35. De volgende gemeenten zijn geselecteerd: Best, Eindhoven, Nuenen, Son en Breugel, Valkenswaard en Veldhoven.

36. In 1999; bron: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

37. Bron: gemeentelijke opgaven.

Van de vier onderzoeksregio's is Zuidoost-Brabant de enige waar het aandeel zigeuners door een voldoende aantal gemeenten kon worden opgegeven. Van de woonwagenbewoners is 42 % zigeuner (dit was 35 % in 1996), een zeer hoog percentage.

De leeftijdsopbouw laat zien, dat er naar verhouding veel kinderen zijn onder de woonwagenbewoners in Zuidoost-Brabant: 41 % is jonger dan 20 jaar, terwijl dit gemiddeld 35 % is onder de woonwagenbewoners in de onderzoeksgebieden en 23 % voor de totale bevolking in de regio.

De verdeling over huishoudenstypen in Zuidoost-Brabant is vergelijkbaar met de gemiddelde verdeling in de vier regio's. Er zijn naar verhouding iets meer twee-oudergezinnen (46 % van de huishoudens in Zuidoost-Brabant tegenover 40 % gemiddeld in de vier regio's).

---

#### **4.4.4 onderwijs**

Met betrekking tot de verhouding tussen deelname aan primair en aan voortgezet onderwijs blijkt in Zuidoost-Brabant de deelname aan voortgezet onderwijs door woonwagenkinderen laag te zijn in vergelijking met het Nederlands gemiddelde.

De deelname aan speciaal basisonderwijs ligt met 9 % onder het gemiddelde voor woonwagenkinderen van zowel Nederland als de onderzoeksgebieden.

De deelname aan voortgezet speciaal onderwijs ligt met 33 % ongeveer op het gemiddelde van de onderzoeksgebieden, maar hoger dan het landelijk gemiddelde voor woonwagenkinderen (21 %).

Een derde van de leerlingen in het basisonderwijs verzuimt meer dan 10 dagen per maand. Dat is een precies evengroot deel als bij de nulmeting is gemeten.

Van de 49 basisscholen die worden bezocht door woonwagenleerlingen heeft een zeer groot deel (88%) maximaal 5 woonwagenleerlingen in de schoolbevolking. In de nulmeting ging het nog om slechts 58 % (bij 45 scholen). 29 % van de scholen met woonwagenleerlingen had toen tussen de 5 en 10 woonwagenleerlingen. Dit zou kunnen wijzen op een afnemende concentratie van woonwagenleerlingen op scholen.

Over de overige onderwijsthema's waren onvoldoende actuele gegevens beschikbaar om uitspraken te kunnen doen over de regio Zuidoost-Brabant.

---

#### **4.4.5 Arbeid en inkomen**

Gegevens over de hoogte van inkomens en de inkomensbron zijn niet per regio beschikbaar, die over werkloosheid en indeling in fasen volgens de Wet Inschakeling Werkzoekenden (WIW) wel.

Het aandeel werkzoekende woonwagenbewoners in de bevolking (23 %) is hoog, zowel in vergelijking met woonwagenbewoners in de onderzoeksgebieden (17 %), als met de totale bevolking in de regio (4 %).

De inschrijfduur van de ingeschreven werkzoekende woonwagenbewoners komt precies overeen met het gemiddelde beeld van de onderzoeksgebieden. Vergeleken met alle ingeschreven werkzoekende inwoners van Zuidoost-Brabant betekent dat, dat er weinig werkenden onder hen zijn (19 % tegenover 31 % voor allen) en ook relatief weinig kortdurige (<1 jaar) werklozen.

Met betrekking tot WIW blijken woonwagenebewoners het vaakst in fase 4 (moeilijkst bemiddelbaar) te zijn ingedeeld (81 %). Dit is het hoogste percentage van de onderzoeksregio's en tweemaal zo hoog als voor alle werklozen in Zuidoost-Brabant.

De deelname aan WIW-dienstbetrekkingen is met 8 % lager dan gemiddeld voor woonwagenebewoners in de onderzoeksgebieden (19 %), en hoger dan onder alle inwoners van Zuidoost-Brabant (2 %). Gezien de hoge werkloosheid onder woonwagenebewoners in Zuidoost-Brabant zou wellicht een hogere deelname aan WIW-dienstbetrekkingen verwacht mogen worden; echter de massale indeling in fase 4 betekent dat er nauwelijks werkloze woonwagenebewoners zijn die in aanmerking komen voor deze banen.

Geconcludeerd kan worden dat de arbeidsmarktpositie, afgeleid uit de bovenomschreven kenmerken, van woonwagenebewoners in Zuidoost-Brabant slecht is: een hoge werkloosheid in combinatie met een massale indeling in fase 4 WIW van de werklozen.

---

#### **4.4.6 Veiligheid en leefbaarheid**

Over Zuidoost-Brabant zijn gegevens presentabel over betrokkenheid van woonwagenebewoners bij vandalisme en bij drugsdelicten en voorts over slachtofferschap.

Onder woonwagenebewoners waren in 1999 en 2000 naar verhouding gemiddeld iets meer verdachten van vandalisme per 1.000 inwoners dat gemiddeld in de regio het geval is. Het gaat echter absoluut gezien om een klein aantal.

Terwijl in de regio iets minder dan een promille van alle inwoners betrokken was bij een drugsdelict, geldt voor woonwagenebewoners een hogere betrokkenheid van circa 50 promille. De politie heeft aangegeven dat dit hoge aandeel te maken heeft met ontmantelde hennepkwekerijen in woonwagencentra.

Aangiften door slachtoffers van delicten zijn door woonwagenebewoners ongeveer even vaak gedaan als door de rest van de inwoners van de regio: van de woonwagenebewoners heeft 6 % aangifte gedaan, van alle inwoners is dat 8 %.

---

#### **4.4.7 Conclusie Zuidoost-Brabant**

Er zijn relatief veel middelgrote woonwagencentra (met 10-19 standplaatsen). Het aandeel illegale of tijdelijke plaatsen is afgenomen; het aandeel bedrijfsplaatsen is iets toegenomen.

De deelname aan voortgezet onderwijs is relatief laag. Doorverwijzing naar het speciaal onderwijs ligt op het gemiddelde van de onderzoeksregio's en daarmee hoger dan het landelijk gemiddelde.

Het schoolverzuim in Zuidoost-Brabant is hoog.

De arbeidsmarktpositie van woonwagenebewoners is in Zuidoost-Brabant slechter dan in de andere regio's: een hoge werkloosheid in combinatie met een massale indeling in fase 4 WIW van de werklozen en relatief geringe deelname aan WIW-dienstbetrekkingen.

Tot slot valt het hoge aandeel verdachten van drugsdelicten op; hier ligt een relatie met ontmantelde hennepplantages op woonwagencentra.

---

## 4.5 Zuid-Limburg

---

### 4.5.1 Inleiding

De regio Zuid-Limburg bestaat uit 20 gemeenten met in totaal 940.000 inwoners.

Voor het vergaren van informatie via de gemeentelijke ingang zijn 9 gemeenten geselecteerd<sup>38</sup>, met in totaal 69 % van de inwoners van de regio.

In de totale regio bevinden zich 940 standplaatsen, waarvan 77 % binnen de geselecteerde onderzoeksgemeenten ligt.

Getracht is om van alle negen gemeenten informatie over alle onderzoeksthema's te verkrijgen. Dat is voor Zuid-Limburg ook redelijk goed lukt, los van gegevens die in het geheel niet konden worden verkregen.

---

### 4.5.2 Standplaatsen en wagens

Onderstaand overzicht geeft weer hoeveel woonwagencentra, -standplaatsen en wagens er zijn, en in hoeverre de typen afwijken van het algemene beeld.<sup>39</sup>

**Schema 4.4. Standplaatsen en wagens regio Zuid-Limburg: huidige stand (2001) vergeleken met nulmeting (1996)**

<i>thema</i>	<i>huidige stand</i>	<i>vergelijking nulmeting</i>
<b>woonwagencentra</b>	114 centra, waarvan ruim de helft 4-9 plaatsen heeft (gemiddeld beeld voor de onderzoeksgebieden)	geen verandering
<b>standplaatsen</b>	669, waarvan 86 tijdelijk/illegaal en 6 bedrijfsstandplaatsen	aandeel tijdelijk/illegaal was ook toen hoog; aandeel bedrijfsplaatsen is afgenomen (was 12 %)
<b>woonwagens</b>	± gemiddeld aandeel huur (23%)	aandeel huur was vrij laag (30% toen) en is nu wel afgenomen maar minder dan gemiddeld

De regio wordt dus gekenmerkt door relatief veel tijdelijke en illegale standplaatsen, hetgeen bij de nulmeting ook het geval was. Het aandeel en aantal bedrijfsplaatsen is sterk afgenomen sinds de nulmeting.

---

### 4.5.3 demografische kenmerken

Het aantal woonwagengebouwers in de regio bedraagt 1636, oftewel 3,7 %. Dit aandeel is het hoogste van de vier regio's en precies even hoog als bij de nulmeting.

---

38. De volgende gemeenten zijn geselecteerd: Heerlen, Landgraaf, Maastricht, Meerssen, Sittard-Geleen, Stein, Susteren, Vaals en Valkenburg aan de Geul.

39. Bron: gemeentelijke opgaven.

Naar leeftijdsopbouw wijkt de woonwagenbevolking in Zuid-Limburg niet af van het algemene beeld. Dit was bij de nulmeting net zo.

De verdeling over huishoudenstypen in Zuid-Limburg is vergelijkbaar met de gemiddelde verdeling in de vier regio's. Er zijn naar verhouding iets minder twee-oudergezinnen (34 % van de huishoudens in Zuid-Limburg tegenover 40 % gemiddeld in de vier regio's).

