

Van land met steden tot stedenland

Een kleine historische stadsgeografie van Nederland

Ben de Pater

Een voorliefde voor rurale cultuurlandschappen kan de historische geografie moeilijk ontzegt worden. Een sprekend voorbeeld is het boekje *Het Nederlandse landschap* (Barends et al., 1986) dat overeenkomstig het gelijknamige eindexamenonderwerp de stedelijke en industriële landschappen bijna geen woord waardig keurt. Niettemin wordt ongeveer 15% van Nederland hierdoor in beslag genomen.

Via het vwo-eindexamenonderwerp 'ruimtelijke organisatie en inrichting – stedelijke gebieden' krijgt de historische stadsgeografie toch enigszins de aandacht die ze verdient. Er wordt van eindexamenkandidaten verlangd dat zij de "ontwikkeling van de omvang, spreiding en geleding van stedelijke gebieden in historisch perspectief" kunnen beschrijven en verklaren "met behulp van de relatieve ligging en natuurlijke, economische, sociale en politieke factoren en processen". Omvang en spreiding refereren aan het ruimtelijke patroon van steden in Nederland; de geleding verwijst naar de interne structuur van en relaties binnen afzonderlijke stedelijke gebieden inzake "wonen, werken, verkeer en recreatie".

De verlangens zijn waarlijk niet gering, zeker niet wanneer men weet dat hier slechts twee van de veertien punten van de stofomschrijving van het onderwerp zijn genoemd. Het eerste deel van deze bijdrage is gewijd aan enkele conceptuele hoofdlijnen in het denken over en de historisch-feitelijke ontwikkeling van het ruimtelijke patroon van Nederlandse steden. In het tweede deel verspringt het analyseiniveau naar de interne structuur en dynamiek van de individuele stad.

Ontwikkeling van het Nederlandse stedenstelsel

Wie de geschiedenis van de verstedelijking wil begrijpen, kan niet zonder kennis van de economische geschiedenis. Aantal, spreiding, en inwonertal van steden zijn afhankelijk van de wijzen waarop de productie en distributie van goederen georganiseerd zijn; veranderingen in deze organisatie wijzen hebben consequenties voor het stedenpatroon.

De befaamde Franse historicus Fernand Braudel heeft in zijn monumentale *Civilisation matérielle, économie et capitalisme* een onderscheid gemaakt tussen drie economische 'lagen'. Deze hebben vanaf de vijftiende tot de negentiende eeuw gelijktijdig naast elkaar bestaan. De eerste laag is die van de *basis economie*, gekenmerkt door zelfvoorziening, kleinschalige (ruil)handel over korte afstanden en minimale geldtransacties. Ze komt hier verder niet ter sprake. De tweede laag is die van een *markteconomie*: de economie van marktstadjes en commerciële boerderijen, winkels en ambachtsbedrijven, markten en kermissen, geldschietters en handelaars, met elkaar verbonden door de mechanismen van vraag en aanbod. De steden in deze markteconomie zijn Christalleriaanse centrale plaatsen met een verzorgende functie voor hun ommeland. Deze nodale regio's hebben in zekere zin aan zich zelf genoeg; de interregionale relaties tussen de steden zijn vrij beperkt. Steden zijn in hun omvang bepaald door hun economische en bestuurlijke functies voor het omliggende gebied. Producten van buiten de regio komen vooral via jaarmarkten het gebied binnen.

Sommige steden zijn óók opgenomen in het verreikende netwerk van internationale handel. Deze lange afstandshandel vormt de derde laag, die van een *wereldeconomie*. Deze term is in zoverre misleidend dat ze niet op de hele aarde betrekking heeft maar op een deel ervan: "an economically autonomous section of the planet able to provide for most of its own needs,

* Ik sta in het krijt bij P. Sibbles, M. Wagenaar en in het bijzonder bij H. Schmal die een eerste versie van commentaar voorzagen.

a section to which its internal links and exchanges give a certain organic unity" (Braudel, 1984, deel 3, p. 22). Pas vanaf ongeveer 1900 is er sprake van één wereldomspannende wereld-economie. In tegenstelling tot het *centrale plaatsensysteem* van de markteconomie, zijn steden in het *netwerksysteem* van de wereld-economie (Hohenberg en Lees, 1985) functioneel complementair.

Een noodzakelijke voorwaarde voor het ontstaan van een wereld-economie is een niet al te slecht functionerend interregionaal transportstelsel. Veranderingen in transportstelsel en verkeerstechnologie hebben effecten voor die steden welke behalve als centrale plaats óók als element in het netwerksysteem functioneren: de dynamiek van dit systeem is veel groter dan dat van het centrale plaatsensysteem.

Een wereld-economie wordt als het ware bijeengehouden door een machtig centrum, een wereldstad *avant la lettre* waarin alle belangrijke draden samenkomen. In de loop der tijden verschuift dit centrum. In de 15e eeuw domineerde Venetië, in de 16e eeuw Antwerpen, dat na een Genuees intermezzo aan het begin van de 17e eeuw werd opgevolgd door Amsterdam. Op haar beurt kreeg Amsterdam aan het einde van die eeuw Londen als opvolger, dat op den duur weer moest wijken voor New York.

Het gebied dat betrokken is bij een wereld-economie is geografisch te geleden in drie zones. Braudel volgt hier de ideeën van Immanuel Wallerstein. Rondom het wereld-economische centrum ligt een *kerngebied*. In de 17e eeuw, toen Amsterdam de toon aangaf, omvatte dat kerngebied Holland, Zeeland en delen van Utrecht, Friesland en Groningen. Tegenpool is de uitgestrekte *periferie* die geëxploiteerd wordt door het kerngebied maar óók door de *semi-periferie* (of semi-kerngebied). De laatste participeert in de uitbuiting van de periferie, maar heeft zelf te lijden onder de dominantie van het kerngebied. De handelsvloot van de kern is bijvoorbeeld groter dan die van de semi-perifere landen gezamenlijk waardoor op

sommige handelsroutes monopolieposities bestaan. In de door Amsterdam georganiseerde wereld-economie zijn Schotland, Ierland, delen van Scandinavië, Oost-Europa (ten oosten van de lijn Hamburg-Venetië), Zuid-Italië en de koloniën tot de periferie te rekenen. De landen rond de Baltische en Noordzee, Frankrijk, Spanje, Portugal, Noord-Italië en de Rijn- en Elberegio's in Duitsland behoren tot de semi-periferie (Braudel, 1977, p. 91).

Karakteristiek voor het denken van Wallerstein en Braudel is dat deze regionalisering niet statisch is: een deel van de semi-periferie kan in de toekomst emanciperen tot kerngebied; de oude kern boet dan in status in.

Verschuivingen van het zwaartepunt

In het middeleeuwse Europa vormde Noord-Italië het kerngebied. Het was economisch machtiger dan de Noordwesteuropese tegenhanger die in feite bestond uit twee kernen: de Hanzesteden (met Lübeck als centrum) en Vlaanderen (Brugge). In de tijd van de ontdekkingsreizen verschoof echter het kerngebied van Noord-Italië naar het westen (opkomst Spanje en Portugal) en naar het noorden (Vlaanderen, Brabant en Holland). De stichting van exploitatie- en vestigingskoloniën had als nevenprodukt de triomf van de Atlantische Oceaan over de Middellandse Zee.

Deze verschuiving op de Europese kaart herhaalde zich als het ware binnen de Lage Landen. De Oostnederlandse Zuiderzeestadjes en riviersteden als Kampen, Deventer en Zutphen waren de meest westelijk gelegen Hanzesteden, 12e- of vroeg 13e-eeuws van oorsprong. Met het verval van de Hanze, tekende zich ook een neergang af in deze steden. Ze vielen als het ware uit de wereld-economie met haar lange afstandshandel terug in de markteconomie, oriënteerden zich niet langer op meer oostelijk gelegen steden maar op het opkomende centrum Amsterdam.

Amsterdam was uiteraard niet de enige stad die in West-Nederland een snelle opmars

maakte. Heel Holland diende zich aan als het nieuwe kerngebied, niet alleen van Nederland, maar zoals we gezien hebben van een wereld-economie. Deze ontwikkeling werd behalve door een oost-west ook door een zuid-noord-verschuiving gedragen: van Vlaanderen via Brabant naar Holland. Slachtoffers van deze noordwaartse verschuiving waren de stadjes in Zeeuws-Vlaanderen, die van een vergelijkbare ouderdom zijn als de IJsselsteden. Als voorhavers van Gent of Brugge was hun lot verbonden met dat van Vlaanderen. De neergang van beide Vlaamse steden had ook hun teruggang ingeluid, zoals de Oostnederlandse steden deelden in het lot van de Hanzeliga. Van de val van Antwerpen in 1585 profiteerden Hollandse en Zeeuwse steden.

