

Nederlandse steden en hun verleden. Enkele thema's uit de recente geschiedschrijving

Boudien de Vries

Stadshistorici houden zich bezig met steden en hun verleden. Ze analyseren politieke, economische, sociale, culturele en ruimtelijke processen binnen een stad, tussen steden en hun omgeving en tussen steden onderling. Het gaat niet alleen om deze historische processen op zichzelf, maar ook op hun wederzijdse beïnvloeding.¹ Geen stadsgeschiedenis zonder een definitie van het begrip stad. Dit lijkt geen probleem. We kunnen ons gemakkelijk allerlei nederzettingen uit het verleden voorstellen die beslist de naam van stad verdienen, zoals Athene, Rome en Constantinopel. Maar waarom? Vanwege hun inwonertal? Een volmondig ja op deze vraag roept weer nieuwe vragen op. Metropolen zijn ongetwijfeld steden, maar bij welk inwonertal is sprake van een stad? Waar ligt de grens? Wat in een regio of periode een tamelijk sterke concentratie van mensen is, krijgt in een ander gebied of tijdvak nauwelijks de naam van dorp. In 1300 had Leiden ongeveer 3000 inwoners, de stad had toen al enige decennia stadsrecht. Brugge had begin veertiende eeuw tien keer zoveel inwoners, en groeide nog tot meer dan 100.000 inwoners in 1400. Door de economische achteruitgang in de volgende eeuw schrompelde het bevolkingstal dramatisch ineen tot 35.000, toch nog steeds een naar preïndustriële maatstaven aanzienlijk aantal. Voor het Spaanse Cordoba geldt eenzelfde verhaal. De stad had reeds omstreeks het jaar 1000 maar liefst 450.000 inwoners. Maar ze had nog maar een 'luttele' 60.000 over in 1200, en dit aantal halveerde nog eens in de eeuwen daarop. In hun bloeitijd waren steden als Brugge en Cordoba reuzen vergeleken bij Leiden. In de zeventiende eeuw zou Leiden groeien tot 65.000 inwoners, waarna in de achttiende eeuw een ernstig verval inzette. Andere Hollandse steden kenden eveneens perioden van groei en achteruitgang. Alleen Amsterdam, een nederzetting van maar 1000 mensen in 1300, bleef groeien, soms stormachtig, soms langzaam. Deze cijfers komen uit een overzicht van de bevolkingsontwikkeling van 2200 Europese steden, waarin als

¹ Zie hoofdstuk 2 van P. Kooij, *Stadsgeschiedenis* (Zutphen 1989), Cahiers voor de lokale en regionale geschiedenis nummer 4. In dit overzicht wordt een groot aantal benaderingswijzen beknopt behandeld. Bovendien noemt Kooij een groot aantal titels vooral Nederlandse stadsgeschiedenissen.

criterium geldt dat de betreffende stad op enig moment tussen 800 en 1800 minstens 5000 inwoners heeft gehad, naar twintigste-eeuwse Nederlandse maatstaven de omvang van een klein dorp.²

Net als het inwonertal, is de juridische status van een stad als criterium niet zonder haken en ogen. Zijn steden steden omdat ze stadsrecht hebben? Het zeventiende-eeuwse Edam (5000 inwoners in 1600) is dan een stad, Schoonhoven (2000 inwoners in 1600) ook, en het bekende voorbeeld, Den Haag (15.000 inwoners in 1600) valt erbuiten omdat het nooit stadsrecht kreeg. Hoe het ook zij, bevolkingsaantal is een enigszins arbitrair criterium, het aantal steden is afhankelijk van waar de grens wordt gelegd. Toch heeft het nut om een grens te nemen, omdat het op deze manier mogelijk is om de regionale spreiding van steden op bepaalde tijdstippen te meten en de geschiedenis van verschillende steden of bevolkingsconcentraties te bestuderen en met elkaar te vergelijken. Vanzelfsprekend gaat het bevolkingscriterium in de preïndustriële tijd gepaard met het nodige giswerk wat betreft de inwonertallen.

In de stadsgeschiedenis wordt naast de bevolkingsomvang vaak gewerkt met een andere definitie: een stad is een multifunctionele centrale plaats. Een stad is een concentratiepunt van economische, politieke, sociale en culturele activiteiten. Door deze concentratie van verschillende functies ontstaan specifiek stedelijke vormen van productie en consumptie, van beleid en machtsuitoefening, van sociale verhoudingen, sociale organisaties en cultuur. Deze concentratie krijgt gaandeweg een eigen dynamiek. Als zich eenmaal een bevolkingsconcentratie voordoet - bijvoorbeeld wegens een gunstige handelsplaats, een belangrijke pelgrimskerk, de vestiging van een hof - bestaat de neiging dat deze bevolkingsconcentratie steeds groter wordt. Mensen wonen graag bij elkaar wegens de zogeheten agglomeratievoordelen. Hoe meer mensen bij elkaar wonen, des te groter is de diversiteit aan beroepen, diensten en culturele instellingen. Hoe meer mensen bij elkaar wonen, des te lager zijn per individu de kosten van het aanleggen van een stedelijke infrastructuur (zoals watervoorziening, wegen, markthallen) of van veiligheid (aanleg stadswallen, criminaliteitsbestrijding). In het stadshistorisch onderzoek is een belangwekkend thema wanneer en in welke omstandigheden agglomeratievoordelen omslaan in nadelen, zoals de verhoogde kans op epidemieën en criminaliteit, overlast door stank en lawaai, onacceptabele

² Paul Bairoch, Jean Batou en Pierre Chèvre, *La population des villes européennes de 800 à 1850* (Genève 1988).

woonvoorzieningen en sociale spanningen tussen sociale, religieuze of etnische groepen.