---

#### 4.5.4 Onderwijs

De verhouding tussen deelname aan primair en aan voortgezet onderwijs is in Zuid-Limburg ongeveer gelijk als gemiddeld in Nederland onder woonwagenkinderen.

De deelname aan speciaal basisonderwijs ligt met 20 % iets boven het gemiddelde voor woonwagenkinderen van zowel Nederland (14 %) als de onderzoeksgebieden.

De deelname aan voortgezet speciaal onderwijs ligt met 36 % ongeveer op het gemiddelde van de onderzoeksgebieden (34 %), maar hoger dan het landelijk gemiddelde voor woonwagenkinderen (21 %).

Van een beperkt aantal leerlingen (47) is de mate van schoolverzuim bekend. Van hen verzuimt het grootste deel 1-2 dagen per maand (30 %) of 2-4 dagen per maand (ook 30 %). In de nulmeting was over slechts 25 leerlingen informatie beschikbaar; driekwart van hen verzuimde toen 1-2 dagen per maand.

Van de 73 basisscholen die worden bezocht door woonwagenleerlingen heeft tweederde maximaal 5 woonwagenleerlingen in de schoolbevolking. Een vijfde heeft 6-10 woonwagenleerlinge, de rest nog meer. In de nulmeting hadden verreweg de meeste van de scholen met woonwagenleerlingen maximaal 5 leerlingen (86 % van de 117 scholen toen). De toename van het aandeel scholen met wat meer woonwagenleerlingen kan in elk geval voor een deel toegeschreven worden aan de schaalvergroting in het onderwijs: per school zijn er absoluut meer leerlingen dan in 1995/1996 het geval was, hetgeen ook de kans op meer woonwagenleerlingen vergroot.

Over de overige onderwijsthema's waren onvoldoende actuele gegevens beschikbaar om uitspraken te kunnen doen over de regio Zuid-Limburg.

---

#### 4.5.5 Arbeid en inkomen

Gegevens over de hoogte van inkomens en de inkomensbron zijn niet per regio beschikbaar, die over werkloosheid en indeling in fasen volgens de Wet Inschakeling Werkzoekenden (WIW) wel.

Het aandeel werkzoekende woonwagenbewoners in de bevolking (21 %) is hoger dan gemiddeld in de onderzoeksgebieden (17 %), en ook hoger dan onder de totale bevolking in Zuid-Limburg (7 %, een relatief hoog percentage). De inschrijfduur van de ingeschreven werkzoekende woonwagenbewoners komt overeen met het gemiddelde beeld van de onderzoeksgebieden. Vergelijken met alle ingeschreven werkzoekende inwoners van Zuid-Limburg betekent dat, dat er weinig werkenden onder hen zijn (20 % tegenover 38 % voor allen) en relatief veel langdurige (>3 jaar) werklozen.

Met betrekking tot WIW blijken woonwagenbewoners het vaakst in fase 4 (moeilijkst bemiddelbaar) te zijn ingedeeld (52 %). Vergelijken met de andere regio's is dit percentage echter zeer laag, terwijl naar verhouding veel woonwagenbewoners in fase 3 (36 %) zijn ingedeeld, overigens een even groot deel als van alle inge-

schreven werkzoekenden. In het verlengde hiervan blijkt ook de deelname aan WIW-dienstbetrekkingen is zeer hoog te zijn in Zuid-Limburg, namelijk 56 % van de bevolking (gemiddeld in de onderzoeksgebieden is dit 19 %), terwijl van alle inwoners in Zuid -Limburg 4 % een WIW -dienstbetrekking heeft.

Ook bij de nulmeting bleek er onder woonwageneigenaren een hoge deelname aan banenpool-banen en banen in het kader van het Jeugdwerkgarantieplan te zijn. De hoge deelname had te maken met specifiek op woonwageneigenaren gerichte projecten.

Geconcludeerd kan worden dat de arbeidsmarktpositie, afgeleid uit de bovenomschreven kenmerken, van woonwageneigenaren in slecht is in termen van werkloosheid, maar dat wel via de WIW arbeidsparticipatie plaatsvindt in veel grotere mate dan in de andere onderzoeksgebieden.

---

#### **4.5.6 Veiligheid en leefbaarheid**

Over Zuid-Limburg zijn er gegevens over betrokkenheid van woonwageneigenaren bij vandalisme en bij drugsdelicten en voorts over slachtofferschap. Onder woonwageneigenaren waren in 2000 naar verhouding meer verdachten van vandalisme per 1.000 inwoners dat gemiddeld in de regio het geval is. Het gaat echter absoluut gezien om een klein aantal.

Terwijl in de regio 3 promille van alle inwoners betrokken was bij een drugsdelict, geldt voor woonwageneigenaren een hogere betrokkenheid van circa 9 promille.

Aangiften door slachtoffers van delicten zijn door woonwageneigenaren iets minder vaak gedaan dan door de rest van de inwoners van de regio: van de woonwageneigenaren heeft 11 % aangifte gedaan, van alle inwoners is dat 14 %.

---

#### **4.5.7 Conclusie Zuid-Limburg**

In Zuid-Limburg hebben de meeste woonwagencentra 4-9 standplaatsen. Er zijn relatief veel illegale en tijdelijke standplaatsen. Het aandeel bedrijfsplaatsen is afgenomen sinds de nulmeting. De onderwijssituatie verschilt van die in Zuidoost-Brabant op het punt van het verzuim: dit is in Zuid-Limburg duidelijk lager. De deelname aan het speciaal onderwijs (primair en voortgezet onderwijs) is gemiddeld voor woonwageneigenaren.

Er zijn in Zuid-Limburg evenals in Zuidoost-Brabant relatief veel werkloze woonwageneigenaren. In tegenstelling tot Zuidoost-Brabant is een vrij groot deel van hen ingedeeld in WIW-fase 3 en minder in fase 4, en is de deelname aan WIW-dienstbetrekkingen groot.





---

## 5 Samenvatting

---

### 5.1 Inleiding

In juni 1997 is het rapport over de ‘nulmeting’ van de Monitor Woonwagengewoners verschenen. Hierin is inzicht geboden in de maatschappelijke en economische positie van woonwagengewoners op basis van kwantitatieve indicatoren. Het Kabinet heeft besloten de monitor vierjaarlijks te laten plaatsvinden om de maatschappelijke en economische situatie van woonwagengewoners te kunnen volgen. Voor u ligt de rapportage van de eerste vervolgmeting.

#### *vergelijking nulmeting*

Om zo goed mogelijk te kunnen vergelijken met de nulmeting is gebruik gemaakt van dezelfde indicatoren, voorzover deze nog beschikbaar bleken. Ook voor de gegevensverzameling is dezelfde steekproef van vier onderzoeksregio's gebruikt, namelijk West-Overijssel, Haaglanden, Zuidoost-Brabant en Zuid-Limburg. Binnen deze vier regio's is een nadere selectie van gemeenten gemaakt ten behoeve van gegevensverzameling op gemeentelijk niveau. In principe zijn dit dezelfde gemeenten als bij de nulmeting, maar ten gevolge van gemeentelijke herindelingen omvatten de 25 geselecteerde gemeenten meer inwoners en een groter gebied.

#### *definitie woonwagengewoner*

Onder woonwagengewoner is in deze monitor verstaan: “iemand die in een woonwagen of ‘chalet’ woont op een woonwagenstandplaats”. Als standplaats is daarbij elke standplaats aangemerkt die bij de gemeente bekend is, dus naast officiële ook illegale, tijdelijke, gedoogde of losse standplaatsen.

#### *aspecten maatschappelijke en economische positie*

De maatschappelijke en economische positie van woonwagengewoners is aangeduid aan de hand van een viertal aspecten: demografische kenmerken, onderwijs, inkomen en werkgelegenheid, veiligheid en leefbaarheid. De indicatoren die achter deze aspecten schuil gaan, zijn benoemd door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. In vergelijking met de nulmeting is er bij deze eerste vervolgmeting op onderdelen minder informatie beschikbaar gekomen: het aspect veiligheid en leefbaarheid is daarom beperkt ingevuld en het aspect onderwijs is beknopter waarbij bovendien informatie soms maar betrekking heeft op één of twee van de vier regio's.

In het algemeen is gebleken dat informatieverzameling over woonwagengewoners complexer is geworden dan bij de nulmeting reeds het geval was. Dit heeft te maken met afnemende informatie bij een aantal gemeenten en met een afname van bijvoorbeeld het aantal specifieke onderwijsprojecten. Een en ander betekent ook, dat deze monitor weliswaar een beeld geeft van de (veranderingen in) de positie van woonwagengewoners, maar dat de verzamelde gegevens minder ‘hard’ zijn dan bij de nulmeting. In sommige gevallen zijn uitkomsten specifiek voor de betreffende regio's waardoor ze niet altijd zonder meer kunnen worden doorvertaald naar de gehele woonwagenbevolking.

Het aspect werkgelegenheid komt daarentegen uitgebreider aan de orde dan bij de nulmeting: informatie is toegevoegd over de positie van woonwagengewoners binnen de in 1998 ingevoerde Wet Inschakeling Werkzoekenden (WIW).

Voorts is het – evenals bij de nulmeting – helaas niet gelukt om cijfermatige informatie te verkrijgen over verhuis- en verplaatsbewegingen, uitkeringsfraude, belastingfraude en brandveiligheid. In het navolgende worden voor elk van de vier genoemde aspecten de belangrijkste bevindingen gepresenteerd.

## 5.2 Standplaatsen en demografische kenmerken

In onderstaand schema worden belangrijkste gegevens met betrekking tot de standplaatsen gepresenteerd, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met de situatie in 1996 bij de nulmeting. De gegevens zijn afkomstig van de gemeenten.