Als resultaat van verschuivingen op Europese en regionale schaal ontplooidde Holland zich in de vroeg-moderne tijd als het nieuwe kerngebied en Amsterdam als het centrum van een wereldeconomie.

Stabiliteit aan de top van de urbane hiërarchie?

Tot nu toe is overwegend gevaren op het kompas van Braudel, die beklemtoont dat binnen een wereldeconomie en in het bestek van eeuwen steeds andere steden de koppositie veroveren. Dit staat op gespannen voet met de ideeën van de Amerikaanse geograaf Allan Pred (1966, 1973). Uit zijn studies van de ontwikkeling van het stedensysteem in de VS tussen 1790 en 1914 bleek juist de stabiliteit in de rangorde van steden: de steden aan de top van de hiërarchie lieten zich niet voorbijstreven. Hij verklaarde dat met een model waarin circulaire en cumulatieve processen de positie van de grote plaatsen steeds versterken. Dáár worden al in een vroeg stadium drempelwaarden bereikt die leiden tot de vestiging van nieuwe elementen die weer allerlei multipliereffecten en spin-offs teweegbrengen. Daar is ook de meest recente en complete informatie beschikbaar waardoor innovaties er het eerst te vinden zijn. Kortom, deze processen leiden tot een

aanhoudende groei van de grootste steden. Pas in lagere regionen van de hiërarchie vinden stijgingen en dalingen van middelgrote en kleinere steden plaats.

Over langere perioden -eerder eeuwen dan decennia- en/of grotere gebieden bezien, is de stabiliteit aan de top minder groot. Met name bij een verruiming van het geografische gebied ontstaat onzekerheid of we nog met één netwerksysteem van steden te maken hebben. Zijn de Europese (net als Preds Amerikaanse) steden onderling zodanig verbonden dat ze een netwerksysteem vormen, waarin één stad de top inneemt en de overige steden in haar schaduw staan? Zo ja, sinds wanneer dan? Zo nee, zijn er dan vele systemen, elk met een eigen hiërarchie? Behoren de Oostnederlandse en de Zeeuws-Vlaamse steden wel tot één systeem? En vormen de Hollandse steden, in zekere zin hun opvolgers, samen één systeem? Die vragen zijn verschillend beantwoord. Volgens De Vries (1984) bijvoorbeeld kan in het Europa van rond 1500 nog niet van een netwerksysteem worden gesproken. De handelsrelaties tussen steden zijn daarvoor nog niet intensief genoeg. Het centrale plaatsensysteem van Braudels markteconomie domineerde.

Feit is dat in de beginperiode van Hollandse steden -die overigens tot in de zestiende eeuw in inwonertal ruimschoots de mindere waren van Den Bosch (in 1525 ongeveer 23.000 inwoners) en vooral Utrecht (toen circa 30.000 inwoners)- er veelvuldig wisselingen aan de top voorkwamen. In 1400 was Dordrecht de grootste Hollandse stad. Honderd jaar later strijden Haarlem, Delft, Leiden en Amsterdam – elk met zo'n 14.000 inwoners (evenals Groningen) – om de eer. In 1600 is er geen ruimte voor twijfel: Amsterdam is met 65.000 inwoners twee keer zo groot als Haarlem, de tweede stad.

In de Gouden Eeuw groeit Amsterdam sneller dan alle andere Hollandse (en zelfs Nederlandse) steden samen. In 1700 telt Amsterdam 200.000 inwoners, vier keer zo veel als Leiden,

de tweede stad. In de 18e eeuw stagneert net als elders het inwonertal en groeit alleen Rotterdam nog enigszins. Niettemin is Amsterdam ook in 1800 (210.000 zielen) nog vier keer zo groot als haar rivaal Rotterdam, die inmiddels is opgeklommen naar een tweede plaats. De conclusie is onontkoombaar: na een grillig begin voert Amsterdam eeuwenlang onomstreden de ranglijst aan, terwijl in de subtop en in lagere regionen talrijke positiewisselingen voorkomen. De stedelijke groei is overigens voor een aanzienlijk deel te danken aan migratie: de welvaart trok van heinde en verre mensen. Een kwart van de migranten kwam zelfs van buiten de Republiek.

Deze trek naar de stad deed Holland uitgroeien tot het meest verstedelijkte gebied van Europa. De migratie had ook een indirect effect: de nieuwkomers waren jong, waardoor ze bijdroegen aan hoge geboortecijfers. Waarschijnlijk bestonden er vóór omstreeks 1670 zelfs vrij geregeld geboorteoverschotten in de steden (Van der Woude, 1980, p. 146), ondanks de pest die vóór dat jaar de steden af en toe teisterde en de zeevaart die een zware tol aan mensenlevens eiste. De demografische verliezen leidden tot onbezette 'levensonderhoudsposities' die snel door nieuwe migranten werden ingenomen.

In de volgende paragraaf bezien we waarom in de 17e eeuw een wereldeconomie een centrum nodig had en waarom uitgerekend Amsterdam dat centrum werd.

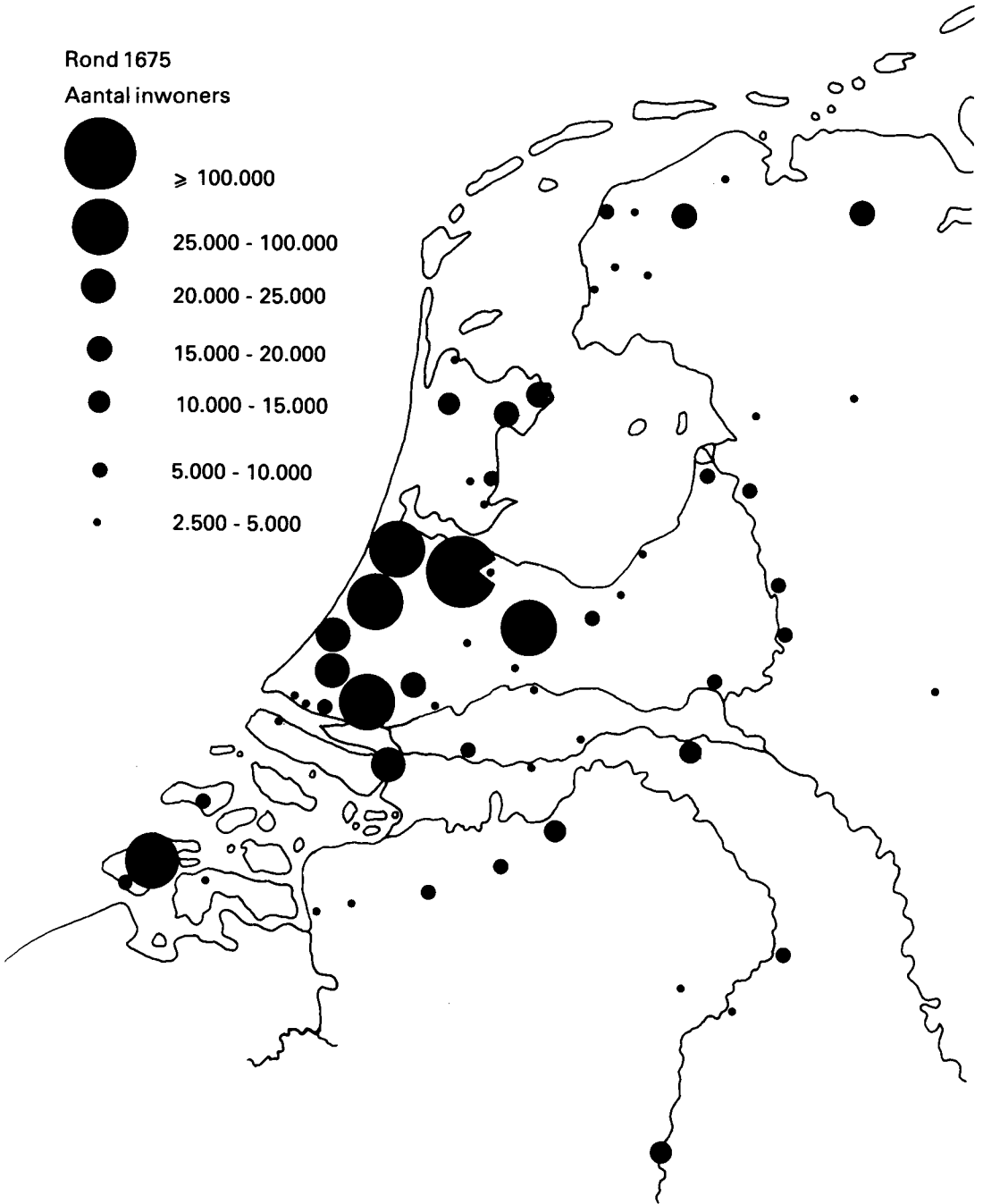
Voorraadschuur van de wereldhandel

De toenmalige wereldeconomie had te kampen met een risicovol en traag transport. Oorlog en kapers, storm en windstilte, ijsgang en tegenwind waren alles behalve ongewone gevaren. Maanden, soms jaren, werden bepaalde goederen niet aangevoerd, om dan plotseling de markt te overstromen. De vraag naar goederen was echter gelijkmatiger. Een stapelmarkt kon dienen als "een buffer tussen de ongelijkmatige aanvoer en de meer geleidelijke afzet" (Van der

