

en verondersteld dat—de ontwikkelingen in een theoretische wetenschap cumulatief bijdragen aan verbetering der inzichten, wetenschappelijke vooruitgang dus. Dit is een internalistische, maar analytische aanpak. Er wordt immers een impuls tot theoretische dynamiek aangewezen. Het alternatief is een relativistische beschouwing, maar hierbij dringt zich de vraag op, waarop dan de inhoud van theorieën en vooral de veranderingen daarin terug te voeren. Een internalistische benaderingswijze zonder een of ander analytisch-verklarend beginsel dwingt tot de aanpak waarvoor Kalshoven expliciet kiest: een beschrijvende opsomming waarin hij wel theoretische inzichten afzonderlijk aan een intern-logische evaluatie onderwerpt.

A. C. A. M. Bots

D. A. T. van Ooijen, *'Je moet hier weg, hier komen mensen wonen'. Woonwagenebeleid in Nederland (1890-1990)* (Dissertatie Rotterdam 1993; Den Haag: Sdu uitgeverij Koninginnegracht, 1993, 451 blz., f59,90, ISBN 90 12 08036 3).

Achter deze welgekozen titel gaat een beleidshistorische studie schuil naar een eeuw woonwagenebeleid in Nederland. De auteur heeft daar in zijn leven veel mee van doen gehad: in 1959-1961 als onderwijzer te Gemert (met vier leerplichtige kinderen van een woonwagencentrum op school), sinds de jaren zeventig als woordvoerder op dit terrein van de Partij van de arbeid en als voorzitter van de RK Vereniging van woonwagenerken in Nederland (na een aantal naamsveranderingen geheten Vereniging landelijk woonwagenerk) vanaf 1974. Na zijn — niet in alle opzichten succesvolle — lidmaatschap van het college van bestuur van de Open Universiteit (1986-1991), heeft hij de tijd gevonden zijn inzichten en ervaringen samen te vatten in de vorm van deze dissertatie.

Het is niet eenvoudig het boek te kenschetsen. Het is in ieder geval geen traditionele historische studie. Het lijkt veel meer op een ernstig uit de hand gelopen nota van een parlamentslid, die de achtergronden van het gevoerde beleid eens grondig heeft willen onderzoeken. Vooral over de periode waarin Van Ooijen zelf deel uitmaakte van het beleidscircuit biedt hij de meeste informatie. De structuur van het boek wordt verder in hoge mate bepaald door het volgen van formele, voor een goed deel vooral ook juridische procedures en bescheiden: wetten, formele regelingen, rapporten van deskundigen en belangenvertegenwoordigers, nota's, moties en wetswijzigingen, kortom de parafernalia van het moderne parlementaire verkeer. Het licht teleurstellende effect hiervan is echter dat in het boek vrijwel geen woonwagenebewoner voorkomt, hoewel Van Ooijen onmiskenbaar zich persoonlijk betrokken toont bij de ongeveer 25.000 woonwagenebewoners in Nederland.

De analyse die, met nogal wat herhalingen overigens, wordt gegeven komt kort samengevat op het volgende neer. Mensen die met een kar of wagen door het land trokken zijn er natuurlijk al heel lang, maar deze groep is vooral gegroeid door een combinatie van krotopruiming (na 1900) en scherpe woningnood (vooral sinds de eerste wereldoorlog). De wet op woonwagene en woonschepen van 1918 probeerde het verschijnsel als zodanig wel te reguleren, maar veel haalde het niet uit. De enige instantie, naast de veldwachterij, die zich met de bewoners bezig hield was het RK liefdewerk 'ten bate van kennisreizigers, bewoners van woonschepen en woonwagene'. Deze bemoeienis had wei wat moois, maar was tevens gebaseerd op de gedachte dat de woonwagenebewoners overal trachtten te halen wat er te halen viel en dat er zo natuurlijk weinig terecht kwam van katholieke vorming. Vandaar dat er aan het eind van de jaren dertig zelfs een landelijke registratie werd opgezet (samen met de beruchte Lentz). Tijdens de tweede