Het is de combinatie van deze twee criteria: enerzijds bevolkingsconcentratie en anderzijds de multifunctionaliteit van een centrale plaats, die vrijwel alle stadshistorische onderzoeken momenteel impliciet of expliciet als uitgangspunt hanteren. Ik zal hieronder uit het veelomvattende onderzoeksveld van de stadsgeschiedenis een drietal thema's lichten en die bespreken aan de hand van een aantal recente Nederlandse stadshistorische studies. Volledigheid nastreven is ondenkbaar binnen het kader van dit artikel, het zou een opsomming worden van namen en titels. Voor wie meer wil weten: twee internationale publicaties geven een goed overzicht van de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van de stadsgeschiedenis: *Urban History* (een voortzetting van het *Urban History Yearbook*), een uitgave van het *Centre for Urban History* in Leicester en het Amerikaanse *Journal of Urban History*. Bovendien is er een discussielijst (H-Urban: <http://www2h-net.msu.edu/~urban/>) en een *European Association of Urban Historians*, die elke twee jaar een internationaal congres organiseert. In 2000 is het congres thema *European cities, networks and crossroads*. De website van dit congres (<http://eauh2000.tu-berlin.de>) geeft een uitgebreid overzicht van alles wat op deze stadshistorische markt te krijgen is.

Migratie

De ontwikkeling van het inwonertal van een stad is een van de belangrijkste onderwerpen in het stadshistorisch onderzoek. Het gaat dan in de eerste plaats om een zo nauwkeurig mogelijke reconstructie van het inwonertal op bepaalde tijdstippen. Dit is interessant, omdat groei of afname van het aantal inwoners een indicatie is voor bijvoorbeeld het economisch succes of falen, voor de veranderingen in de sociale verhoudingen, voor de bestuurlijke aantrekkingskracht of voor de machtsverhoudingen tussen stad en platteland. Ook kan het inwonertal in combinatie met de oppervlakte van de stad en het aantal woningen zicht bieden op het gebruik van de stedelijke ruimte en de bevolkingsdichtheid, en de veranderingen daarin. Snelle toename van het inwonertal, zoals bijvoorbeeld in de zeventiende eeuw in Leiden en op iets bescheidener schaal in Haarlem en Enkhuizen, deden de steden uit hun middeleeuwse voegen barsten en maakten stadsuitleg en stadsplanning noodzakelijk. Bovendien kan het groeien van sommige

steden en het stagneren of achteruitgaan van andere, inzicht geven in processen van verstedelijking of juist desurbanisatie en daarmee het verschuiven van economische zwaartepunten op Europese schaal of binnen regio's.³

Veel onderzoekers laten het echter niet bij het vaststellen van het inwonertal op bepaalde tijdstippen. Ze willen ook graag weten hoe de demografische kernvariabelen, geboorte, sterfte en huwelijk en vooral de migratie zich ontwikkelen. Dit laatste is binnen de stadsgeschiedenis een klassiek thema, waarover veel discussie bestaat. Ik sta er daarom wat langer bij stil. Al lang voordat er demografisch onderzoek werd gedaan, viel het op dat in preïndustriële steden de sterftecijfers hoger waren dan de geboortecijfers. Dit wordt het verschijnsel van stedelijke oversterfte genoemd, ofwel de 'urban grave yard theorie'. De ongezonde stedelijke omgeving zorgde voor de oversterfte, en zonder voortdurende immigratie van het platteland zou de stedelijke bevolking uitsterven. Allan Sharlin publiceerde in 1978 een invloedrijk artikel over de situatie in Frankfurt tussen 1651 en 1840.⁴ Ook Sharlin constateerde dat er in deze stad tot 1800 een fors 'excess of deaths over births' bestond.⁵ In zijn visie waren de immigranten echter niet nodig om de stedelijke oversterfte te compenseren, maar er juist de oorzaak van. Immigranten, vooral dienstboden en ambachtsknechten, hadden minder kans op een huwelijk, omdat ze een lage status hadden. Hun vermogen om zichzelf als groep in stand te houden was dan ook laag. Als ze in de stad stierven droegen ze wel bij aan de sterftecijfers, maar door hun lage reproductie droegen ze niet bij aan het op peil houden van de geboorten. De autochtone bevolking daarentegen, de kooplieden en ambachtsbazen, lukte het wel om voor voldoende nageslacht te zorgen. Na Sharlin ontdekten andere onderzoekers voor andere steden een vergelijkbaar patroon van een stedelijke vaste kern met daaromheen de immigranten, met verschillende huwelijks- en geboortecijfers.