Kooy, 1931, p. 18). Evenmin als over het wanneer was er zekerheid over waar goederen in welke hoeveelheden en kwaliteiten werden aangeboden. Ook het postverkeer werd geplaagd door traagheid. Bovendien kon door het ontbreken van een gestandaardiseerde productie de kwaliteit wisselvallig zijn. Kortom, de toenmalige wereldeconomie kon het niet stellen zonder een stapelmarkt, waar producent of scheepskapitein de hoogste prijzen voor zijn goederen kon bedingen en een contante en snelle betaling gegarandeerd was. De consument of koper kon ervan verzekerd zijn op de stapelmarkt de gewenste producten in de verlangde hoeveelheid en kwaliteit te vinden.

Behalve voorraadschuur was de stapelmarkt ook het financiële centrum en de plaats waar veredeling van grondstoffen plaatsvond (trafieknijverheid). Een centrale stapelmarkt was dus een 'systeemvereiste' voor een wereldeconomie. Dat echter Amsterdam een tijd lang deze functie heeft vervuld, en Holland uitgroeide tot het kerngebied, is niet gemakkelijk te verklaren. Soms wordt één reden gesuggereerd, zoals de aanwezigheid van een voordelige en gemakkelijk win- en vervoerbare energiebron (turf) of de uitvinding van het haringkaken. Overtuigender dan de monocausale zijn de multicausale verklaringen. De ligging tussen Noord- en Zuid-Europa en aan de rivieren die Holland met Rijn- en Maasgebied verbonden, zijn daarin noodzakelijke maar geen voldoende voorwaarden. Zonder alert op deze gunstige omstandigheden inspelende kooplieden, zou Amsterdam nooit tot de stapelmarkt van de toenmalige wereldeconomie zijn uitgroeid. Historisch-ruimtelijke ontwikkelingen zijn geen producten van anonieme, natuur-noodzakelijke "processen en factoren" (een citaat uit het vwo-eindexamenonderwerp; zie de inleiding) maar de resultanten van het handelen van actoren in een context van mogelijkheden en beperkingen (Hoekveld en De Pater, 1988).

Verklaringen moeten contexten en actoren



Figuur 1. De verspreiding van steden naar inwonertal rond 1675. Het overwicht van Holland is indrukwekkend. Naar: Van der Woude 1980.

met elkaar verbinden. De vaak succesvolle manipulaties van Amsterdamse kooplieden om in bepaalde branches of gebieden een monopoliepositie te creëren, illustreren de betekenis van vaardige actoren – manipulaties die succes hadden bij de gratie van de mogelijkheden die Amsterdam bood (zie bijv. de studie van de familie Trip door Klein, 1965). Deze monopolistische praktijken versterkten de positie van het centrum en remden de ontwikkeling van de semi-periferie en de andere steden in het kerngebied. De ongeëvenaarde opbloei van Amsterdam als stapelmarkt is dus niet geheel uit ‘systeemvereisten’ te verklaren, maar ook uit allerlei inventieve strategieën van Amsterdamse kooplieden die marktbeheersing (en daaraan verbonden prijsopdrijving en risicovermindering) tot doel hadden. Een ander voorbeeld van de betekenis van menselijke creativiteit bieden de Hoornse scheepsbouwers. Zij ontwikkelden een scheepstype, de fluit, dat door zijn superieure kwaliteiten de positie van de Hollandse koopvaardij versterkte.

Als centrum had Amsterdam een aantal omliggende steden die bepaalde functies voor haar vervulden. Het meest uitgesproken voorbeeld van een satelliet is Zaandam, waar in vele honderden windmolens de trafieknijverheid werd beoefend en waar werven schepen repareerden en bouwden. De overslag en opslag van goederen leidden tot een omvangrijke veredelingsindustrie. De multipliereffecten waren groot. De handel in tabak deed tabakskerverijen ontstaan en de befaamde pijpenindustrie in Gouda. De vraag naar verpakkingsmateriaal – houten tonnen, glazen flessen, aardewerken kruiken – riep een emballage-industrie in het leven.

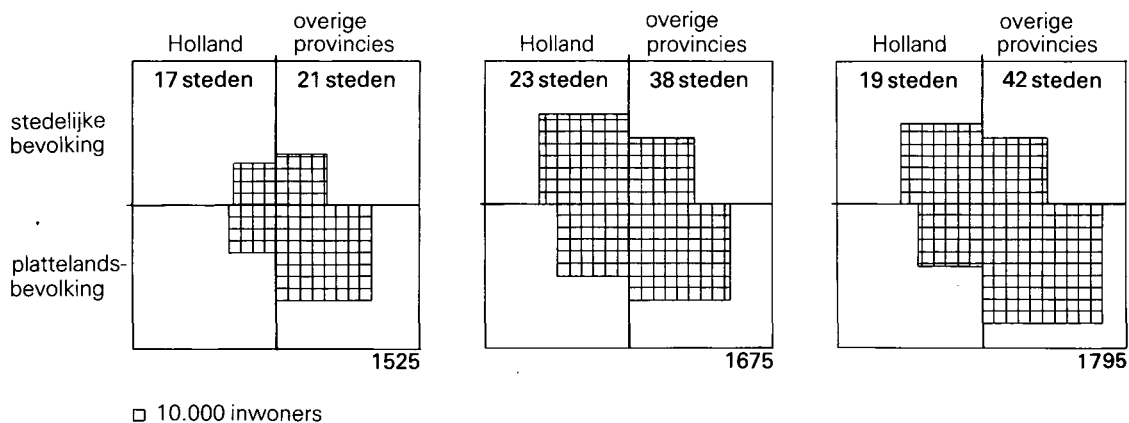
Een industrie die niet uit de stapelmarkt voortkwam en aanmerkelijk ouder was dan de stapelmarkt, was de Hollandse textielnijverheid. Het Leidse laken (wollen weefsels) en het Haarlemse linnen en zijde waren wijd en zijd vermaard. De export van deze produkten naar bestemming overzee verliep hoofdzakelijk via

Amsterdam. Haarlem was ook bekend om zijn bierbrouwerijen, zoals Enkhuizen en Hoorn dat waren om hun haring. De produkten vonden hun weg naar de Amsterdamse bevolking en werden voor een deel ook uitgevoerd. Ook deze ‘autochtone’ bedrijvigheid, hoewel geen afgeleide van Amsterdams stapelmarktfunctie in de wereldeconomie, profiteerde van Amsterdams voorspoed. Ook hier traden aanzienlijke multipliereffecten op. Textielnijverheid had bijvoorbeeld allerlei produkten nodig voor de versterking en verfraaiing van de gewezen stoffen; deze werden door allerlei industriemolens geleverd. Conservering van haring riep de zoutziederij en zouthandel in het leven.

Het is geen wonder dat alle Hollandse steden een gestage expansie meemaakten. Ondanks economische rivaliteit en politiek federalisme, waren Hollandse en Zeeuwse steden onderling verbonden door een cirkel van elkaar versterkende voordelen.