wereldoorlog werd er een trekverbod voor woonwagens ingesteld, verschillende bewoners werden als asociale elementen naar Westerbork getransporteerd (zij het later veelal vrijgelaten wegens arische afkomst). De ervaringen uit deze periode werden vooral van belang daar zich in de loop der jaren zestig een herhaling leek voor te doen: de overheid beijverde zich de woonwagenbewoners gelukkig te maken door hen te concentreren in grote, regionale kampen. Slechts zo immers was het mogelijk de voorzieningen op acceptabel niveau te brengen en bovenal de kinderen deel te laten nemen aan onderwijs. Dit beleid, waar geen woonwagenbewoner tevoren in gekend was, mislukte al binnen enkele jaren spectaculair. Van Ooijen maakt het zich hier niet gemakkelijk en behandelt evenwichtig het welwillend streven van de nationale overheid, succes en falen van het concentratiebeleid, de taaië tegenstand van vele gemeenten, het overhandigen van talloze fooien als de woonwagenbewoners maar opkrasten, alsook de kritiek op het beleid van Mazirel en Rogier (die de parallel met het Derde Rijk wel erg gretig trokken). Daarna begon de moeizame periode van schikken en plooiën: tal van gemeenten werden gedwongen lokaties te vinden voor kleine kampen, de bijstandswet werd ruim aangesproken en bijna alle leerplichtige kinderen kwamen langzamerhand ook echt op school.

De tragiek achter dit verhaal is echter dat de economische mogelijkheden voor woonwagenbewoners vrijwel zijn verdampt. De traditionele beroepen (scharenslijpen, stoelen matten etc.) zijn verplaatst naar het openlucht museum en de eisen die aan autosloperijen en de oud metaalhandel worden gesteld (zowel op het gebied van management als milieuwetgeving) zorgen er voor dat ook die mogelijkheden zijn afgesneden. Bij woonwagenbewoners schijnt overigens nog veelal het idee te leven dat het wel beter zou gaan als de oude, 'volkomen' trekvrjheid zou worden hersteld. Dat is een illusie, die nog eens wordt bevestigd door het feit dat de meeste woonwagens nog slechts met behulp van diepladers te verplaatsen zijn. De beleidsvoorstellen die Van Ooijen hieraan verbindt zijn wellicht te overwegen, maar het zou het kader van een historische recensie te ver oprekken als daar nader op zou worden ingegaan.

Het geheel is ongetwijfeld een informatief en tot nadenken stemmend boek. En toch laat het ons met een aantal vragen zitten. Gaat het bij de bewoners van woonwagens inderdaad om een 'proletarische achterhoede', wordt met andere woorden de discussie tussen Haveman en Van Doorn hier impliciet voortgezet? Wat is nu de betekenis van het feit dat de bemoeienis met woonwagenbewoners decennialang vrijwel uitsluitend in handen was van het particulier initiatief van rooms-katholieken en bovenal, wat was daar dan het effect van, wat zegt het ons over kwesties als 'verzuiling' of 'maatschappelijk middenveld'? Wat zijn de regelmechanismen in een samenleving, waarin op nationaal niveau een beleid wordt doorgedrukt dat kennelijk noch door woonwagenbewoners, noch door gemeenten op prijs werd gesteld, valt het mislukken daarvan wel te wijten aan een soort grootschalige communicatiestoornis? Het vrijwel geheel ontbreken van dit type vragen leidt er tenslotte toe dat het boek maar matig bevredigend is.

P. de Rooy

J. Plantenga, *Een afwijkend patroon. Honderd jaar vrouwenarbeid in Nederland en (West-) Duitsland* (Dissertatie Groningen 1993; Amsterdam: SUA, 1993, xii + 283 blz., f48,50, ISBN 90 6222 253 6).

De dissertatie van de econome Plantenga handelt over de vraag waarom in Nederland de arbeidsmarktparticipatie van vrouwen zo lang zo laag is gebleven. Hoewel dit een bekend en ook bediscussieerd verschijnsel is, bleef omvattend onderzoek naar de achtergrond hiervan achter-