Hoe aantrekkelijk ook, van deze theorie blijft weinig meer overeind in het

³ Zie bijvoorbeeld: Jan de Vries, *European urbanization 1500-1800* (Londen 1984); Paul M. Hohenberg en Lynn Hollen Lees, *The making of urban Europe 1000-1994* (Cambridge Mass. en Londen 1995²), hoofdstuk 4 en 7; Jan de Vries en Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995), hoofdstuk 3. Veel cijfers over de stedelijke ontwikkeling zijn ook te vinden in Paul Bairoch, *Cities and economic development. From the dawn of history to the present* (Chicago 1988).

⁴ Allan Sharlin, 'Natural decrease in early modern cities: a reconsideration', *Past and present* 79 (1978) 126-134.

⁵ Ibidem, 130.

compacte hoofdstuk van Jan de Vries in zijn *European urbanization*.⁶ De Vries toont aan dat het niet zo simpel ligt. Er is weliswaar een relatie tussen stedelijke oversterfte en immigratie, maar als immigranten trouwen, dragen ze kort daarna bij aan het aantal geboorten in een stad. De autochtone bevolking doet daar langer over. Met andere woorden, jonge, gehuwde immigranten vjzelen de aantallen geboorten op en dat compenseert ten dele het ongehuwd blijven van andere immigranten. Hoeveel is moeilijk na te gaan, want het aantal personen dat ongehuwd blijft, is wegens gebrek aan bronnen zeer moeilijk vast te stellen. Door steden te vergelijken worden misschien de variaties in migratie- en huwelijkspatronen duidelijk. Het zou zelfs zo kunnen zijn dat steden met veel immigranten een relatief lagere oversterfte hebben dan steden met weinig immigranten, juist het omgekeerde van wat Sharlin beweerde.

Wat de Nederlandse situatie betreft moet nog veel onderzoek worden gedaan. Vast staat dat tot ongeveer 1650 de Republiek grote aantallen immigranten trok, die in elk geval prominent aanwezig zijn in de huwelijksregisters. In zijn recente dissertatie over Utrecht⁷ vergelijkt Ronald Rommes het percentage immigranten onder de eersthuwenden in verschillende steden tussen eind zestiende en het midden van de negentiende eeuw.⁸ In Amsterdam was tussen 1578 en 1650 bijna tweederde van het aantal bruiden en bruidegoms van buiten de stad, en ruim éénderde van alle huwenden uit het buitenland. In Utrecht lagen deze cijfers halverwege de zeventiende eeuw op respectievelijk 45 en 28 procent. Leiden spande de kroon met een zeer hoge immigratie eind zestiende eeuw (60 procent van alle huwenden kwam uit het buitenland), die weliswaar wel wat daalde, maar omstreeks 1650 kwam nog steeds bijna de helft van alle bruiden en bruidegoms van buiten de Republiek. Voor zover we iets weten over andere steden, zijn de immigratiecijfers weliswaar wat minder spectaculair,⁹ maar voor de expanderende zeventiende-eeuwse Republiek als geheel lijkt er weinig basis te zijn voor Sharlins

⁶ De Vries, *European urbanization 1500-1800*, hoofdstuk 9.

⁷ R.N.J. Rommes, *Oost, west, Utrecht best? Driehonderd jaar migratie en migranten in de stad Utrecht (begin 16e-begin 19e eeuw)* (Amsterdam 1998).

⁸ Ibidem, 90.

⁹ Zie bijvoorbeeld hoofdstuk 3 in de recente stadsgeschiedenis van Dordrecht: Hubert Nusteling, 'De bevolking: van raadsels naar oplossingen' in: Willem Frijhoff, Hubert Nusteling en Marijke Spies ed., *Geschiedenis van Dordrecht van 1572 tot 1813* (Hilversum 1998). Op pagina 103 vermeldt Nusteling dat tussen 1573 en 1810 21 procent van de bruidegoms en 12 procent van de bruiden buiten Nederland was geboren.

opvatting. Voor Utrecht concludeert Rommes dan ook dat de factor migratie positief heeft bijgedragen aan de Utrechtse bevolkingsontwikkeling.¹⁰ Het gaat dan uiteindelijk niet om de immigratie alleen, maar om het migratiesaldo, want de preïndustriële stedelingen waren zeer mobiel, niet alleen binnen de stad, maar ook wat betreft vestiging en vertrek. Ook in de recente geschiedenis van de stad Dordrecht is op basis van ondertrouwgegevens vastgesteld dat alleen dankzij het positieve migratiesaldo een bevolkingsaanwas tot stand kon komen, dan wel een ernstige bevolkingsteruggang wegens de oversterfte kon worden voorkomen.¹¹

Door de daling van de sterftecijfers kwam er in de negentiende eeuw gaandeweg een einde aan de stedelijke oversterfte. De combinatie van lagere sterfte en voortgaande immigratie leidde tot een explosieve groei van veel steden. Vooral industriesteden in Engeland maakten een duizelingwekkende ontwikkeling door. Om één voorbeeld te noemen: Manchester, de katoenstad bij uitstek, had 18.000 inwoners in 1750, vijftig jaar later 84.000 en in 1850 meer dan 300.000. Immigratie is een belangrijke component geweest van deze stedelijke groei. Net als in de preïndustriële tijd was de aanwezigheid van migranten een nadrukkelijke factor in het stedelijk leven. Daarom zijn ook wat betreft de industriële tijd stadshistorici geïnteresseerd in immigratie. Vond deze migratie plaats over lange of korte afstand? Was deze tijdelijk of permanent? Gaat het om geschoolde of ongeschoolde arbeid? Betreft het alleenstaanden of gezinnen? Werden migranten gedwongen door armoede (push migratie) of aangetrokken door de betere mogelijkheden van de stad (pull migratie)? Was er migratie van het platteland naar de stad, of van de ene stad naar de andere? De migratiepatronen geven inzicht in de relaties tussen stad en platteland en die tussen steden onderling, alsook in de sociale verhoudingen binnen steden.