Verval: van kerngebied naar semi-periferie

In de laatste decennia van de 17e eeuw begon Londen op te komen als het nieuwe centrum van de wereldeconomie. Amsterdam verloor haar positie van de onomstreden stapelplaats. Evenals over de opkomst aan het begin van die eeuw, wordt over deze neergang, die in de 18e eeuw doorzette, druk gespeculeerd. Van veel betekenis was in elk geval het opkomende mercantilisme, dat al in de tweede helft van de 17e eeuw in Engeland (Acts of Navigation) en Frankrijk (het colbertisme) gestalte kreeg. Deze protectionistische economische politiek op het niveau van *staten* (en niet van steden) leidde tot erosie van het stedelijk netwerksysteem in de wereldeconomie. Het streven naar nationale economische onafhankelijkheid deed afbreuk aan de internationale handelsrelaties van steden; de integratie werd minder. Toen in de 19e eeuw het liberalisme als economische ideologie het mercantilisme opvolgde, bleef een herstel van Amsterdams positie als stapelmarkt uit. De industriële revolutie met haar



Figuur 2. De wisselende verdeling van de bevolking over stad (plaatsen met tenminste 2500 inwoners) en platteland in Holland en in de overige provincies omstreeks 1525, 1675 en in 1795. De verstedelijking in Holland tussen 1525 en 1675 en de ontstedelijking daarna is duidelijk waarneembaar. Naar: Atlas van Nederland, deel 2; primaire gegevens: Van der Woude, 1980.

technologische vernieuwingen maakte de stapelmarkt als 'systeemvereiste' overbodig. Goederen werden meer en meer rechtstreeks van producent naar consument gebracht. Amsterdam werd als tussenstation letterlijk gepasseerd.

Over wanneer de neergang intrad, verschillen de meningen, al staat vast dat een relatieve teruggang voorafging aan een absolute. Braudel (deel 3, p. 261) meent bijvoorbeeld dat pas na 1730 "the Dutch commercial system began to break down in Europe". Een reeks financiële crises en het Continentale Stelsel in de Franse Tijd bezegelden de teloorgang. Al voor 1730 was het echter met de stedelijke groei gedaan.

Het waren vooral de kleinere steden en/of de steden met een eenzijdige en daarom kwetsbare industrie die voor de wereldeconomie produceerden, die de tegenwind het meest voelden. Ze kregen na ongeveer 1670 met teruglopende inwonertallen te kampen, een ontwikkeling die zich tot in de 19e eeuw zou voortzetten. Het aantal levensonderhoudsposities verminderde. Zo gingen fabrikanten uit Leiden en Haarlem meer en meer de arbeidsintensieve delen van het textielproductieproces verplaat-

sen naar de Brabantse zandgronden. In deze semi-periferie lagen de lonen aanmerkelijk lager dan in het (voormalige) kerngebied. De werkgelegenheid in de steden (en dus de trek naar de stad) daalde navenant. Gevolg was een vergrijzing van de stedelijke bevolking en dus oplopende sterftcijfers. Na 1700 werden de steden 'demografische graven', een situatie die tot in de 19e eeuw zou voortduren. Nog in 1873 constateerde de Franse reiziger Henry Havard onthutst dat de Zuiderzeesteden 'dode steden' waren. Pas vanaf ongeveer dat jaar zou, na twee eeuwen van ontstedelijking in Holland, het percentage van de bevolking dat in steden woont weer gaan toenemen.

In de Gouden Eeuw hadden de Hollandse steden geprofiteerd van hun ligging in één systeem waarbinnen positieve multipliereffecten circuleerden, die veelal in eerste instantie door Amsterdam in het systeem werden ingebracht. In de 18de en 19e eeuw werden ze er in zekere zin het slachtoffer van. Negatieve multipliereffecten deden nu hun werking voelen: de verslechterende positie van Amsterdam in de wereldeconomie had consequenties voor de overige steden in het (voormalige) kerngebied van

de wereldeconomie. De suggestie van 'interne contractie' is wel gedaan: internationaal verslechterde de positie van Amsterdam, maar haar toch al sterke positie van 'primate city' binnen Nederland versterkte zich. Andere steden leden meer onder de ontwikkelingen dan Amsterdam zelf. Dit lijkt mede het gevolg van al eeuwenlang spelende infrastructurele schaalvergrotingsprocessen. Kleine steden vielen weg uit het netwerk van internationale handelvoerende steden. De Zuiderzeeplaatsen zijn daarvan voorbeelden, maar ook Zuidhollandse en Zeeuwse steden als Den Briel en Zierikzee. (De huidige gedachte om West-Europa te bedienen via één *mainport* met intercontinentale relaties -Europoort?- is als het ware de eindfase in de ontwikkeling naar een steeds wijdmaziger netwerk).

Resumerend: de stedelijke ontwikkeling in Nederland tussen ongeveer 1675 en 1850 moet bezien worden tegen de achtergrond van een verschuivend centrum en kerngebied, alsmede een verminderende integratie van het netwerksysteem van steden die de Europese wereldeconomie dragen. De Westnederlandse steden die in dit systeem participeren zijn er, afhankelijk van hun functie, in verschillende mate en op verschillende wijzen het slachtoffer van. Ze gaan als het ware weer hoofdzakelijk functioneren als centrale plaats in Braudels markteconomie.

Het regionale effect van deze internationale ontwikkeling is de ontbinding van het in de 17e eeuw ontstane stedensysteem in Holland. Veelbetekenend is bijvoorbeeld dat het aantal reizigers kilometers in het trekvaartenstelsel in het midden van de 18e eeuw nog maar de helft is van wat het was rond 1670 (De Vries, 1978, p. 197). Die desintegratie heeft zich nadien voortgezet. Zeker in de eerste helft van de 19e eeuw zijn de Hollandse steden eerder een verzameling van losse entiteiten dan elementen van een geïntegreerd systeem.

Op weg naar een nieuw stedelijk systeem

De ontstedelijking – althans in demografisch opzicht – van Holland en de overige zeegewesten zette zich gedurende de gehele eerste helft van de 19e eeuw door. Schmal (1988) vergeleek voor dertig steden de provinciale bevolkingstoename in de jaren 1795-1850 met de stedelijke. Van de 19 steden in laag-Nederland bleven er 15 in hun groei achter bij die van de provincie, 13 ook bij de bevolkingsgroei in geheel Nederland. Van de 11 steden in hoog-Nederland hadden er 6 een bevolkingsgroei die lager lag dan die van de provincie waartoe ze behoorden, 2 een bevolkingsgroei beneden die van Nederland.

De iets betere cijfers voor de steden in hoog-Nederland zijn een vingerwijzing voor wat zich in het laatste kwart van de 19e eeuw zou gaan afspelen: de verstedelijking van de zandgronden. Definiëren we de verstedelijking als het percentage mensen dat in nederzettingen van 5000 en meer inwoners leeft, dan bedroeg dat percentage in Holland in 1840 56, in 1920 77 en in 1960 83. Buiten dit kerngebied steeg het percentage evenzeer: van 19 in 1840, via 35 in 1920 tot 55 in 1960. De verschillen zijn weliswaar gebleven, maar minder groot geworden.

De demografische verstedelijking werd veroorzaakt door een massale trek naar de stad en groeiende geboorteoverschotten in de steden zelf. Anders dan ten tijde van de Republiek, was het aandeel van buitenlanders in de migratiestromen vrij beperkt. De opkomst van de natie-staat maakte van landsgrenzen meer dan voorheen barrières. Gemiddeld was ongeveer de helft van de migranten naar een stad afkomstig uit de provincie waarin die stad lag. De verst verwijderde provincies droegen daarentegen elk niet meer dan ongeveer 1% bij. Zo was het aandeel van Limburgse, Noordbrabantse en Zeeuwse migranten in de migratie naar de stad Groningen aan het begin van de 20e eeuw samen niet meer dan 3% (Kooij, 1988). Omgekeerd was het aandeel van Friezen, Groningers en Drenten in de migratie

naar Rotterdam in die tijd zo'n 4% (Bouman en Bouman, 1953).

De stuwende kracht achter de verstedelijking van Zuid- en Oost-Nederland was ongetwijfeld de industrialisatie. De textielnijverheid in Twente, die vanaf de jaren dertig een fabrieksmatiger karakter kreeg, heeft sinds ongeveer 1880 een verstedelijkingsgolf bewerkstelligd. De Twentse fabrieken konden toen mensen gebruiken terwijl de agrarische crisis op het platteland het aantal bestaansmogelijkheden reduceerde. Het resultaat was een omvangrijke migratie naar Enschede, Almelo en Hengelo (waar de aanvankelijk aan de textielbedrijvigheid gelieerde machine-industrie opbloeide).