Schema 5.1. Standplaatsen en wagens

<i>kenmerk</i>	<i>situatie nu</i>	<i>verschil met nulmeting</i>
<b>woonwagencentra</b>	Van de 232 centra heeft de helft 4-9 plaatsen, een kwart 1-3 plaatsen en de rest meer dan 10.	Er zijn nu meer kleine centra en minder grote.
<b>aantal standplaatsen</b>	Er zijn in de geselecteerde gemeenten 1764 standplaatsen, waarvan 1597 reguliere.	Het aantal standplaatsen is toegenomen, maar dat komt (deels) ook door gemeentelijke herindelingen
<b>illegale/tijdelijke standplaatsen</b>	Van de 1764 standplaatsen is 9,5 % illegaal of tijdelijk	Het percentage illegale/tijdelijke standplaatsen is afgenomen. Dit was 16,5 %.
<b>bedrijfsstandplaatsen</b>	Er zijn 38 bedrijfsplaatsen, oftewel ruim 2 % van de reguliere plaatsen.	Het aandeel bedrijfsplaatsen is afgenomen. Dit was 5 %.
<b>huurwagens</b>	26 % van de woonwagens is een huurwagen. Er zijn grote verschillen tussen regio's: van 13 % tot 40 %.	Het percentage huurwagens is afgenomen. Dit was 34 %.

Geconcludeerd kan worden, dat de omvang van de woonwagencentra is afgenomen. Er zijn minder illegale of tijdelijke standplaatsen. Er zijn ook minder bedrijfsstandplaatsen.

Het aandeel huurwagens (dat al lager was dan het aandeel huurwoningen, zeker als een vergelijking wordt gemaakt met lagere-inkomensgroepen) is verder afgenomen.

De belangrijkste kenmerken van de woonwagenbevolking staan in schema 5.2 en zijn ook gebaseerd op gemeentelijke informatie.

Schema 5.2. Demografie

<i>kenmerk</i>	<i>situatie nu</i>	<i>verschil met nulmeting</i>
<b>leeftijd</b>	Er zijn veel kinderen (<19 jaar): 35 %. Er zijn weinig ouderen (≥65 jaar): 6 %.	Dit beeld is hetzelfde als bij de nulmeting. Wel is het aandeel kinderen iets afgenomen en ouderen iets toegenomen.
<b>huishoudenstypen</b>	Gezinnen met kinderen (2 ouders) komen het meest voor: 40 %. Ruim een vijfde is alleenstaand. Er zijn iets minder tweepersoonshuishoudens en eenoudergezinnen.	Dit beeld is nagenoeg ongewijzigd.

De bevolkingsopbouw wordt ten opzichte van de totale bevolking gekenmerkt door veel kinderen, weinig ouderen en veel gezinshuishoudens. Er is hierin nauwelijks een verandering opgetreden sinds 1996.

## 5.3 Onderwijs

Onderwijsgegevens bleken in mindere mate voorhanden dan bij de nulmeting. Dit heeft vooral te maken met het opheffen van een aantal projecten voor Onderwijs aan woonwagen- en zigeuner kinderen (OWWZ-projecten), waarvan de gegevens via leerlingvolgsystemen door de KPC Groep worden geregistreerd. Er is daarom over minder onderwerpen én over minder regio's informatie beschikbaar gekomen. Hierbij kan ongewenste selectiviteit zijn opgetreden, indien er een samenhang bestaat tussen het opheffen van projecten en de (relatief bemoedigende) onderwijssituatie van woonwagenleerlingen. Bij de interpretatie van de cijfers in schema 5.3 moet men hier rekening mee houden.

Schema 5.3. Onderwijs

<i>kenmerk</i>	<i>situatie nu</i>	<i>verschil met nulmeting</i>
<b>speciaal onderwijs (primair onderwijs=po)</b>	15 % van de leerlingen in het po volgt speciaal onderwijs, terwijl dit van alle Nederlandse leerlingen 5 % is.	De deelname aan speciaal onderwijs binnen het po is gelijkgebleven.
<b>speciaal onderwijs (voortgezet onderwijs=vo)</b>	34 % van de leerlingen* in het vo volgt speciaal onderwijs, terwijl dit van alle Nederlandse leerlingen 5 % is.	De deelname aan voortgezet speciaal onderwijs is iets toegenomen.
<b>algemeen voortgezet onderwijs (avo), 1<sup>e</sup> fase vo</b>	6 % van de jongeren <23 jaar, volgt avo, terwijl dit voor alle Nederlandse leerlingen in het vo 76% is. Meer dan de helft van de woonwagenleerlingen volgt vbo, terwijl dit van alle Nederlandse leerlingen 19 % is.	De deelname aan het avo is gelijkgebleven. De deelname aan het vbo is gelijkgebleven.
<b>voortgezet onderwijs, 2<sup>e</sup> fase**</b>	Een derde van de 'leerlingen' volgt geen tweede-faseonderwijs of het type is onbekend. De rest volgt voornamelijk de beroepsbegeleidende leerweg (voorheen lbo), een kleiner deel de beroepsopleidende leerweg (voorheen mbo).	Ruim een derde volgde geen 2 <sup>e</sup> -fase-onderwijs, met sterke verschillen tussen regio's. De rest volgde voornamelijk het vormingscentrum. Een zeer klein deel (3 %) zat op het (k)mbo; de deelname aan het mbo/bbl is iets toegenomen.
<b>schoolverzuim**</b>	Er is veel langdurig verzuim: 30 % verzuimt meer dan 10 dagen per maand. Iets minder dan een kwart verzuimt minder dan een dag per maand.	In de onderzochte regio's is het langdurig verzuim toegenomen. Landelijk is het echter gelijkgebleven.

\*) De onderzoeksregio's wijken af van het landelijk gemiddelde voor woonwagenleerlingen, voorzover geregistreerd bij het KPC. Landelijke woonwagengegevens: 21 % van de leerlingen in het vo volgt speciaal onderwijs, 8 % volgt algemeen voortgezet onderwijs, langdurig verzuim landelijk is 5 % in het po en 18 % in het vo.

\*\*\*) Gegevens over slechts twee regio's.

Uit de beschikbare gegevens in schema 5.3 blijkt, dat de positie van woonwagenleerlingen in de onderzoeksregio's in het onderwijs gelijk is gebleven of achteruit is gegaan sinds de nulmeting. Dat betekent dat de onderwijssituatie van woonwagenleerlingen ten aanzien van de gemeten aspecten nog steeds veel slechter is dan van alle Nederlandse leerlingen.

Gelijkblijven geldt voor: de – hoge – mate waarin zij in het speciaal onderwijs (primair onderwijs) terechtkomen, de – lage – deelname aan mavo/havo/vwo, de – hoge – deelname aan het voorbereidend beroepsonderwijs.

De deelname aan het speciaal onderwijs binnen het voortgezet onderwijs is toegenomen en het (langdurig) schoolverzuim is – voorzover bekend – ook toegenomen in de onderzoeksregio's.

## 5.4 Economische positie

De economische positie van woonwagenbewoners is geïndiceerd met behulp van gegevens over de deelname aan betaald werk, werkloosheidsgegevens en gegevens over de hoogte van inkomens en het aantal uitkeringsontvangers.

Schema 5.4 geeft een beeld van werk en werkloosheid onder woonwagenbewoners in de onderzoeksregio's, in vergelijking met alle inwoners van deze regio's.

Schema 5.4. Werk en werkloosheid

<i>kenmerk</i>	<i>situatie nu</i>	<i>verschil met nulmeting</i>
<b>werkend</b>	13 % van alle woonwagenbewoners doet betaald werk (tegenover 40 % van alle inwoners)	Het aandeel werkenden is toegenomen (was 9 %), maar dat geldt ook voor de rest van de bevolking (was 36 %). Geen inhaaleffect.
<b>zelfstandig ondernemerschap</b>	10 % van alle woonwagenbewoners is zelfstandig ondernemer, oftewel 40 % van de werkenden (tegenover 6 % van alle inwoners)	Het ondernemerschap onder woonwagenbewoners is toegenomen (was 6 %).
<b>inschrijvingen bij Bureau Arbeidsvoorziening</b>	17 % van alle woonwagenbewoners staat als werkzoekend ingeschreven (tegenover 5 % van de totale bevolking) Er is variatie tussen regio's: van 10 % tot 23 %.	Het percentage werkzoekenden is iets afgenomen; dit was 19 %. Onder de totale bevolking is het ook afgenomen, en was het 8 %.
<b>werkende werkzoekenden</b>	19 % van de werkzoekende woonwagenbewoners heeft werk (tegenover 30 % van alle werkzoekenden).	Het aandeel werkende werkzoekende woonwagenbewoners is sterk gestegen (was 3 %), sterker dan onder de rest van de werkzoekenden (was 20 %).
<b>langdurig (&gt;3 jaar) werklozen</b>	29 % van de werkzoekende woonwagenbewoners is langdurig werkloos (tegenover 17 % van alle werkzoekenden).	Het aandeel langdurig werkloze woonwagenbewoners is sterk afgenomen (was 43 %), terwijl het onder alle ingeschreven nagenoeg gelijk is gebleven (was 19 %).
<b>WIW-fase 1 = goed bemiddelbaar</b>	5 % van de werkloze woonwagenbewoners is ingedeeld in fase 1 WIW, variërend van 3-12 % (tegenover 24 % van alle werklozen).	n.v.t. (WIW niet van kracht)
<b>WIW-fase 4 = slechtst bemiddelbaar</b>	64 % van de werkloze woonwagenbewoners is ingedeeld in fase 4 WIW, variërend van 52-81 % (tegenover 35 % van alle werklozen).	n.v.t. (WIW niet van kracht)
<b>deelname WIW-dienstbetrekkingen (WIW-db)</b>	Gemiddeld heeft 19 ‰ van de woonwagenbewoners een WIW-db, variërend van 3-56 ‰ (tegenover 3 ‰ van de bevolking)	De deelname is ongeveer gelijk aan die aan de vergelijkbare banenpool en Jeugdwerkgarantieplan bij de nulmeting (resp. 6 ‰ en 50 ‰ onder woonwagenbewoners, tegenover 2 ‰ onder de bevolking).