Voor de negentiende eeuw zijn er preciezere bevolkingsgegevens, en daarmee kunnen migratiestromen beter in kaart worden gebracht. Wat Nederland betreft is een aanzet gegeven door Henk van Dijk in zijn studie over Rotterdam,¹² maar Pim Kooij onderzocht de negentiende-eeuwse migratie als eerste op een zeer grondige manier en wel voor de stad Groningen.¹³ De migratie is op een

¹⁰ Ibidem, 33-35.

¹¹ Ibidem, 81-85, grafiek 3.2 op pagina 101 en pagina 102-103.

¹² Henk van Dijk, *Rotterdam 1810-1880. Aspecten van een stedelijke samenleving* (Schiedam 1976), hoofdstuk 5.

¹³ Pim Kooij, *Groningen 1870-1914. Sociale verandering en economische ontwikkeling in een regionaal centrum* (Assen 1887), hoofdstuk 3.

indrukwekkende kwantitatieve schaal bestudeerd. Gegevens over de migranten zelf (leeftijd, beroep, inkomen, geboorteplaats, gezinssituatie) worden gekoppeld aan het afgelegde traject, waardoor omvang, richting en intensiteit van de migratie kunnen worden vastgesteld. Een belangrijke conclusie is dat in het laatste kwart van de negentiende eeuw Groningen een aantrekkelijke vestigingsplaats was voor het omringende platteland. Veel immigranten vertrokken echter al weer na een jaar. De regionale hoofdstad had een 'poortfunctie' voor de rest van Nederland. Bovendien waren veel immigranten remigranten, ex-Groningers die terugkeerden naar de stad die ze enkele jaren daarvoor hadden verlaten. In andere stadshistorische studies zijn de resultaten van Kooij getoetst, onder andere in de dissertatie van Rolf van der Woude over Leeuwarden.¹⁴ De genoemde studies tonen aan dat zowel in de preindustriële als de industriële tijd een hoge geografische mobiliteit een fundamenteel aspect was van de samenleving, waardoor stad en platteland en steden onderling via migratienetwerken met elkaar verbonden waren.

Stedennetwerken

Het onderzoek naar de migratie gaat al per definitie over de stadsgrenzen heen. Te meer geldt dat voor de studies die stedennetwerken als onderwerp hebben, dan wel de plaats van een stad binnen een stedennetwerk. Stadshistorici werken met twee modellen van vroegmoderne stedensystemen: het centrale-plaatsen-systeem en het netwerksysteem. Het centrale-plaatsen-systeem gaat uit van een platteland met een agrarisch surplus, dat in de stad wordt verhandeld. Steden hebben daardoor een marktfunctie, al dan niet gecombineerd met bestuursfuncties van een (centrale) overheid. In dit systeem zijn steden hiërarchisch gerangschikt. Elke stad heeft een verzorgingsfunctie, niet alleen voor de inwoners zelf, maar ook voor het omringende platteland en voor steden lager in de stedenhiërarchie. Marktsteden waren laag gerangschikt in de hiërarchie, het waren lokale verzorgingscentra met een nog weinig gedifferentieerde beroepsstructuur. In regio- en provinciehoofdsteden concentreerden zich administratieve functies. Ze hadden naast gewone ook gespecialiseerde beroepen, winkels met een groter assortiment, een belangrijk religieus centrum of een kasteel, soms een theater. Hoofdsteden

¹⁴ Rolf van der Woude, *Leeuwarden 1850-1914. De modernisering van een provinciehoofdstad* (Leeuwarden 1994) 309-322.

hadden de meest gedifferentieerde structuur. De vele ministers, hoge ambtenaren, leden van de vorstelijke hofhouding en diplomaten trokken een keur van producenten van allerlei luxeartikelen naar de hoofdstad, daar waren de theaters, operagebouwen en salons, universiteiten en bibliotheken, daar werd gebouwd aan paleizen, kathedralen, regeringsgebouwen, imposante bruggen en markthallen, daar leefden schilders, componisten, toneelspelers en intellectuelen.

Het centrale-plaatsen-systeem is een theoretische gedachteconstructie, die onder andere door Christaller¹⁵ is uitgewerkt. Er is allerlei kritiek mogelijk op zijn model, maar een van de belangrijkste bezwaren is dat de enige motor achter de stedelijke groei de toename van het agrarisch surplus is. Dit gaat voorbij aan andere factoren die stedelijke groei veroorzaken. Sommige steden expandeerden wegens hun specifieke rol in de lange-afstandshandel, en niet, of niet uitsluitend, wegens de groei van het agrarisch surplus.