In Tilburg en Helmond vormde de van oudsher bestaande huisnijverheid voor textielondernemers uit respectievelijk Leiden en Haarlem zich om tot een grootschalige produktiewijze. Eindhovens opmars kan niet verklaard worden uit de onpersoonlijke "processen en factoren". In 1891 kochten vader en zoon Philips een fabriekspandje. Aanvankelijk scheelde het maar heel weinig of het pand was wederom verkocht – in dat geval zou Eindhoven nooit uitgegroeid zijn tot de vijfde stad van het land. Na 1900 gingen bij Philips de zaken echter goed marcheren en de *company town* werd de snelst groeiende stad van het land.

De verstedelijking van Twente en Brabant werd veroorzaakt door de industrie die werd aangetrokken door de vele goedkope arbeidskrachten. De Zuidlimburgse urbanisatie, die wat later inzette dan op de zandgronden, na 1900, heeft een andere oorzaak: de groot-scheepse exploitatie van steenkoollagen. Vooral in de Oostelijke Mijnstreek (Heerlen en Kerkrade) hoopten de mensen zich op. Afgeleide industrie kwam er vrijwel niet tot ontwikkeling. De steenkool die er gedolven werd, was antraciet die vooral voor huisbrand geschikt was. Ten tweede waren transportkosten al flink gedaald in de jaren dat de Limburgse mijnen opengingen. Anders dan de veel eerder in be-

drijf genomen Britse, Belgische en Duitse mijnen was nabijheid tot mijnen voor fabrieken dus geen absolute voorwaarde meer. Ten derde zagen mijndirecties weinig in vestiging van bedrijven die de lonen alleen maar zouden kunnen opdrijven (Stohr, 1989). Bovendien verhinderde de Nederlandse regering er de vestiging van hoogovens om geen Duitse verlangens tot annexatie te wekken.

Een gunstige transportligging was wél een troef voor West-Nederland. Het gebied profiteerde van zijn intermediaire ligging tussen Groot-Brittannië en Duitsland, twee industriële grootmachten. Vooral Rotterdam trok met succes de doorvoerhandel naar zich toe die de oude stapelmarkt had vervangen. De hele streek van Dordrecht-Rotterdam-Vlaardingen ontwikkelde zich tot een gebied met veel direct of indirect (via *backward-* en *forward linkages*) aan het water verbonden bedrijvigheid: scheepswerven, machinefabrieken en baggerindustrie. Rond het Noordzeekanaal ontstond ook een industrieel landschap, met als zwaartepunten Amsterdam, de Zaanstreek en de IJmond waar sinds 1918 de hoogovens stonden. In de loop van de 19e eeuw is de voorsprong van de hoofdstad op nummer 2, Rotterdam, danig geslonken. In 1800 was Amsterdam vier keer zo groot als Rotterdam, in 1880 nog twee keer. Ook Den Haag groeide sneller dan de hoofdstad.

Deze grotere gelijkwaardigheid was te danken aan de taakverdeling die tussen de drie grote steden onstond (Wagenaar & Van Engelsdorp Gastelaars, 1986). Amsterdam miste de bestuursfuncties die naarmate de periode van de nachtwakersstaat verder in het verleden verzonk, steeds meer gewicht kregen. Den Haag profiteerde daar uiteraard van. Als regeringsstad trok ze bovendien veel instellingen die de nabijheid van het politieke machtscentrum op prijs stelden. Als vermeld, concentreerde de doorvoerhandel zich in Rotterdam, dat na 1872 een superieure verbinding met zee had. De verbinding van Rotterdam met het

Duitse achterland (Rijn-Ruhr) was vanouds al veel beter dan die van Amsterdam, maar pas de Duitse industrialisatie maakt dit liggingsvoordeel werkelijk gewichtig. Voorheen was de noord-zuidhandel (met Amsterdam als draaischijf) veel belangrijker dan de oost-westhandel. Rotterdam werd de toonbank van het land, zoals de Portugese reiziger Raoul Ortigão in 1884 haar typeerde.

Dat de hoofdstad ondanks deze concurrentie primus inter pares bleef, was te danken aan twee omstandigheden (Wagenaar & Van Engelsdorp Gastelaars, 1986). Amsterdam werd het centrum van de koloniale handel die na de openstelling in 1870 van Nederlands Indië voor het particuliere kapitaal sterk opleefde. In tweede plaats floreerde Amsterdam als het financiële centrum. De aanwezigheid van de Nederlandse Bank en de Amsterdamse Effectenbeurs maakte het voor banken in feite onmogelijk om een andere plaats dan Amsterdam als vestigingslocatie voor hun hoofdkantoor te kiezen. Afstanden telden nog in een tijd waarin het telegram het enige geavanceerde communicatiemedium was.

De specialisatie tussen de drie grote steden creëerde opnieuw een urbaan systeem in Holland, twee eeuwen nadat het oude heel geleidelijk was gaan desintegreren. Aan het nieuwe systeem werden middelgrote Hollandse industriesteden vastgehaakt die zich specialiseerden in één of enkele takken van bedrijvigheid: Haarlem, Zaandam, Gouda, Dordrecht, Schiedam, Delft.

Ook buiten Holland gelegen steden raakten er aan verbonden. Het ging om plaatsen als Leeuwarden, Groningen, Zwolle, Deventer, Arnhem, Nijmegen, Maastricht, Den Bosch en Breda die als regionaal-verzorgende centra eeuwenlang een min of meer zelfstandig bestaan hadden geleid binnen Braudels markt-economie. Zij produceerden niet langer (bijna) het hele scala van in de regio benodigde goederen maar legden zich toe op enkele produkten (Kooij, 1988). De specialisatie had

uiteraard import en export tot gevolg, maar de infrastructuur was niet langer een obstakel. Verharde wegen, spoorlijnen en kanalen, de afschaffing van wegtollen en de relatieve daling van vervoerkosten, hadden de transportmogelijkheden aanmerkelijk verruimd. Niet alleen de stromen goederen, kapitaal en mensen namen toe. De constructie van een telegraaf- en telefoonnet (vanaf ongeveer 1850, respectievelijk 1890) en het ontstaan van een goedkoop en betaalbaar poststelsel vergrootten ook de stromen van informatie (Knippenberg & De Pater, 1988). Het Hollandse stedensysteem groeide nog voor de Eerste Wereldoorlog uit tot een Nederlands stedensysteem.

Tot in de jaren vijftig heeft de secundaire sector zich in de oostelijke en zuidelijke fabriekssteden en daarbuiten uitgebreid. De deïndustrialisatie in de daarop volgende decennia heeft niet geleid tot een massale ontvolking der steden (zoals met Hollandse steden na de erosie van het maritieme commerciële imperium wel gebeurde). De tertiërisering van de Nederlandse economie, de mogelijkheid tot forensisme en het sociaal-economische beleid van de verzorgingsstaat – die het welzijn van (regionale) groepen garandeert – hebben dit verhinderd. Het bevolkingsverlies dat de steden leden was vooral een gevolg van de suburbanisatie. Daarmee komen we op het tweede analyiseniveau: de interne geleding van de individuele stad.

Veranderingen in de stedelijke anatomie

De historisch-geografische geschiedenis van de individuele stad is die van ontmenging, verdunning en verstrooiing. *Ontmenging* verwijst naar de toenemende ruimtelijke scheiding van functies, waardoor de diversiteit in grondgebruik per eenheid oppervlak vermindert. *Verdunning* heeft betrekking op de afnemende intensiteit van het grondgebruik. *Verstrooiing* ten slotte, duidt de verspreiding van stedelijke ac-

tiviteiten en artefacten over een voorheen landelijk gebied aan (vgl. Ottens, 1989, p. 9). Met deze drie sleutelwoorden wordt in deze paragraaf de veranderende urbane anatomie beschreven.

De stad van voor de industrialisatie

Veel middeleeuwse steden zijn ontstaan rond een pre-stedelijke kern: een burcht, klooster, versterking of hof. Dergelijke *villes d'accession* (Keuning, 1966) zijn bijvoorbeeld Leiden en Haarlem. Hun ontstaansgeschiedenis maakt duidelijk dat de aanwezigheid van een dergelijke kern alléén geen voldoende voorwaarde was. Een conditie voor stedelijk succes was ook een strategische *situation*: de ligging in een net van land- en waterwegen en de afwezigheid van een nabije concurrent (zoals ook het model van Christaller laat zien).