De algemene afname van de werkloosheid geldt ook voor woonwagenbewoners; er is in dit opzicht geen sprake van een inhaaleffect.

Er zijn minder ingeschrevenen bij bureaus voor arbeidsvoorziening en onder hen zijn enerzijds meer mensen die nog werk hebben en anderzijds minder mensen die langer dan 3 jaar werkloos zijn. Deze afname van langdurige werkloosheid is bij woonwagenbewoners zelfs sterker dan bij alle werkzoekenden.

Het ondernemerschap bij woonwagenbewoners is toegenomen en hoger dan onder de rest van de bevolking.

De positie van werkloze woonwagenebewoners is wel slechter dan van de overige werklozen: woonwagenebewoners komen in grotere mate dan andere werklozen terecht in de slechtst bemiddelbare fase 4 van de WIW, waarbij er overigens aanmerkelijke verschillen tussen regio's zijn.

De deelname aan WIW-dienstbetrekkingen (vergelijkbaar met banenpool en Jeugdwerkgarantieplan ten tijde van de nulmeting) is onder woonwagenebewoners hoger dan onder de totale bevolking, en vergelijkbaar met de deelname bij de nulmeting.

In schema 5.5 wordt een beeld gegeven van de hoogte van de besteedbare inkomens van woonwagenebewoners in de onderzoeksregio's en de mate waarin men afhankelijk is van werkloosheids- of bijstandsuitkeringen. Een vergelijking wordt gemaakt met de totale bevolking van dezelfde regio's.

**Schema 5.5. Inkomens en uitkeringen**

<i>kenmerk</i>	<i>situatie nu</i>	<i>verschil met nulmeting</i>
<b><i>personen met inkomen</i></b>	51 % van de woonwagenebewoners heeft het hele jaar een inkomen (tegenover 65 % van de totale bevolking)	Hierin is geen verandering opgetreden.
<b><i>hoogte besteedbaar inkomen</i></b>	Het gemiddeld inkomen van de woonwagenebewoners met inkomen is f 21.400 per jaar (tegenover f 32.800 voor de totale bevolking)	Het inkomen van woonwagenebewoners is sterker gestegen (was f 17.600: +22%), dan dat van de totale bevolking (was f 29.400: +12%).
<b><i>werkloosheids- en bijstandsuitkeringen</i></b>	30 % van de woonwagenebewoners met inkomen heeft een werkloosheids- of bijstandsuitkering (tegenover 4 % van de totale bevolking met inkomen).	Het aandeel uitkeringsgerechtigden is iets afgenomen (was 34 %).

Van de woonwagenebevolking heeft een kleiner deel een eigen inkomen; dit hangt samen met de huishoudenssamenstelling (veel kinderen, die over het algemeen geen eigen inkomen hebben; veel huishoudens met twee volwassenen, van wie één van beiden een eigen inkomen kan hebben). Er is geen verandering opgetreden in het aandeel inkomensontvangers.

Het inkomen van woonwagenebewoners is gestegen sinds de nulmeting. De stijging is sterker dan die onder de rest van de inkomensontvangers. Het niveau blijft echter nog steeds achter: het bedraagt tweederde van het gemiddeld inkomen van alle inkomensontvangers.

Het aandeel uitkeringsgerechtigden (werkloosheid en bijstand) is iets afgenomen, maar bedraagt nog altijd 30 % van de inkomensontvangende woonwagenebewoners, terwijl dit onder de totale bevolking slechts 4 % is.

Geconcludeerd kan worden dat de positie op de arbeidsmarkt van woonwagenebewoners nog altijd aanzienlijk slechter is dan die van de totale bevolking, maar dat er een inhaalslag sinds de nulmeting is waar te nemen.

## 5.5 Veiligheid en leefbaarheid

Met betrekking tot 'veiligheid en leefbaarheid' zijn uitsluitend gegevens beschikbaar over vandalisme, drugsgelerateerde incidenten en slachtofferschap onder woonwagenebewoners. Informatie over rechterlijke veroordelingen en strafmaten, die bij de nulmeting wel kon worden gepresenteerd, ontbreekt helaas in deze vervolgmeting.

Het aandeel verdachten van vandalisme is onder woonwagewoners (7-10 %) hoger dan onder de rest van bevolking (1-2 %). Ook het aandeel betrokken bij drugsdelicten onder hen is hoger (varieert van 9 tot 50 % terwijl dat bij de gehele bevolking ligt tussen 0,5 en 3 %).

Slachtofferschap is gemeten door het aantal aangiften van slachtoffers; slachtoffers die geen aangifte hebben gedaan, vallen dus buiten de gemeten aantallen. Er zijn door woonwagewoners over het algemeen relatief minder aangiften gedaan dan door de totale bevolking van zaken als bezitsaantasting, vernieling, fraude, geweld, zedendelicten, of (drugs-)overlast. In de ene regio is het aandeel meldingen door slachtoffers ongeveer even hoog als in de totale bevolking, in de andere veel lager.

---

## **Bijlagen**

---





---

## A Gehanteerde regio-indeling

In deze eerste vervolgmeting van de Monitor woonwagenebewoners zijn zo mogelijk dezelfde regio's als steekproef gehanteerd als bij de nulmeting.

In verband met gemeentelijke herindelingen in de tussenliggende jaren is het overzicht van gemeenten per regio veranderd. Onderstaande lijst laat de regio-indeling zien er 1 januari 2001, zoals gebruikt in deze rapportage.

### West-Overijssel

Bathmen

Dalfsen (incl. Nieuwleusen)

Deventer (incl. Diepenveen)\*

Hardenberg (incl. Avereest, Gramsbergen)\*

Kampen (incl. IJsselmuiden)\*

Olst (incl. Wijhe)

Ommen

Raalte (incl. Heino)\*

Staphorst

Steenwijk (incl. Brederwiede, IJsselham)\*

Zwartewaterland (Genemuiden, Hasselt, Zwartsluis)

Zwolle\*

### Haaglanden

Delft

Gravenhage, 's-\*

Gravenzande, 's-

Leidschendam\*

Lier, De

Maasland

Monster

Naaldwijk\*

Nootdorp

Pijnacker

Rijswijk

Schipluiden

Voorburg

Wassenaar

Wateringen

Zoetermeer\*

### Zuidoost-Brabant

Bergeijk (Bergeyk, Luyksgestel, Riethoven, Westerhoven)

Best\*

Bladel (Bladel en Netersel, Hoogeloon)

Cranendonck (Budel, Maarheeze)

Eersel (incl. Vessem)

Eindhoven\*  
Geldrop  
Heeze-Leende (Heeze, Leende)  
Nuenen c.a.\*  
Oirschot (incl. Oost-, West- en Middenbeers)  
Reusel-De Mierden (Reusel, Hooge en Lage Mierde)  
Son en Breugel\*  
Valkenswaard\*  
Veldhoven\*  
Waalre

Zuid-Limburg

Beek  
Brunssum  
Eijsden  
Gulpen-Wittem (Gulpen, Wittem)  
Heerlen\*  
Kerkrade  
Landgraaf\*  
Maastricht\*  
Margraten  
Meerssen\*  
Nuth  
Onderbanken  
Schinnen  
Simpelveld  
Sittard-Geleen (Born, Geleen, Sittard)\*  
Stein\*  
Susteren\*  
Vaals\*  
Valkenburg aan de Geul\*  
Voerendaal

\*) Deze gemeenten behoren tot de 25 geselecteerde onderzoeksgemeenten.

## B Actuele tabellen

Tabel B.1. Woonwagenaanbiedingen naar type, per gemeente (1-1-2001)

<i>gemeente</i>	<i>vast</i>	<i>bedrijfs- plaatsen</i>	<i>tijdelijk/ gedoogd</i>	<i>opgeheven (bezet)</i>	<i>illegaal</i>	<i>totaal</i>	<i>waarvan bezet</i>
<i>Deventer</i>	82	14				96	90
<i>Hardenberg</i>	11					11	11
<i>Kampen</i>	57	3	2			62	62
<i>Raalte</i>	24					24	22
<i>Steenwijk</i>	25					25	25
<i>Zwolle</i>	140				1	141	141
<i>W-Overijssel</i>	339	17	2	0	1	359	351
<i>'s-Gravenhage</i>	273				52	325	322
<i>Leidschendam</i>	18					18	16
<i>Naaldwijk</i>	11					11	11
<i>Zoetermeer</i>	52	2	1		2	57	57
<i>Haaglanden</i>	354	2	1	0	54	411	406
<i>Best</i>	30					30	29
<i>Eindhoven</i>	130	10	8			148	148
<i>Nuenen</i>	30	3	1			34	34
<i>Son en Breugel</i>	37		3			40	40
<i>Valkenswaard</i>	17		5			22	21
<i>Veldhoven</i>	45		3		3	51	51
<i>ZO-Brabant</i>	289	13	20	0	3	325	324
<i>Heerlen</i>	99	6				105	102
<i>Landgraaf</i>	34					34	34
<i>Maastricht</i>	168		15		37	220	217
<i>Meerssen</i>	15					15	14
<i>Sittard-Geleen</i>	147		8	20		175	161
<i>Stein</i>	41					41	39
<i>Susteren</i>	30					30	28
<i>Vaals</i>	14					14	14
<i>Valkenburg /G</i>	29		6			35	31
<i>Zuid-Limburg</i>	577	6	29	20	37	669	640
<b>Totaal 4 reg.</b>	1559	38	52	20	95	1764	1720

Bron: gemeentelijke opgaven.