Een ander model is het netwerksysteem. Steden ontstaan met name langs kusten en rivieren. Ze functioneren als 'gateways', havensteden, voor hun achterland. Ze verbinden dit achterland met de internationale handel. Deze steden importeren grondstoffen en voedsel uit hun eigen achterland, maar ook uit andere steden en regio's binnen dit netwerk. De Hanze stedenbond was zo'n netwerk, en steden als Venetië en Amsterdam waren de kernen van hun eigen, wereldwijde netwerksystemen. Hohenberg en Lees behandelen uitgebreid de kenmerken van beide modellen en de mogelijke kritiek erop.¹⁶ Zij komen tot de conclusie dat de twee modellen complementair zijn. Vooral grote steden maken deel uit van beide systemen.¹⁷

Ook hier geldt weer dat het gemakkelijker is een aantal kenmerken van theoretische modellen op te sommen, dan in de praktijk van het historisch onderzoek vast te stellen is of een bepaalde stad in de hiërarchie van centrale plaatsen thuishoort, dan wel beter past in een netwerksysteem. In een prachtige studie over Hoorn in de vroegmoderne tijd heeft Clé Lesger onderzocht wat de regionale, verzorgende functie van de stad was (als onderdeel van een centrale-plaatsen-systeem), en welke extraregionale banden er bestonden (als

¹⁵ Er zijn zeer veel stadshistorische studies die ingaan op de theorie die Walter Christaller in de jaren dertig formuleerde. Zie bijvoorbeeld Hohenberg en Lees, *Urban Europe*, pagina 49 en volgende, en het hieronder genoemde boek van Lesger.

¹⁶ Hohenberg en Lees, *Urban Europe*, hoofdstuk 2.

¹⁷ Ibidem, 71.

onderdeel van een netwerksysteem).¹⁸ Op ingenieuze wijze onderzoekt Lesger de stedelijke hiërarchie. De stad moest bijvoorbeeld een beroep doen op Amsterdam als het ging om exotische waren. Toen Willem III in 1683 Hoorn bezocht werd grootscheeps uitgepakt: 'De stadsbode reisde dan ook naar Amsterdam en kocht daar hazen, kalkoenen, kwartels, ganzen en fijne groenten als komkommer, spinazie en asperges', en een delicatessenhandelaar in Amsterdam leverde bovendien 'sasys de bolonge, pistachies, olijve, permessaan, prumelle, rauwe karse, hamme en tonge'.¹⁹ Dit soort informatie overstijgt het anekdotische in het licht van de vraagstelling naar de verzorgingsfunctie en de stedelijke hiërarchie. Pas in de achttiende eeuw is er echter voldoende bronnenmateriaal om de verzorgingsfunctie van Hoorn nauwkeurig vast te stellen. Lesger gaat bijvoorbeeld na hoe de spreiding was van woonplaatsen van de degenen die bij een Hoornse notaris een akte lieten opmaken, of waar de klanten woonden van de firma Schermer & Zonen, een Hoornse wijnhandel. De plaats van Hoorn in het netwerksysteem wordt geanalyseerd aan de hand van allerlei scheepvaartbewegingen en productiestromen.

De fundamentele wijzigingen in de transportmogelijkheden in de industriële tijd hadden hun weerslag op de regionale en nationale stedensystemen. Stoomtramlijnen, lokale spoorwegen en kanalen maakten de onderlinge verwevenheid van het regionale centrale-plaatsen-systeem hechter. Nationaal en internationaal gezien werden voorheen perifere gebieden door de nieuwe infrastructuur onderdeel van grotere stedensystemen. Soms groeiden ze uit tot nieuwe kernpunten van enorme stedelijke groei, zoals het Roergebied, de Borinage en Lancashire. Een opvallend kenmerk van het Nederlandse stedensysteem is de splitsing in verschillende kernen met verschillende functies. Dat gold al in de preïndustriële tijd, maar in de negentiende eeuw werden deze functieverschillen aangescherpt: Den Haag was de residentie, Amsterdam de hoofdstad. Rotterdam ontwikkelde zich tot een enorme transitohaven, in Amsterdam concentreerden zich de financiële markten en de koloniale handel. Den Haag en Rotterdam bleven weliswaar qua omvang achter bij Amsterdam, maar in de negentiende eeuw werden de verschillen tussen de drie steden veel kleiner. De bevolking nam in Den Haag en Rotterdam in een veel hoger tempo toe. Daarmee week de Nederlandse ontwikkeling af van die van bijvoorbeeld Groot-Brittannië, waar de functies die in

¹⁸ Clé Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt. Stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en de vroegmoderne tijd* (Hilversum 1990). In dit boek is ook een heldere uiteenzetting van beide stedensystemen en de kritiek erop te vinden.

¹⁹ Ibidem, 104.

Nederland over drie steden verdeeld waren, zich in Londen concentreerden. Deze stad hield daardoor een dominerende plaats in het Britse stedensysteem.²⁰

Sociale segregatie

Een van de grote verschillen tussen de preïndustriële en industriële tijd is de mate van sociale segregatie binnen een stad. Sociale segregatie is de verdeling van de sociale groepen over een fysieke ruimte, en is daarmee *par excellence* een stadshistorisch onderwerp. Immers, de sociale groepen als zodanig zijn interessant om te bestuderen, maar de manier waarop ze ruimtelijk over een stad zijn verdeeld, verbindt het sociale element met het geografische.