Zo was voor Haarlem de weg Rijnland-Kennemerland-West Friesland die langs de binnenzijde van de duinen liep, een levensvoorwaarde. Waar deze verbinding de oost-west weg naar het veer over het druk bevaren Spaarne kruiste (op de plaats van de Grote Markt), ontstond een handelaren- en handwerklieddenederzetting. Samen met de kern rond de Gravensteen aan het Spaarne, groeide deze nederzetting tot één ommuurde stad uit. Deze tweekernigheid is ook karakteristiek voor Leiden. Een tweede type, de dam- en dijksteden, miste daarentegen een burcht of klooster als aanhechtigspunt. Zij zijn ontstaan rond een dam die de monding van een aan weerszijden bedijkt veenstroompje afsloot. Scheiding van binnen- en buitenwater was noodzakelijk om de dreiging van de zee in het door ontginningen steeds dalende gebied het hoofd te kunnen bieden. De dam werd een overslagplaats in transportstromen die vissers, schippers en kooplui aantrok (Steegh, 1985, p. 76).

Behalve zich spontaan ontwikkelende 'organische' steden, kent Nederland ook planmatige stedenstichtingen die vaak niet maar soms wel succesvol waren. Voorbeelden zijn Elburg

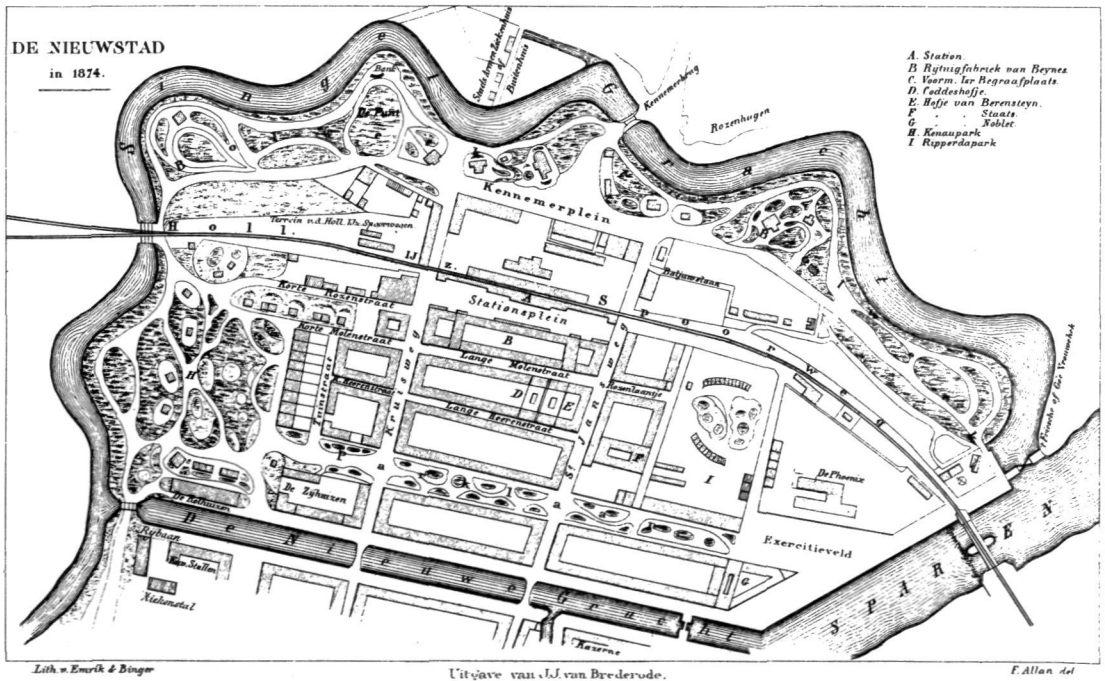
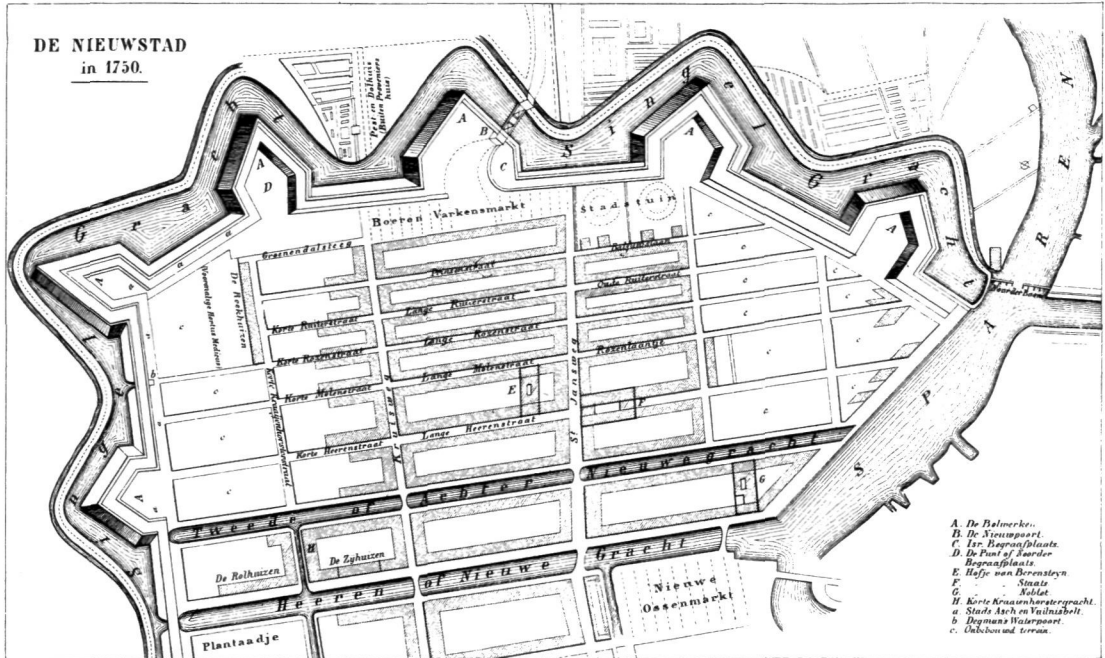
(1393) en Den Bosch (1185). Aan deze stadsstichtingen lagen politieke en militair-strategische argumenten ten grondslag.

Overigens zijn oorzaak en gevolg in onderzoek naar ontstaansredenen moeilijk te ontwarren. Zo stelde Leyden (1939/1940) na een studie van 15 nederzettingen dat zij niet ontstaan waren op kruispunten van wegen, maar dat de wegen zich nadien verlegden naar die nederzettingen. Steden en verbindingen beïnvloedden elkaar wederzijds.

De interne structuur van de middeleeuwse stad voegde zich naar de verkeersassen en pre-stedelijke kernen. Algemener kan men constateren dat de structuur zich uitkristalliseerde rond *punten, lijnen en gebieden van attractie en repulsie* (Hoekveld et al., 1973, Schmal, 1985, Hoekveld en De Pater, 1988). Havenfronten, grote marktpleinen, verkeersassen, kerk en stadhuis werkten als magneten. Daar ontstonden de elitekwartieren. Brandgevaarlijke, lawaai- en stankverwekkende bedrijven daarentegen stootten af. Rondom deze activiteiten vormden zich *minimal choice areas* waar ruimtegebruikers terecht kwamen die elders niet welkom waren. Deze bedrijven lagen aan de periferie, evenals tuinen, kloosters en woningen voor de armen.

De ruimtelijke uitsortering in de middeleeuwse stad wordt als het ware gemaskeerd door de fijnmazigheid ervan. Binnen de elitewijken woonden bijvoorbeeld in de zij- en achterstraten de armeren. De geringe omvang van de middeleeuwse stad – van poort tot poort in de regel minder dan 1 kilometer – maakte de interne geleiding zeker in het centrum kleinschalig. Gevolg was een hoge diversiteit in grondgebruik per eenheid oppervlak. Voor de terloopse waarnemer was menging de eerste indruk.