**Tabel B.2. Aantal woonwagens naar eigendom, per gemeente (1-1-2001)**

<i>gemeente</i>	<i>huur</i>	<i>koop</i>	<i>onbekend</i>	<i>totaal</i>	<i>% huur*</i>
<i>Deventer</i>	41	49		90	
<i>Hardenberg</i>	7	3	1	11	
<i>Kampen</i>	3	59		62	
<i>Raalte</i>	13	9		22	
<i>Steenwijk</i>	2	23		25	
<i>Zwolle</i>	73	68		141	
<i>West-Overijssel</i>	139	211	1	351	40 %
<i>'s-Gravenhage</i>	31	291		322	
<i>Leidschendam</i>	10	6		16	
<i>Naaldwijk</i>		11		11	
<i>Zoetermeer</i>	13	43	1	57	
<i>Haaglanden</i>	54	351	1	406	13 %
<i>Best</i>	6		23	29	
<i>Eindhoven</i>		148		148	
<i>Nuenen</i>	16	18		34	
<i>Son en Breugel</i>	20	20		40	
<i>Valkenswaard</i>	18	3		21	
<i>Veldhoven</i>	45		6	51	
<i>ZO-Brabant</i>	105	189	29	323	36 %
<i>Heerlen</i>		97	5	102	
<i>Landgraaf</i>	10	24		34	
<i>Maastricht</i>	16	201		217	
<i>Meerssen</i>	9		5	14	
<i>Sittard-Geleen</i>	51	110		161	
<i>Stein</i>	25	14		39	
<i>Susteren</i>	8	20		28	
<i>Vaals</i>	9	5		14	
<i>Valkenburg adG</i>	13	4	14	31	
<i>Zuid-Limburg</i>	141	475	24	640	23 %
<b>Totaal 4 regio's</b>	439	1226	55	1720	26 %

\*) percentages voor zover opgave van huur/koop is gedaan door gemeenten (97 % bekend).  
Bron: gemeentelijke opgaven.

**Tabel B.3. Aantal woonwagencentra grootte (aantal standplaatsen), per gemeente (1-1-2001)**

<i>gemeente</i>	<i>1-3 plaatsen</i>	<i>4-9 plaatsen</i>	<i>10-19 plaatsen</i>	<i>vanaf 20 plaatsen</i>	<i>totaal</i>
<i>Deventer</i>	13	10	2		25
<i>Hardenberg</i>	2	1			3
<i>Kampen</i>	1	7		1	9
<i>Raalte</i>	1	3			4
<i>Steenwijk</i>	1	4			5
<i>Zwolle</i>	4	14	4		22
<i>W-Overijssel</i>	22	39	6	1	68
<i>W-Overijssel (%)</i>	32%	57%	9%	1%	100%
<i>'s-Gravenhage</i>		1	5	4	10
<i>Leidschendam</i>	1	1	1		3
<i>Naaldwijk</i>			1		1
<i>Zoetermeer</i>	2	3	1	1	7
<i>Haaglanden</i>	3	5	8	5	21
<i>Haaglanden (%)</i>	14%	24%	38%	24%	100 %
<i>Best</i>				1	1
<i>Eindhoven</i>	4	6	6	1	17
<i>Nuenen</i>	1		2		3
<i>Son en Breugel</i>			3		3
<i>Valkenswaard</i>			2		2
<i>Veldhoven</i>			3		3
<i>ZO-Brabant</i>	5	6	16	2	29
<i>ZO-Brabant (%)</i>	17%	21%	55%	7%	100%
<i>Heerlen</i>	9	10	3		22
<i>Landgraaf</i>		5			5
<i>Maastricht</i>	1	13	2	1	17
<i>Meerssen</i>	3	2			5
<i>Sittard-Geleen</i>	19	21	5	1	46
<i>Stein</i>	1	6			7
<i>Susteren</i>		4	1		5
<i>Vaals</i>		1	1		2
<i>Valkenburg /G</i>		4	1		5
<i>Zuid-Limburg</i>	33	66	13	2	114
<i>Zuid-Limburg (%)</i>	29%	58%	11%	2%	100%
<b>Totaal 4 reg.</b>	63	116	43	10	232
<b>Totaal 4 reg. (%)</b>	27%	50%	19%	4%	100 %

Bron: gemeentelijke opgaven.

**Tabel B.4. Aandeel zigeuners in de woonwagenpopulatie, per regio (1-1-2001)**

<i>regio</i>	<i>totaal woonwagenbewoners (abs)</i>	<i>waarvan onderscheiden in zigeuners en overigen (abs)</i>	<i>waarvan zigeuners (%)</i>
<i>West-Overijssel</i>	987	0	*
<i>Haaglanden</i>	950	140	(0 %)*
<i>Zuidoost-Brabant</i>	1017	870	42 %
<i>Zuid-Limburg</i>	1636	645	(37 %)*
<b>Totaal</b>	4590	1655	(37 %)*

\*) Het aandeel woonwagenbewoners over wie bekend is of zij al dan niet zigeuner zijn, is te gering om een betrouwbare uitspraak te doen.

Bron: gemeentelijke opgaven.

**Tabel B.5. Leeftijdverdeling woonwagenbewoners, in vergelijking met alle inwoners van de vier regio's (% , 1-1-2001)**

<i>regio</i>	<i>0-19</i>	<i>20-39</i>	<i>40-64</i>	<i>65+</i>	<i>totaal</i>	<i>totaal abs</i>
<b><i>woonwagenbewoners in steekproefgemeenten</i></b>						
<i>West-Overijssel</i>	32	34	28	6	100 %	987
<i>Haaglanden*</i>	28	39	30	4	100 %	200
<i>Zuidoost-Brabant</i>	41	32	22	5	100 %	1016
<i>Zuid-Limburg**</i>	35	37	24	4	100 %	1377
<i>Totaal**</i>	35	35	25	6	100 %	3580
<b><i>alle inwoners in steekproefgemeenten</i></b>						
<i>West-Overijssel</i>	26	31	30	13	100 %	374.540
<i>Haaglanden*</i>	27	27	34	12	100 %	178.100
<i>Zuidoost-Brabant</i>	23	31	32	14	100 %	342.074
<i>Zuid-Limburg**</i>	22	29	35	15	100 %	349.413
<i>Totaal**</i>	24	30	32	14	100 %	1.244.127
<b><i>alle inwoners in alle gemeenten</i></b>						
<i>West-Overijssel</i>	27	30	30	13	100 %	476.991
<i>Haaglanden</i>	24	31	31	15	100 %	955.753
<i>Zuidoost-Brabant</i>	23	30	33	14	100 %	507.459
<i>Zuid-Limburg</i>	22	28	35	16	100 %	648.106
<i>Totaal</i>	24	30	32	14	100 %	2.588.309

\*) exclusief Den Haag (bekend: 21 %);

\*\*\*) exclusief Heerlen (bekend: 84 %).

Bronnen: gemeentelijke opgaven; CBS.

**Tabel B.6. Huishoudens woonwagenbewoners naar samenstelling (% , 2001)**

<i>regio</i>	<i>alleenstaande</i>	<i>2-pers.h.h.</i>	<i>1-oudergezin</i>	<i>2-oudergezin</i>	<i>overig</i>	<i>totaal</i>	<i>totaal abs</i>
<i>West-Overijssel</i>	16	25	10	45	4	100 %	337
<i>Haaglanden*</i>	33	15	12	37	4	100 %	82
<i>Zuidoost-Brabant</i>	22	14	15	46	3	100 %	274
<i>Zuid-Limburg*</i>	25	19	16	34	6	100 %	533
<b><i>Totaal 4 regio's</i></b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>40</b>	<b>5</b>	<b>100 %</b>	<b>1.226</b>

\*) exclusief 's-Gravenhage; \*\*) exclusief Heerlen.

Bron: gemeentelijke opgaven.

**Tabel B.7. Onderwijsdeelname van woonwagenleerlingen respectievelijk alle leerlingen in het primair onderwijs en in het voortgezet onderwijs/eerste fase, 2000/2001 (%)**

<i>regio</i>	<i>primair onderwijs</i>	<i>voortgezet onderwijs/ eerste fase</i>	<i>totaal</i>	<i>totaal abs</i>
<b>woonwagenbewoners</b>				
<i>West-Overijssel</i>	66	34	100	195
<i>Haaglanden</i>	*	*	*	89
<i>Zuidoost-Brabant</i>	81	19	100	264
<i>Zuid-Limburg</i>	71	29	100	860
<i>Totaal 4 regio's</i>	73	27	100	1408
<i>Nederland</i>	68	32	100	4001
<b>alle inwoners Nederland</b>	64	36	100	2,5 mln

Bronnen: KPC Groep; CBS.

**Tabel B.8. Deelname van woonwagenleerlingen respectievelijk alle leerlingen, aan het primair onderwijs, onderscheiden naar regulier en speciaal onderwijs (2000/2001; %)**

<i>regio</i>	<i>regulier basisonderwijs</i>	<i>speciaal onderwijs</i>	<i>geen/onb.</i>	<i>totaal</i>	<i>totaal abs</i>
<b>woonwagenbewoners</b>					
<i>West-Overijssel</i>	84	14	0	100	129
<i>Haaglanden</i>	*	*	*	*	73
<i>Zuidoost-Brabant</i>	91	9	0	100	215
<i>Zuid-Limburg</i>	80	20	0	100	608
<i>Totaal 4 regio's</i>	84	15	0	100	1025
<i>Nederland</i>	84	14	1	100	2702
<b>alle inwoners Nederland</b>	95	5	0	100	1,6 mln

Bronnen: KPC Groep; CBS.