In de preïndustriële tijd was de sociale segregatie gering.²¹ Dat wil niet zeggen dat er geen onderscheid was naar sociale groepen, maar ze leefden tamelijk dicht bij elkaar. Elk welgesteld huishouden had een heel leger mensen in dienst: een koetsier, een tuinman, een naaister, een gouvernante en vier of vijf dienstboden waren heel normaal. Ze waren óf inwonend, óf woonden vlakbij om zo snel op hun werk te kunnen zijn. Leerlingen en gezellen woonden ook vaak in bij hun ambachtsbaas. De gebrekkige transportmogelijkheden, zowel voor mensen als voor goederen, leidde eveneens binnen één buurt tot een mengeling van woonhuizen en bedrijven. Voor de kleinschalige ambachtsbedrijfjes en winkels bestond er een fysieke combinatie van wonen en werken. Dat gold overigens ook voor notarissen, advocaten, commissionairs, makelaars en kooplieden, die het kantoor van hun firma aan huis hadden. In Amsterdam woonden de rijke families aan de grachten, de bedrijven en winkels waren letterlijk in de zijstraten om de hoek, de achterafstraten herbergden de werksters, water- en vuurverkopers, sjouwers, kruiers en venters. Binnen de grote herenhuizen was er sprake van wat men een verticale sociale segregatie zou kunnen noemen: in de kelder was de keuken, de dienstbodenkamertjes waren op zolder. Het personeel had eigen diensttrappen en

²⁰ Zie voor een bespreking van het Nederlandse stedensysteem in de negentiende eeuw: Michiel Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914. Economisch herstel, ruimtelijke expansie en de veranderende ordening van het stedelijk grondgebruik* (Amsterdam 1990) 44-56.

²¹ Het onderstaande is gebaseerd op: Harold Carter, *An introduction to urban historical geography* (Londen 1983), hoofdstuk 10; Donald J. Olsen, *The city as a work of art. London, Paris, Vienna* (New Haven en Londen 1986) hoofdstuk 7 t/m 10; Wagenaar, *Amsterdam*, hoofdstuk 1.

-gangen, om hun werkgevers zo weinig mogelijk te ontriefen. Kortom, er was wel degelijk een scherp sociaal onderscheid binnen de sjeke huizen, het was ruimtelijk herkenbaar in 'betere' en 'mindere' straten, maar het onderscheid manifesteerde zich niet op het niveau van een stadswijk. Stadswijken waren sociaal gezien gemêleerd van samenstelling. Arm en rijk leefden in gescheiden werelden, maar ruimtelijk gezien in elkaars nabijheid.

De Industriële Revolutie maakte drastisch een einde aan dit traditionele bewoningspatroon. Bedrijven werden grootschaliger en zochten een nieuwe locatie aan de rand van het oude stadscentrum om voor de aanvoer van grondstoffen en de afzet van eindproducten beter bereikbaar te zijn via spoor- en waterwegen. Het woonpatroon werd hierdoor beïnvloed, omdat arbeiders nog steeds op loopafstand van het werk moesten wonen. Het openbaar vervoer ontwikkelde zich namelijk veel trager dan de industrie. Woonwijken die naast de nieuwe fabrieken verrezen kenmerkten zich door een grote homogeniteit, waarmee de eerste contouren van een segregatiepatroon zich aftekenden. Toen het openbaar vervoer wél op gang kwam, was dit eerst zo duur dat alleen de elite en de *middle class* hiervan gebruik konden maken. Ook dit had een enorm segregatie-effect. De welgestelden en de middenklasse vertrokken naar de stadsranden, waar ze rust en ruimte vonden in lommerrijke voorsteden, met plezierige, moderne woningen. Deze 'trek naar buiten', ook wel suburbanisatie genoemd, werd nog gestimuleerd door de burgerlijke normen en waarden, waarin het eigen huis in een buitenwijk gold als de veilige haven, weg van het vijandige stadsmilieu. De industriële stad werd door de burgerij in toenemende mate als bedreigend, vies, vol en ongezond ervaren, om maar niet te spreken van de oproerige massa's met hun verwilderde zeden. Pendant aan deze 'trek naar buiten' was de zogenaamde cityvorming in het oude stadshart. Voor de komst van de telefoon (pas op het allerlaatst van de negentiende eeuw) was het van groot belang dat handelshuizen, effectenkantoren en verzekeringsbedrijven gemakkelijk voor elkaar bereikbaar waren. Later in de negentiende eeuw kwamen daar nog grote hotels en warenhuizen bij, die graag geld op tafel wilden leggen voor een gunstige locatie. De woonfunctie van het oude stadshart werd allengs minder, om in sommige gevallen, zoals in de Londense *City*, bijna tot nul te dalen.