Met de stedelijke schaalvergroting in de 17e eeuw wordt ontmenging duidelijker waarneembaar. Stedelijke autoriteiten gaan ruimtelijke scheiding van door negatieve externe effecten onverenigbare ruimtegebruikers ook



Figuur 3. De Nieuwstad van Haarlem in 1750 en in 1874. Uit: Allan 1874 (deel 1). Het ruimtegebruik was weinig intensief. Na 1750 zouden er nog veel woningen worden afgebroken. Vanaf 1850 ontstond geleidelijk enige verdichting. In de afgelopen decennia trad in het gebied dankzij zijn gunstige ligging tussen station en stadscentrum cityvorming op.

bewust nastreven, tenminste in de voor de elite bestemde uitbreidingen. Het sprekendste voorbeeld is de Amsterdamse grachtengordel waarin voor functies die afbreuk zouden kunnen doen aan de exclusiviteit van de uitleg geen plaats was. Zij werden verwezen naar de havengebieden waar de ruimtelijke regulering minimaal was. Deze havengebieden waren kenmerkend voor steden die deel uitmaakten van het netwerksysteem in een wereldeconomie; in de Christalleriaanse centrale plaatsen van de markteconomie ontbraken ze geheel of grotendeels.

In de stedelijke vergrotingen is ook het begin van verdunning waarneembaar. Zeker steden die na 1670 begonnen met een nieuwe stedelijke uitleg, kregen het tij tegen. De positie van Holland als kerngebied van een wereldeconomie werd, zoals we eerder in dit artikel hebben gezien, in de laatste decennia van de Gouden Eeuw aangevochten. Dit had direct zijn weerslag op de stedelijke uitbreidingen: er was weinig animo meer om bouwgrond aan te schaffen.

Een voorbeeld van een dergelijke half mislukte uitleg was de Nieuwstad van Haarlem. Stadsbouwmeester Salomon de Bray publiceerde al in 1644 het "concept van vergroting, aan de noord- en noordoostsyde der stad Haerlem", maar de weifelende vroedschap ging pas in 1671 daadwerkelijk over tot uitbreiding. Te laat, bleek achteraf. Het ruimtegebruik bleef extensief en werd, toen de stad met scherp dalende inwonertallen werd geconfronteerd, steeds extensiever. Veel leegstaande huizen werden afgebroken om de zware belastingen die op de panden lagen, te ontlopen. De belastingdruk moest hoog zijn omdat een groot deel van de Haarlemmers leefde van de stedelijke armenzorg.

Het extensieve gebruik maakte het mogelijk om in 1839 het station, één van de grote nieuwe attractiepunten van de 19e-eeuwse stad, in de Nieuwstad onder te brengen. Het oefende onder meer aantrekkingskracht uit op J.J. Beynes

die in 1857 een nieuwe spoorwegwagonfabriek aan het Stationsplein bouwde. Daarmee is het tweede nieuwe element van formaat van de 19e-eeuwse stad genoemd: de fabriek. Rondom de fabrieken regen de arbeiderswijken zich aaneen. De elite werd aangetrokken door een andere nieuwe attractiezone: het stadspark. Stedelijke villa's omzoomden de parken en de in plantsoenen omgetoverde voormalige stadswallen. Niet langer scheidden deze wallen stad en land: na 1870 overschreed de stedelijke bebouwing voor het eerst in tweehonderd jaar de vestingwerken. De industrialisatie van Nederland na 1870 ging hand in hand met een demografische en morfologische verstedelijking.

Van stad naar stedelijke zone

Processen van ontmenging, verstrooiing en verdunning zijn ook eigen aan de industriële stad. Ontmenging trad niet alleen spontaan op, maar werd ook doel van de overheden die na een laissez-faire periode hun greep op de ruimtelijke orde verstevigden. Een steen des aanstoots in Amsterdam was bijvoorbeeld de stoommachine die, met alle overlast van dien, in de laatste decennia van de vorige eeuw in steeds meer bedrijven zijn opwachting maakte (Wagenaar, 1988). Getolereerde ambachtsbedrijfjes die tussen de woningen stonden groeiden uit tot veel irritaties oproepende fabriekjes met door stoomkracht aangedreven werktuigen. Vanaf het begin van de twintigste eeuw werden ze door de gemeente naar een industriezone aan de noordoever van het IJ gedirigeerd. Andere – zoals Werkspoor – zochten een lokatie ver buiten de stad.

Naast ontmenging speelde het proces van verdunning. Ook hier liet de hand van de overheid zich voelen. De cholera, die vanaf 1832 de steden bezocht, had naar het oordeel van de toenmalige autoriteiten alles te maken met de bedompte, dicht op elkaar gepakte krotten, waar licht en lucht werden buitengesloten. De eerste gemeentelijke uitbreidingsplannen met

bindende publiekrechtelijke kracht (op basis van de Woningwet van 1901) zijn dan ook in de eerste plaats stratenplannen die minimum-breedten voor de wegen en maximumhoogten voor de bebouwing voorschrijven. Deze georganiseerde extensivering van het grondgebruik treedt in latere nieuwbouwwijken nog duidelijker aan het licht en wordt dan ook ondersteund door een dalende gemiddelde woningbezetting. In de naoorlogse wijken is slechts 10 tot 20% van het grondoppervlak bebouwd, in stadscentra daarentegen 50% of zelfs nog meer. De uitkomst van de gediceerde en spontane verdunning is bijvoorbeeld dat Amsterdam momenteel evenveel inwoners heeft als vlak na de annexatie van omliggende gemeenten in 1921, maar dat de bebouwde kom een veelvoud is van die van toen.

De gesuburbaniseerde stad was het gevolg van de verminderde noodzaak om in de eigen woning ook je beroep uit te oefenen, dan wel op loopafstand van de woning je werk te hebben. Snellere en ruimer beschikbare transportmiddelen maakten een grotere scheiding tussen wonen en werken mogelijk. Een noodzakelijke voorwaarde was tevens de daling van transportprijzen. Aan die voorwaarde werd voldaan: terwijl de inkomens stegen, bleven de prijzen van bijvoorbeeld treinkaartjes gelijk, of daalden zelfs bij de invoering van abonnementen en 'werkmanskaarten'. In 1855 was bijvoorbeeld een nijverheidsarbeider voor een enkele reis derde klasse van Amsterdam naar Utrecht 14% van zijn weekinkomen kwijt, in 1880 12%, in 1905 9%, in 1930 4%, in 1955 2% en in 1980 niet meer dan ruim 1%. Generaliserend kan men zeggen dat de lokale tram en fiets de agglomeratie deden ontstaan, de regionale tram en trein het stadsgewest. De auto werd pas na de Tweede Wereldoorlog voor het forensenverkeer belangrijk (De Pater & Schmal, 1982).

De suburbanisatie van het wonen manifesteerde zich in bijvoorbeeld de regio Amsterdam het eerst in de landschappelijk aantrekke-

lijke zandgebieden van het Gooi en Zuid-Kennemerland. Rond 1900 gingen de zomervilla's van welgestelde Amsterdammers in deze streken permanent bewoond worden. Later, na de Eerste Wereldoorlog, raakten ook de waterrijke gebieden direct ten noorden en ten zuiden van de hoofdstad bij forensen in trek. De eerste stappen in het verstrooiingsproces dat uiteindelijk in de tegenwoordige stedelijke zone zou resulteren, waren gezet.

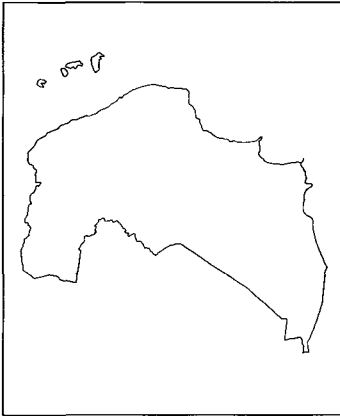
Ruimtelijke specialisatie van de onderdelen is karakteristiek voor de geëxplodeerde, uiteengelegde stad: men vindt er afzonderlijke woon-, werk-, recreatie- en voorzieningengebieden, verbonden door een indrukwekkende maar niettemin overbelaste infrastructuur. De doctrine van een ruimtelijke scheiding van functies werd in 1933 geformuleerd in het Charte d'Athenes van de Congres Internationaux d'Architecture Moderne. Mede door de prominente positie van de stedenbouwkundige C. van Eesteren – hij was voorzitter van de CIAM en ontwerper van het roemruchte Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam – is deze doctrine decennia lang bijna een dogma geweest in de stadsplanning.