**Tabel B.9. Deelname door woonwagenleerlingen respectievelijk alle leerlingen aan de eerste fase voortgezet onderwijs, naar schooltype (2000/2001; %)**

<i>regio</i>	<i>vbo</i>	<i>mavo/havo/vwo</i>	<i>speciaal vo</i>	<i>geen</i>	<i>onbekend</i>	<i>totaal</i>	<i>totaal abs.</i>
<b>woonwagenbewoners</b>							
<i>West-Overijssel</i>	58	6	36	0	0	100	66
<i>Haaglanden</i>	-	-	-	-	-	-	16*
<i>Zuidoost-Brabant</i>	41	6	33	12	8	100	49
<i>Zuid-Limburg</i>	55	6	36	2	1	100	252
<i>Totaal 4 regio's</i>	56	6	34	3	1	100	383
<i>Nederland</i>	62	8	21	9		100	1299
<b>alle inwoners Nederland</b>	onb.	onb.	5	-	-	100	909.620

Bronnen: KPC Groep; CBS.

**Tabel B.10. Deelname door woonwagenleerlingen respectievelijk alle leerlingen aan de tweede fase van het voortgezet onderwijs, onderscheiden naar schooltype (Zuidoost-Brabant en Zuid-Limburg, 2000/2001; %)**

<i>regio</i>	<i>Beroeps-begeleidende leerweg</i>	<i>Beroeps-opleidende leerweg</i>	<i>Volwassenen-educatie</i>	<i>Geen</i>	<i>Onbekend</i>	<i>Totaal</i>	<i>Totaal abs</i>
<i>woonwagenbewoners</i>	50	12	2	28	8	100	64
<i>alle inwoners</i>	34	66	onb.	onb.	-	100	451.990

Bronnen: KPC Groep; CBS.

**Tabel B.11. Mate van schoolverzuim door woonwagenleerlingen in Zuidoost-Brabant en Zuid-Limburg\*, 2000/2001 (%)**

	<i>0 dagen</i>	<i>1-2 dagen</i>	<i>2-4 dagen</i>	<i>5-10 dagen</i>	<i>&gt;10 dagen</i>	<i>totaal</i>	<i>totaal abs</i>
<i>primair onderwijs</i>							
<i>Zuidoost-Brabant</i>	28	14	15	9	34	100	170
<i>Zuid-Limburg</i>	13	30	30	15	13	100	47
<i>Totaal 2 regio's</i>	24	17	18	11	30	100	217
<i>voortgezet onderwijs 2 regio's</i>	10	15	5	3	13	100	46

\*) Dit gegeven is bekend voor een kwart (primair onderwijs) respectievelijk 7 % (voortgezet onderwijs) van de woonwagenleerlingen in beide regio's. In hoeverre deze selectie representatief is, is onbekend.

Bron: KPC Groep.

**Tabel B.12. Scholen naar aantal woonwagenleerlingen per school in Zuidoost-Brabant en Zuid-Limburg, 2000/2001 (%)**

<i>aantal ww-leerlingen per school</i>	<i>1-5</i>	<i>6-10</i>	<i>11-15</i>	<i>&gt;15</i>	<i>totaal</i>	<i>totaal abs</i>
<i>primair onderwijs</i>						
<i>Zuidoost-Brabant</i>	88	4	4	4	100	49
<i>Zuid-Limburg</i>	67	21	5	7	100	73
<i>Totaal 2 regio's</i>	75	14	5	6	100	122
<i>voortgezet onderwijs 2 regio's</i>	82	10	6	2	100	49

Bron: KPC Groep.



**Tabel B.13. Ingeschreven werkzoekenden onder woonwagenbewoners respectievelijk onder alle inwoners, per regio (gemiddeld 1998-2000)**

regio	werkend (%)	werkloos (%)			totaal ingeschr. werkzoekenden (%)	totaal ingeschr. werkzoekenden (abs)	werkzoekenden t.o.v. inwoners (%)
		< 1 jaar	1-3 jaar	> 3 jaar			
<b>woonwagenbewoners</b>							
West-Overijssel	20	40	17	24	100	120	12
Haaglanden	9	36	26	28	100	76	10
Zuidoost-Brabant	19	30	22	29	100	206	23
Zuid-Limburg	20	25	24	31	100	333	21
Totaal	19	30	23	29	100	735	17
<b>alle inwoners</b>							
West-Overijssel	32	41	13	14	100	13.911	4
Haaglanden	22	41	20	18	100	35.539	6
Zuidoost-Brabant	31	34	16	20	100	13.877	4
Zuid-Limburg	38	31	15	16	100	28.434	7
Totaal	30	37	17	17	100	91.761	5

Bron: Arbeidsvoorziening Nederland.

**Tabel B.14. Deelname aan WIW-dienstbetrekkingen door woonwagenbewoners respectievelijk alle inwoners, per regio (gemiddeld over 1998 t/m 2000)\***

regio	absoluut	% van inwoners
<b>woonwagenbewoners</b>		
West-Overijssel	12	18
Haaglanden	3	3
Zuidoost-Brabant	10	8
Zuid-Limburg	49	56
Totaal	74	19
<b>alle inwoners</b>		
West-Overijssel	688	3
Haaglanden	2.639	5
Zuidoost-Brabant	687	2
Zuid-Limburg	561	4
Totaal	4.575	3

\*) gegevens van 17 van de 25 onderzoeksgemeenten:  
 West-Overijssel: excl. Zwolle;  
 Haaglanden: excl. Naaldwijk;  
 Zuid-Limburg: alleen Maastricht, Meerssen, Valkenburg aan de Geul.  
 Bronnen: regionale stichtingen voor bemiddeling in gesubsidieerde arbeidsplaatsen.

**Tabel B.15. Verdeling over WIW-fasen van woonwagenbewoners respectievelijk allen die langer dan 1 jaar werkloos zijn, per regio (% , gemiddeld over 1998-2000)**

<i>regio</i>	<i>fase 1</i>	<i>fase 2</i>	<i>fase3</i>	<i>fase4</i>	<i>onbek.</i>	<i>geen</i>	<i>totaal</i>
<b><i>woonwagenbewoners</i></b>							
<i>West-Overijssel</i>	12	4	10	63	5	6	100
<i>Haaglanden</i>	6	2	22	67	3	0	100
<i>Zuidoost-Brabant</i>	3	1	10	81	5	0	100
<i>Zuid-Limburg</i>	4	6	36	52	1	0	100
<i>Totaal</i>	5	4	23	64	3	1	100
<b><i>alle inwoners</i></b>							
<i>West-Overijssel</i>	33	7	14	33	9	4	100
<i>Haaglanden</i>	23	9	24	40	5	0	100
<i>Zuidoost-Brabant</i>	28	5	18	40	9	0	100
<i>Zuid-Limburg</i>	20	12	36	27	3	1	100
<i>Totaal</i>	24	9	25	35	6	1	100

Bron: Arbeidsvoorziening Nederland.

Tabel B.16. Personen en besteedbaar inkomen naar sociaal-economische categorie, 1998

	Bevolking Nederland		Bevolking regio 1-4		Woonwageneigenaren regio 1-4	
	absoluut	%	absoluut	%	absoluut	%
<b>Aantal (× 1000)</b>						
<b>Bevolking</b>	15 760,2	100	1 543,3	100	3,7	100
<i>w.o. met</i>						
<i>Inkomen</i>	11 450,2	73	1 136,0	74	2,2	59
<i>52 weken inkomen</i>	10 076,9	64	996,3	65	1,9	51
<i>w.v. naar sociaal-economische categorie</i>						
<i>actief</i>	6 589,2	42	622,7	40	0,5	13
<i>zelfstandig</i>	762,5	5	62,7	4	0,2	4
<i>werknemer</i>	5 826,7	37	560,0	36	0,3	9
<i>niet-actief</i>	3 465,7	22	373,6	24	1,4	38
<i>werkloos+bijstand</i>	575,1	4	68,9	4	1,1	30
<i>arbeidsongeschikt</i>	571,6	4	61,4	4	0,1	3
<i>pensioen</i>	2 318,9	15	241,1	16	0,2	6
<b>Gemiddeld besteedbaar inkomen (× 1000 gld)</b>						
<b>Bevolking</b>	22,0		22,0		11,7	
<i>w.o. met</i>						
<i>Inkomen</i>	30,3		29,9		19,7	
<i>52 weken inkomen</i>	33,3		32,8		21,4	
<i>w.v. naar sociaal-economische categorie</i>						
<i>actief</i>	36,6		36,1		23,1	
<i>zelfstandig</i>	37,7		37,5		22,6	
<i>werknemer</i>	36,5		36,0		23,3	
<i>niet-actief</i>	27,0		27,2		18,5	
<i>werkloos+bijstand</i>	21,6		21,5		17,4	
<i>arbeidsongeschikt</i>	25,7		25,5		22,6	
<i>pensioen</i>	28,6		29,3		20,9	

Bron: CBS Regionaal inkomensonderzoek 1998

Tabel B.17. Personen en besteedbaar inkomen naar sociaal-economische categorie en geslacht, 1998