Deze fundamentele verandering in het gebruik van de stedelijke ruimte, sociale segregatie, suburbanisatie en cityvorming, is het thema van de belangrijke studie van Wagenaar over de Amsterdamse ontwikkeling tussen 1876 en 1914. Ook Amsterdam maakte een proces van segregatie door, in het kielzog van de ontwikkeling van de moderne industrie. Bouwondernemers richtten zich op

bepaalde, snel groeiende segmenten van de vraag naar huizen en stampten homogene woonwijken uit de grond. In combinatie met het expliciete verbod op de vestiging van fabrieken en ambachtelijke bedrijven in de Vondelparkbuurt ontstond daar een homogene elite-woonwijk. Maar wat betreft het oude stadscentrum bleef de bewoning gemengd en zette de cityvorming, ondanks twee grote doorbraken (Raadhuisstraat en Vijzelstraat) niet door. Enerzijds kwam dit doordat de grachtenhuizen nog steeds een aantrekkelijk woonklimaat boden voor de elite. Van een grootscheepse uittocht naar de Vondelparkbuurt of het Gooi was geen sprake. Anderzijds bleef ook het proletariaat in de verkrotte gedeelten in het stadscentrum wonen, omdat de huishuren van de nieuwe buurten zoals de Pijp, toch nog te hoog lagen. Hun buurt verlaten had, naast een hogere huur, als consequentie dat er kosten voor het openbaar vervoer moesten worden gemaakt om hun werkplek te bereiken. Haast nog belangrijker was dat verhuizen het opgeven van allerlei contacten betekende: met een winkelier waarbij je in het kruit kon staan en je plaats in een netwerk van burenhulp, van familie of vrienden die dichtbij woonden. Leden van deze netwerken stonden elkaar bij in tijden van nood. Wie hulp ontving was verplicht om zelf ook hulp te bieden aan anderen, met naastenliefde had dit weinig te maken. Deze netwerken bestonden ook in de preïndustriële tijd en vormden een belangrijke overlevingsstrategie voor de stedelijke armen. Vooral voor immigranten waren zulke netwerken van levensbelang.²²

Al met al leek de Amsterdamse ontwikkeling noch op de Londense, noch op die van Parijs, waar de oude bebouwing in het centrum in de negentiende eeuw vrijwel integraal werd vervangen, in het kader van de grootscheepse plannen van Haussmann. Voor Amsterdam geen brede boulevards en evenmin monumentale openbare gebouwen. Daarmee snijdt dit laatste hoofdstuk van Wagenaars boek over Amsterdam een zeer intrigerend thema aan. In Londen woonde de elite en de *middle class* het liefst buiten het centrum, het ideaal was een eengezinswoning met tuin. In Parijs was een huis buiten de stad minder in trek dan een appartement aan een boulevard. Het centrum was daar een geliefd woonoord. Deze opvallende verschillen in wooncultuur worden nader onderzocht in een (andere) recente studie van Wagenaar.²³

²² Zie de artikelen over burenhulp en familiehulp in de bundel: Jacques van Gerwen en Marco H.D. van Leeuwen, *Studies over zekerheidsarrangementen. Risico's, risicobestrijding en verzekeringen in Nederland vanaf de Middeleeuwen* (Amsterdam en Den Haag 1998).

²³ Michiel Wagenaar, *Stedebouw en burgerlijke vrijheid. De contrasterende carrières van zes Europese hoofdsteden* (Bussum 1998).

Wagenaar constateert in dit boek dat van de stadshervormingen à la Haussmann in Londen en Amsterdam niets terecht kwam, terwijl in Brussel een niet helemaal succesvolle poging tot rigoureuze sanering van de binnenstad werd ondernomen. Ook in Rome en Boedapest nam het nieuwe regime de stadsvernieuwing voortvarend ter hand, waarbij Parijs als het grote voorbeeld gold. Deze verschillen zijn al eerder beschreven, maar de geijkte verklaring, namelijk dat het simpelweg een kwestie zou zijn van verschillende artistieke stromingen, voldoet niet. Ook de vaststelling dat er nu eenmaal verschillen bestaan in woonvoorkeuren, verankerd in het nationale cultuurpatroon, is niet voldoende. Het vernieuwende van dit boek is dat Wagenaar juist probeert deze contrasten in woonculturen te verklaren. Volgens hem is er een nauwe samenhang tussen woonvoorkeur en het politiek-bestuurlijke regime. In Parijs was sprake van een centralistische bestuursvorm, in Rome zelfs van een autoritaire. In combinatie met nationalistische sentimenten werd de hoofdstad belangrijk geacht als symbool voor de natie of de staatsmacht, en in het kielzog van deze gedachte werden naar de hoofdstad voldoende financiële middelen overgeheveld ter verfraaiing van het visitekaartje van de natie. In Parijs werden gevels aan strenge voorschriften onderworpen, om geen afbreuk te doen aan de grandeur van de boulevards; er was een strak stratenplan waarin zichtassen de blik automatisch richtten op strategisch opgestelde triomfbogen, standbeelden of regeringsgebouwen. Vergaande onteigeningswetten, voldoende financiële armslag en belastingfaciliteiten voor nieuwe eigenaars maakten het mogelijk om de grootscheepse plannen in korte tijd uit te voeren. In België, met de moeizame identificatie van Vlamingen en Walen met 'hun' hoofdstad Brussel, was het draagvlak niet voldoende en veranderde de stad decennialang in een bouwput.