Verstrooiing, verdunning en ontmenging zijn zo ver voortgeschreden dat in de laatste jaren het beleid zich echter afkeert van het oude CIAM-ideaal. Vooral voor binnensteden gelden verweving en verdichting van functies als de nieuwe toverwoorden. De binnenstad als een verrassende en stimulansrijke ontmoetingsplaats, als een hoogwaardig vrijetijdsmilieu met grote belevingswaarde – dat zijn de credo's van de thans zo modieuze city-marketing. Ook concentratie – als spiegelbeeld van verstrooiing – is niet meer taboe. Integendeel, de idee van de compacte stad wordt omhelsd. In hoeverre deze uitgezette koers de spontane drift van verstrooiing, verdunning en ontmenging kan tegengaan, zal de toekomst leren.

Literatuur

- ALLAN, F. (1874-1888). Geschiedenis en beschrijving van Haarlem van de vroegste tijden tot op onze dagen (4 delen). Haarlem.
- BAREND, S. et al. (red.) (1986). Het Nederlandse landschap; een historisch-geografische benadering. Utrecht.
- BOUMAN, P.J. & W.H. BOUMAN (1953). De groei van de grote werkstad; een studie over de bevolking van Rotterdam. Assen.
- BRAUDEL, F. (1977). Afterthoughts on material civilization and capitalism. Baltimore.
- BRAUDEL, F. (1984). Civilization and capitalism 15th-18th century (3 volumes). Oorspr. in het Frans; van deel 1 is een Nederlandse vertaling. London.
- CARTER, H. (1983). An introduction to urban historical geography. London.
- ES, W.A. van et al. (red.) (1982). Het bodemarchief bedreigd; archeologie en planologie in de binnensteden van Nederland. Amersfoort/Den Haag.
- HAVARD, H. (1876). Verleden en heden; een togt langs de kusten van de Zuiderzee. Haarlem.
- HOEKVELD, G.A. et al. (1973). Geografie van stad en platteland in westerse landen. Roermond.
- HOEKVELD, G.A. & M.C. DEURLOO (1981). De bevolkingstoename van de Nederlandse steden. Deel I van M.C. Deurloo et al., Zicht op de Nederlandse stad. Bussum.
- HOEKVELD, G.A. & B.C. de PATER (1988). The making of the historical city: a geographical perspective. Paper colloquium of the International History Group, 17-19 november 1988, Leyden University (nog niet gepubliceerd; kopie verkrijgbaar bij auteur).
- HOHENBERG, P.M. & L.H. LEES (1985). The making of urban Europe, 1000-1950. Cambridge, Mass.
- JANSEN, G.H. (1984). Een land van steden: het spoor van de tijd; cultuurgeschiedenis van de Hollandse stad tot 1900. Den Haag.
- KEUNING, H.J. (1966). Urbanisatie in de middeleeuwen. In: Tijdschrift van de Belgische Vereniging voor Aardrijkskundige Studies 35, pp. 199-236.
- KLEIN, P.W. (1965). De Trippen in de 17e eeuw. Een studie over het ondernemersgedrag op de Hollandse stapelmarkt (diss. Rotterdam). Assen.
- KNIPPENBERG, H. & B. de PATER (1988). De eenwording van Nederland; schaalvergroting en integratie sinds 1800. Nijmegen.
- KOOIJ, P. (1988). Peripheral cities and their regions in the Dutch urban system until 1900. In: The Journal of Economic History 48, pp. 357-371.
- KOOY, T.P. van der (1931). Hollands stapelmarkt en haar verval (diss. Rotterdam). Amsterdam.
- LEYDEN, Fr. (1939/1940). Nederlandse plattelandstudies. In: Historisch Tijdschrift 18 en 19, pp. 97-113 en 175-184.
- MUMFORD, L. (1961). The city in history. New York.
- ORTIGÃO, J.D.R. (1964). Holland 1883. Utrecht.
- OTTENS, H.F.L. (1989). Verstedelijking en stadsontwikkeling (diss. Utrecht). Assen.
- PATER, B.C. de & H. SCHMAL (1982). Reistijden, reiskosten en forensisme op Amsterdam in de periode 1855-1980. Geografische en Planologische notities no. 15. Amsterdam.
- PRED, A.R. (1966). The spatial dynamics of US urban-industrial growth, 1880-1914. Cambridge, Mass.
- PRED, A.R. (1973). Urban growth and the circulation of information: the United States system of cities, 1790-1840. Cambridge, Mass.
- RAMAER, J.C. (1921). De middelpunten van bewoning in Nederland voorheen en thans. In: Tijdschrift Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap 38, pp. 1-38 en 174-215.
- SCHMAL, H. (ed.) (1981). Patterns of European urbanization since 1500. London.
- SCHMAL, H. (1985). De platteland van de Hollandse stad. In: M.W. Heslinga et al., Nederland in kaarten, pp. 32-33. Ede.
- SCHMAL, H. (1988). Patterns of de-urbanization in the Netherlands between 1650 and 1850. In: H. van der Wee (ed.), The rise and decline of urban industries in Italy and the Low Countries. Leuven.
- STEEGH, A. (1985). Monumentenatlas van Nederland; 1100 historische nederzettingen in kaart (2e editie). Zutphen.
- STOHR, H. (1989). Zuid-Limburg: van mijnschacht tot schrijftafel. In: B.C. de Pater et al. (red.), Nederland in delen, deel 2. Houten.
- TAVERNE, E. (1978). In 't land van belofte: in de nieuwe stad; ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek, 1580-1680. Maarssen.
- THURKOW, A.J. (1983). Verstedelijkingsaspecten in 19e en begin 20e eeuw in Nederland buiten Holland en Utrecht. In: Historisch-Geografisch Tijdschrift 1, pp. 43-49 en 84-90.
- VOORDEN, F.W. van (1983). Schakels in stedenbouw. Zutphen.
- VRIES, J. de (1978). Barges and capitalism; passenger transportation in the Dutch economy, 1632-1839. In: A.A.G. Bijdragen 21, pp. 33-398.
- VRIES, J. de (1984). European urbanization 1500-1800. London.
- WAGENAAR, M. (1982). De trek naar buiten; suburbanisatie vanuit Amsterdam rond de eeuwwissel.

- ling. In: K.N.A.G. Geografisch Tijdschrift 16, pp. 342-351.
- WAGENAAR, M. (1988). From hidden hand to public intervention: zoning strategies in the liberal and post-liberal city (1875-1914). Paper colloquium of the International History Group, 17-19 November 1988, Leyden University.
- WAGENAAR, M. & R. van ENGELSDORP GASTELAARS (1986). Het ontstaan van de Randstad, 1815-1930. In: K.N.A.G. Geografisch Tijdschrift 20, pp. 14-29.
- WALLERSTEIN, I. (1974). The modern world-system; capitalist agriculture and the origins of the European world-economy in the sixteenth century. New York.
- WOUDE, A.M. van der (1980). Demografische ontwikkeling van de Noordelijke Nederlanden 1500-1800. In: Algemene Geschiedenis der Nederlanden, deel 5. Bussum.



HET GRONINGER LANDSCHAP

Stad en Lande Historische reeks nr. 8

door Meindert Schroor en Jan Meijering

96 pag., rijk geïllustreerd, 2 ingevoegde landschapskaarten

Als er één provincie is met een gevarieerd landschap, dan is het Groningen wel. Wierden en wadden, houtsingels en sloten, dijken en kanalen, wegen en waterlopen, bossen en heuvelruggen, fabrieken en boerderijen bepalen het gezicht van het Groninger land. Al die elementen hebben hun oorsprong, zij zijn door de natuur of door mensenhanden gevormd. Wie wil weten hoe dit landschap is ontstaan, moet de geschiedenis ervan bestuderen. Dat is ook van groot belang voor de moderne inrichting van het landschap.

Meindert Schroor en Jan Meijering schetsen in dit boek het historisch-geografische beeld van het Groninger Landschap vanaf de oudheid tot heden. Naast een algemeen beeld – waarin onder andere de invloed van het water en de turfwinning aan de orde komen – beschrijven zij ook uitvoerig de verschillende landschappen: het dijkenlandschap, het wierdenlandschap, het streekdorpen- en esdorpenlandschap, het veenkoloniale landschap en het heideontginingslandschap.

Het Groninger Landschap verschijnt in november bij uitgeverij Matrijs in Utrecht. De winkelprijs gaat f19,90 bedragen. **HGT-abonnees** kunnen dit boek echter – franco thuisbezorgd – ontvangen voor slechts f17,90. U maakt daartoe dit bedrag over op postgiro 42.39.476 of bankrekening 33.10.89.025 t. n. v. Stichting Matrijs te Utrecht onder vermelding van 'Landschap Groningen'.



MATRIJS

de uitgever van geschiedenis
en historische geografie