	Aantal (× 1000)			Gemiddeld besteedbaar inkomen (× 1000 gld)		
	Totaal	Mannen	Vrouwen	Totaal	Mannen	Vrouwen
<b>Woonwagenebewoners regio 1-4</b>	3,7	1,9	1,8	11,7	13,0	10,3
<i>w.o. met</i>						
<i>Inkomen</i>	2,2	1,1	1,1	19,7	22,0	17,3
<i>52 weken inkomen</i>	1,9	1,0	0,9	21,4	23,7	18,9
<i>w.v. naar sociaal-economische categorie</i>						
<i>actief</i>	0,5	0,3	0,2	23,1	34,7	18,7
<i>zelfstandig</i>	0,2	0,2	x	22,6	41,0	x
<i>werknemer</i>	0,3	0,2	0,1	23,3	29,7	x
<i>niet-actief</i>	1,4	0,6	0,8	18,5	18,0	18,9
<i>werkloos+bijstand</i>	1,1	0,5	0,6	17,4	16,3	18,2
<i>arbeidsongeschikt</i>	0,1	0,1	x	22,6	x	x
<i>pensioen</i>	0,2	0,1	0,1	20,9	x	x
<b>Nederland</b>	15 760,2	7 788,2	7 972,0	22,0	29,3	15,0
<i>w.o. met</i>						
<i>Inkomen</i>	11 450,2	6 118,0	5 332,2	30,3	37,2	22,3
<i>52 weken inkomen</i>	10 076,9	5 529,2	4 547,7	33,3	40,1	25,0
<i>w.v. naar sociaal-economische categorie</i>						
<i>actief</i>	6 589,2	3 994,6	2 594,6	36,6	43,0	26,7
<i>zelfstandig</i>	762,5	518,1	244,4	37,7	42,0	28,6
<i>werknemer</i>	5 826,7	3 476,5	2 350,2	36,5	43,2	26,5
<i>niet-actief</i>	3 465,7	1 534,6	1 953,1	27,0	32,4	22,6
<i>werkloos+bijstand</i>	575,1	259,2	316,0	21,6	23,7	19,8
<i>arbeidsongeschikt</i>	571,6	324,9	246,7	25,7	29,7	20,5
<i>pensioen</i>	2 318,9	942,3	1 376,6	28,6	35,7	23,8

Bron: CBS Regionaal inkomensonderzoek 1998

x = geheimhouding

---

## C Beschikbaar gekregen informatie

---

### C.1 Demografie

Onder het kopje 'demografie' zijn kenmerken met betrekking tot de huisvesting en met betrekking tot de bewoners geschaard.

In onderstaand schema is aangegeven welke van de door het Ministerie van Binnenlandse Zaken gevraagde gegevens zijn verkregen, inclusief de aard van de bron, en welk niet.

Schema C.6. Demografische situatie

<i>gegevens</i>	<i>opgenomen</i>	<i>bron(nen)</i>
<i>aantal centra per gemeente</i>	ja	gemeenten
<i>aantal bezette, niet bezette, passantenplaatsen per centrum</i>	ja	gemeenten
<i>aantal wagens</i>	ja	gemeenten
<i>huur/koopwagens</i>	ja	gemeenten
<i>verplaats-/verhuisbewegingen</i>	nee	gemeenten
<i>bewoners naar leeftijd en huishoudenssamenstelling</i>	ja	gemeenten

Over alle kenmerken is informatie ontvangen, waarbij gemeenten de informanten zijn. Als eerder aangegeven is de informatie per gemeente niet altijd compleet.

De informatie met betrekking tot verhuis- en verplaatsbewegingen is evenals bij de eerste meting – hoewel eenduidiger bevraagd – toch te partieel en te weinig vergelijkbaar om over te rapporteren.

Voor informatie over het aantal standplaatsen zijn twee bronnen geraadpleegd: het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft in 1999 een generieke meting uitgevoerd onder alle Nederlandse gemeenten van het aantal standplaatsen. Deze gegevens zijn beschikbaar gesteld voor de monitor.

Naast statistische informatie zijn door gemeenten ook de adresgegevens verstrekt van de woonwagendstandplaatsen, omdat deze nodig zijn voor het genereren van informatie uit bestanden waarin woonwagendbewoners als zodanig niet kunnen worden onderscheiden, maar die wel adresgegevens bevatten.

---

### C.2 Onderwijs

#### *primair en voortgezet onderwijs*

Voor het verzamelen van onderwijsgegevens zijn twee bronnen op landelijk niveau geraadpleegd: informatie van de KPC Groep op basis van de projecten voor Onderwijs aan Woonwagen- Zigeunerleerlingen (OWWZ) en publicaties van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

De KPC Groep heeft over minder regio's een leerlingen gegevens kunnen leveren dan bij de nulmeting. Werd bij de nulmeting nog een toename van het aantal OWWZ-projecten geconstateerd, inmiddels is sprake van een afname. Daardoor zijn er zo goed als geen gegevens over Haaglanden en wordt over deze regio dan ook

niet apart gerapporteerd. Over West-Overijssel ontbreken sommige gegevens en over de andere twee regio's zijn bepaalde gegevens slechts over een deel van de leerlingen die zijn opgenomen in de volgsystemen van de OWWZ-projecten, bekend. Over eventuele selectiviteit in de waarneming die daarbij optreedt, kan geen uitspraak worden gedaan.

De verminderde beschikbaarheid van onderwijsgegevens heeft er ook toe geleid dat gewerkt moest worden met gegevens over verschillende schooljaren. De meeste gegevens hebben betrekking op het jaar 2000/2001, sommige echter op 1999/2000.

Een ander verschil met de nulmeting heeft betrekking op een wijziging in de wet- en regelgeving. Voor het speciaal onderwijs is nieuwe wetgeving van kracht.<sup>40</sup> Binnen het voortgezet onderwijs zijn de typen beroeps-onderwijs gewijzigd.<sup>41</sup>

De in deze rapportage gepresenteerde gegevens moeten worden beschouwd als de best beschikbare. Doordat gebruik is gemaakt van informatie uit dezelfde leerlingvolgsystemen is sprake van een optimale vergelijkbaarheid met de nulmeting.

### ***basiseducatie en volwasseneneducatie***

Van deelname aan basiseducatie en volwasseneneducatie wordt niet centraal geregistreerd in hoeverre het woonwagengewoners betreft. Informatie zou derhalve alleen kunnen worden gegenereerd uit registraties waarin individuele leerlingen zijn opgenomen, inclusief adresgegevens. Hiervan bestaat geen centraal bestand; informatie wordt alleen bijgehouden bij de onderwijsinstellingen, die elk onderwijs bieden aan leerlingen uit een regio (waarvan onderzoeksgemeenten deel uitmaken). Informatieverzameling bij de lijst decentrale onderwijsinstellingen – de regionale onderwijscentra ROC's – zou zowel organisatorisch (handmatig uitzoekwerk) als inhoudelijk (afbakening populaties, dekkendheid onderwijsinstellingen en relevante mee te nemen richtingen daarbinnen) intensief en complex zijn. Dit traject is daarom niet verder begaan.

### ***overzicht gepresenteerde gegevens***

In schema 2.2 is aangegeven over welke indicatoren informatie wordt gepresenteerd.

Voor alle indicatoren geldt, dat het om partiële informatie gaat, omdat gegevens over gehele of gedeeltelijke regio's ontbreekt.

---

40. Wijzigingen in onderwijswetgeving zijn: de vervanging van de Wet op het basisonderwijs en de Interimwet op het speciaal en voortgezet speciaal onderwijs door de Wet op het primair onderwijs en de Wet op de Expertisecentra. De consequentie is onder andere dat het speciaal onderwijs onder het primair onderwijs wordt gerekend en het voortgezet speciaal onderwijs onder het voortgezet onderwijs. Voorheen werd geen onderscheid gemaakt tussen speciaal en voortgezet speciaal onderwijs, en werd alles bij het primair onderwijs gerekend.

41. De nieuwe structuur van het beroepsonderwijs kent nu de beroepsbegeleidende leerweg (BBL), beroepsopleidende leerweg (BOL) en de volwasseneneducatie.

### Schema C.7. Onderwijssituatie

<i>gegevens</i>	<i>opgenomen</i>	<i>bron(nen)</i>
<i>(part.) leerplichtigen naar leeftijd</i>	ja	KPC Groep
<i>bezochte scholen naar type en aantal woonwagenerlerlingen</i>	ja	KPC Groep
<i>verwijzingen s.o.</i>	ja	KPC Groep, (CBS)
<i>schoolniveau</i>	ja	KPC Groep
<i>onderwijseindniveau, slaagpercentages, voortijdige uitval</i>	nee	(KPC Groep)
<i>schoolverzuim</i>	ja	KPC Groep
<i>deelname Basised.&amp; Voortgez. Volw. onderwijs</i>	nee	

---

## C.3 Arbeid en inkomen

De indicatoren inkomen, uitkeringsgerechtigden en ondernemerschap zijn op vergelijkbare wijze als bij de nulmeting gemeten en er kan derhalve ook zonder meer een vergelijking in de tijd worden gemaakt.

Ten aanzien van gesubsidieerde werkgelegenheid is de wetgeving gewijzigd. Per 1 januari 1998 is de Wet Inschakeling Werkzoekenden (WIW) ingevoerd. Conform de WIW worden werklozen die langer dan een jaar werkloos zijn ondergebracht in een bepaalde fase die samenhangt met de extra inspanning die gedaan zou moeten worden om de werkloze te laten deelnemen aan betaalde arbeid. In fase 1 vallen de gemakkelijkst bemiddelbaren, in fase 4 de moeilijkst bemiddelbaren voor wie eerste (sociale) activeringstrajecten nodig zijn voordat men op de arbeidsmarkt kan worden ingezet. Informatie over de spreiding van werklozen over de verschillende fasen is nu ook opgenomen.

In het kader van de WIW wordt ook gesubsidieerde werkgelegenheid aangeboden. Deze is in de plaats gekomen van banenpools en arbeidsplaatsen conform het Jeugdwerkgarantieplan. Informatie over deze zogenaamde WIW-dienstbetrekkingen wordt in deze tweede meting gepresenteerd en vergeleken met de informatie over deelname aan banenpool/JWG in de nulmeting.