Hoe anders was de situatie in Londen en Amsterdam. Hier heerste een liberale, burgerlijke ideologie. De burgers mochten bouwen wat ze wilden. De hoofdstad kreeg geen voorkeursbehandeling als het ging om het financieren van grootschalige bouwprojecten. Hier geen collectieve bewondering voor de hoofdstad als symbool van de nationale identiteit. Het gevolg was dat er van overheidswege minder geld en energie werd gestoken in het centrum, dat zeker in het geval van Londen geen aantrekkelijk woonklimaat bood. Het centrum ontwikkelde zich tot een 'central business district', de buurten eromheen waren krottenwijken, waaraan de eigenaren niets meer deden, in afwachting van de grondaankopen van grote ondernemingen die in de immer groeiende *City* ruimte zochten voor hun kantoren. De elite en middenklasse zochten hun heil in 'suburbia'. In Amsterdam is het

proces van cityvorming en suburbanisatie ook zichtbaar, maar minder uitgesproken omdat, zoals gezegd, de grachtengordels een aantrekkelijk woonklimaat bleven vormen.

Hoewel Wagenaar zelf stelt dat een dergelijke verklaring 'waarin contrasterende politieke en bestuurlijke regimes, aangevuld met sociaal-economische verschillen, een hoofdrol spelen'²⁴ verre van onomstreden is, maakt juist deze combinatie van factoren dit boek zo interessant. In de stadsgeschiedenis is immers de multifunctionaliteit het wezenlijke van een stad. Verklaringen van verschillen in uiterlijke verschijningsvormen van steden zijn dan ook gebaat bij een brede aanpak. 'Artistieke stromingen' of 'verschillen in wooncultuur' zijn dan echt te vaag.

Besluit

Deze korte schets van recent stadshistorisch onderzoek in Nederland moet noodgedwongen beperkt zijn. Veel interessante studies zijn verschenen na het overzicht van Kooij in 1989. Als we stadsgeschiedenis breed opvatten, namelijk het onderzoek naar één of meerdere aspecten van de geschiedenis van een stad, dan is de oogst sedert 1989 indrukwekkend. Immers, veel aspecten van de sociale, economische, politieke of culturele geschiedenis worden bestudeerd binnen de context van één stad om het onderzoeksveld enigszins hanteerbaar te houden. Sedert 1989 is ook een aantal stadsgeschiedenissen 'nieuwe stijl' verschenen, die een vervolg zijn op wat Kooij de biografische traditie noemt: een stad wordt beschreven als een wereld op zichzelf, waarin de verschillende aspecten afzonderlijk aan de orde komen.²⁵

Deze stadsgeschiedenissen 'nieuwe stijl' zijn echter duidelijk beïnvloed door de 'urban history traditie', waarin steden worden opgevat als multifunctionele centrale plaatsen. De onderlinge samenhang van verschillende aspecten wordt bestudeerd en het verband met de stedelijke ruimte krijgt een prominente plaats. Bovendien wordt de betreffende stad niet langer beschouwd als een eiland, maar worden de relaties met de buitenwereld (migratie, verzorgingsgebied, plaats in een stedennetwerk, handelsstromen en dergelijke) onderzocht.²⁶ Het zijn stadsgeschie-

²⁴ Ibidem, 245.

²⁵ Kooij, *Stadsgeschiedenis*, 8.

²⁶ Ibidem, 8-9.

denissen die soms beginnen bij de oudste sporen van bewoning, wat resulteert in omvangrijke, soms meerdelige studies. Een bijzondere uitdaging bij deze projecten is dat vrijwel altijd alleen een collectief van auteurs over voldoende expertise beschikt om zo'n lange periode en zoveel aspecten te behandelen. Dat betekent dat veel tijd gestoken moet worden in de onderlinge afstemming, omdat men juist af wil van een gesegmenteerde beschrijving van de geschiedenis van de stad. Zo verscheen in 1995 de geschiedenis van Haarlem in één, nauwelijks te hanteren boekdeel van bijna 700 pagina's met maar liefst 49 auteurs.²⁷ Twee jaar later verscheen de geschiedenis van Den Bosch, over een wat minder grote tijdspanne: 1629-1990.²⁸ Recent zijn twee delen verschenen van de geschiedenis van Dordrecht, het derde en laatste deel verschijnt najaar 2000.²⁹ Ook Rotterdam kan sinds kort bogen op een gedegen stadsgeschiedenis,³⁰ van Assen verscheen kort geleden een overzichtsgeschiedenis.³¹ En wat de toekomst betreft, zijn stadsgeschiedenissen in de maak van Amsterdam (vijf delen, te verschijnen vanaf 2001), Den Haag (vier delen vanaf 2004) en Leiden (eveneens vier delen, vanaf 2002). Al deze studies tonen aan dat de stadsgeschiedenis in Nederland een springlevend onderzoeksterrein is, waarvan nog veel te verwachten is.

²⁷ G.F. van der Ree-Scholten ed., *Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem, 1245-1995* (Hilversum 1995). Anders dan de titel doet vermoeden wordt inderdaad begonnen bij de oudste bewoning.

²⁸ A.Vos e.a. ed. *'s-Hertogenbosch: de geschiedenis van een Brabantse stad 1629-1990* (Zwolle 1997).

²⁹ Willem Frijhoff e.a. ed., *Geschiedenis van Dordrecht* (Hilversum 1996 en 1998).

³⁰ Arie van der Schoor, *Stad in aanwas. Geschiedenis van Rotterdam tot 1813* (Zwolle 1999) en Paul van de Laar, *Stad van formaat: geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw* (Zwolle 2000).

³¹ H.Gras e.a. (ed.), *Geschiedenis van Assen* (Assen 2000).