Informatie over fraude met uitkeringen of belastingen wordt nu, evenmin als in de nulmeting, gepresenteerd (zie hierna).

Onderstaand schema laat zien welke van de door het Ministerie van Binnenlandse Zaken gevraagde gegevens in het rapport kunnen worden gepresenteerd.

### Schema C.8. Arbeid en inkomen

<i>gegevens</i>	<i>opgenomen</i>	<i>bron(nen)</i>
<i>besteedbaar inkomen per regio</i>	ja (totaal 4 regio's)	CBS
<i>in woonwagencentra gevestigde ondernemers</i>	ongeveer (niet per centrum)	CBS
<i>ingeschreven werkzoekenden, duur werkloosheid</i>	ja	Arbvz. Ned.
<i>fase WIW</i>	ja	Arbvz. Ned.
<i>deelname aan WIW-banen</i>	ja	div. stichtingen
<i>uitkeringsgerechtigden naar huishoudenskenmerken</i>	ongeveer (niet naar huishoudenskenmerken)	CBS
<i>belastingfraude</i>	nee	
<i>uitkeringsfraude</i>	nee	

Informatie over fraude met belastingaangifte of uitkeringen is niet verkregen. Hieronder wordt nader aangegeven waarom dat niet is gelukt.

#### **uitkeringsfraude**

Het CBS beschikt in principe over informatie met behulp waarvan bijstandsfraude onder woonwageneigenaren, in vergelijking met de totale bevolking (gerelateerd aan het aantal bijstandsgerechtigden op een bepaald moment) zou kunnen worden afgeleid. Er blijken echter nogal wat haken en ogen te zitten aan de technische, praktische en ook inhoudelijke mogelijkheden om informatie verover bijstandsfraude te genereren en vervolgens te kunnen interpreteren.

In technische zin kunnen op individueel niveau (met als ingang sofinummers) uit de bijstandsfraudestatistiek gegevens over bijstandsfraude (jaar 2000) worden gegenereerd, nadat eerst bij het CBS een koppeling is gemaakt tussen door Cebeon geleverde adressen en bij het CBS aanwezige GBA-gegevens om een bestand van sofinummers van woonwageneigenaren aan te leggen.

Inhoudelijk zijn er echter ook verschillende aandachtspunten naar voren gebracht door het CBS. Deze zijn:

1. De betrouwbaarheid van het bestand is niet optimaal. De statistiek is onlangs doorgelicht en er bestaan twijfels of het niveau van geregistreerde fraude wel klopt, of dat (wellicht verschillend per gemeente) sprake is van onderschatting. Dit heeft te maken met de wijze van gemeentelijke registratie en de beslissing wanneer een geval als fraude wordt aangemerkt.  
Voor de geconstateerde problemen zijn inmiddels oplossingen gevonden en de vragenlijst voor 2002 is dan ook gewijzigd. Vanaf 2002 verwacht het CBS betere gegevens te hebben.
2. De geconstateerde fraude kan betrekking hebben op een voorafgaande periode van enkele jaren. Inmiddels kan de betreffende persoon al lang geen bijstandsuitkering meer hebben. Het is de vraag waaraan het aantal geconstateerde gevallen anno 2000 moet worden gerelateerd; als er een ontwikkeling in bijstandsgerechtigden onder woonwageneigenaren is die afwijkt van de algemene ontwikkeling, kan niet zonder meer worden gerelateerd aan het aantal bijstandsgerechtigden in 2000.
3. De geconstateerde gevallen worden mede bepaald door de inspanningen die gemeenten doen om fraude te onderzoeken. Wisselende aantallen tussen jaren houden dus voor een deel verband met inspanningen van de gemeente. Je zou niet 1 jaar moeten nemen maar een aantal jaren om dergelijke toevallige pieken of dalen uit te middelen.



4. De groep woonwagenebewoners is erg klein. In de onderzoeksgemeenten in de nulmeting ging het om circa 300 woonwagenebewoners met een bijstandsuitkering. Het gemiddelde fraudepercentage in 2000 ligt rond de 2,5 % (geconstateerde fraude in 2000 ten opzichte van het aantal bijstandsgerechtigden gedurende 2000). Stel dat woonwagenebewoners op het gemiddelde zitten, dan zouden 7 à 8 fraudegevallen moeten worden aangetroffen. De betrouwbaarheidsmarges zijn dan zeer ruim: bij het vinden van 4 gevallen (1 % fraude) of bij het vinden van 15 gevallen (5 % fraude) zouden de conclusies tegengesteld zijn (de helft van respectievelijk 2 maal zoveel als gemiddeld). Bij een zo laag aantal bijstandsgerechtigden is het derhalve vrijwel niet mogelijk om 'harde' conclusies te trekken over de mate waarin fraude plaatsvindt. Alleen bij evident hoge aantallen zou dat het geval zijn. In combinatie met de hiervoor genoemde factoren (invloed van toeval en onvolledigheid) geldt dat des te sterker.

Bovenstaande punten betekenen dat bij de interpretatie van uitkomsten vele slagen om de arm moeten worden gehouden.

### **belastingfraude**

Gegevens over belastingfraude onder woonwagenebewoners, in relatie tot de totale Nederlandse bevolking, blijken als zodanig niet beschikbaar bij de Belastingdienst.

Het genereren van kwantitatieve gegevens over belastingfraude onder woonwagenebewoners in vergelijking met de totale bevolking is niet mogelijk.

Het ministerie van Financiën heeft voorts aangegeven, dat de Belastingdienst wel actief meewerkt aan lokale woonwagenepilots (waarin sprake is van een integrale overheidsbenadering), die in een aantal gemeenten worden uitgevoerd of nog worden gestart. Het betreft geen telling of representatief beeld.

Dus ook hier is geen informatie over beschikbaar gekregen.

---

## **C.4 Veiligheid en leefbaarheid**

Veiligheid en leefbaarheid is een breed thema; zowel het bieden van een veilige leefomgeving als het ervaren van een veilige leefomgeving door woonwagenebewoners maken hier deel van uit. In de opdracht voor de monitor is aangegeven voor beide kanten gegevens in kaart te brengen, die ook expliciet zijn benoemd door het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

**Schema C.9. Veiligheid en leefbaarheid**

<i>gegevens</i>	<i>opgenomen</i>	<i>bron(nen)</i>
<i>processen verbaal</i>	ongeveer ('incidenten')	politiecorpsen
<i>drugs-gegevens</i>	ja	politiecorpsen
<i>aangiften slachtoffers</i>	ja	politiecorpsen
<i>veroordelingen en strafmaat</i>	nee	(min. van Justitie)
<i>brandveiligheid</i>	nee	
<i>deelname sport &amp; spel</i>	nee (alleen kwalitatieve informatie)	prov. steunfuncties
<i>waardering woonomgeving, bereikbaarheid voorzieningen, belangenbehartiging, politieke participatie</i>	nee (alleen kwalitatieve informatie)	prov. steunfuncties

In vergelijking met de eerste meting zijn minder gegevens achterhaald. Onderstaand wordt ingegaan op de beschikbaarheid van de verschillende typen gegevens.

### ***incidenten, drugs en slachtofferschap***

In niet één van de geraadpleegde bestanden zijn woonwagengewoners als zodanig herkenbaar. Dat betekent dat zij ten behoeve van het onderzoek op basis van het woonadres zijn onderscheiden.

Gegevens over vandalisme, drugs en slachtofferschap konden door drie van de vier politiecorpsen worden geleverd (IJssellanden, Zuidoost-Brabant en Zuid-Limburg).

### ***veroordelingen en strafmaten***

Het Ministerie van Justitie was dit keer niet in staat tijdig informatie over veroordelingen en strafmaten te genereren. Aangegeven is dat men in verband met de overgang naar een nieuw systeem achterstand had opgelopen met werkzaamheden en daarom in 2001 geen capaciteit had om gegevens voor de monitor woonwagengewoners te leveren.

### ***brandveiligheid***

Ten aanzien van de brandveiligheid op woonwagencentra zijn verschillende mogelijke informatiekanaalen onderzocht. Uitgebreid is nagegaan of er zinvolle (interpretabele) gegevens konden worden verzameld. Er is daartoe contact geweest met de verzekeringsmaatschappij die zich specifiek op woonwagens richt (Rialto) en met het CBS, afdeling Brandweerstatistiek.

Rialto kon wel informatie over schadegevallen binnen haar eigen administratie leveren, maar dergelijke gegevens konden niet worden gerelateerd aan een referentiekader, waardoor aan een absoluut aantal op zichzelf geen betekenis kon worden ontleend.

Het CBS leek aanvankelijk wel informatie te kunnen leveren over branden in of aan 'mobiele woningen'. De telling blijkt echter niet op het niveau van deze 'woningen' (waaronder woonwagens) te zijn maar het aantal branden te betreffen (per brand kunnen meer woningen zijn betrokken), en daarbij is onduidelijk in welk geval een brand als zodanig wordt geregistreerd (alleen met schade?, alleen met uitrukken brandweer?). Ook de afbakening van 'mobiele woning' is niet duidelijk. Geconcludeerd is dat ook de CBS-brandweergegevens niet geschikt zijn voor deze monitor.

### ***waardering woonomgeving, participatie, etc.***

De bereikbaarheid van voorzieningen is kwalitatief benaderd in interviews met provinciale steunfuncties. Dat geldt ook voor de overige items, te weten deelname aan sport en spel, belangenbehartiging en politieke participatie zijn we er niet in geslaagd kwantitatief materiaal te verzamelen.

Dit heeft enige subjectieve informatie opgeleverd, vanuit de perceptie van geïnterviewde. Algemene conclusies met betrekking tot de positie van woonwagengewoners zijn hieruit lastig te trekken.