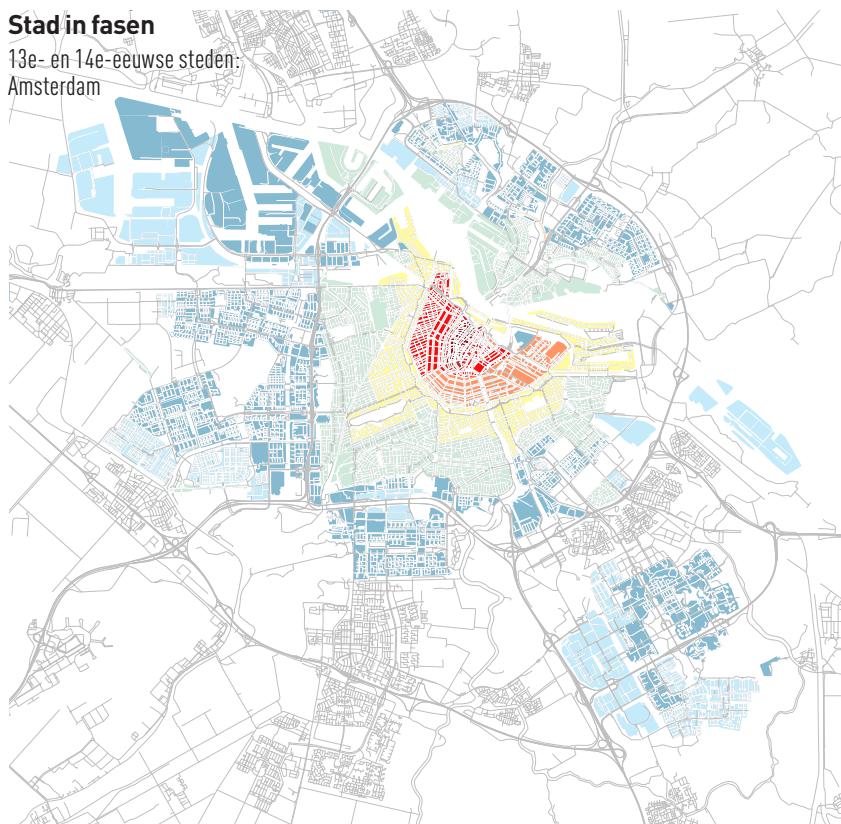
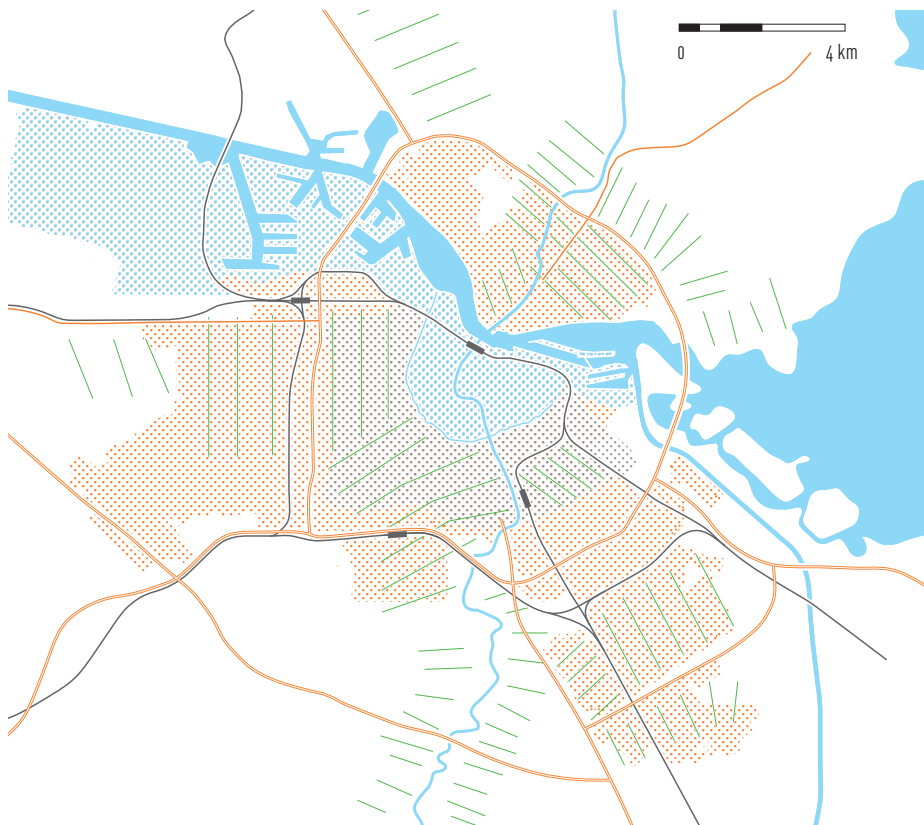


Stad in fasen

13e- en 14e-eeuwse steden:
Amsterdam



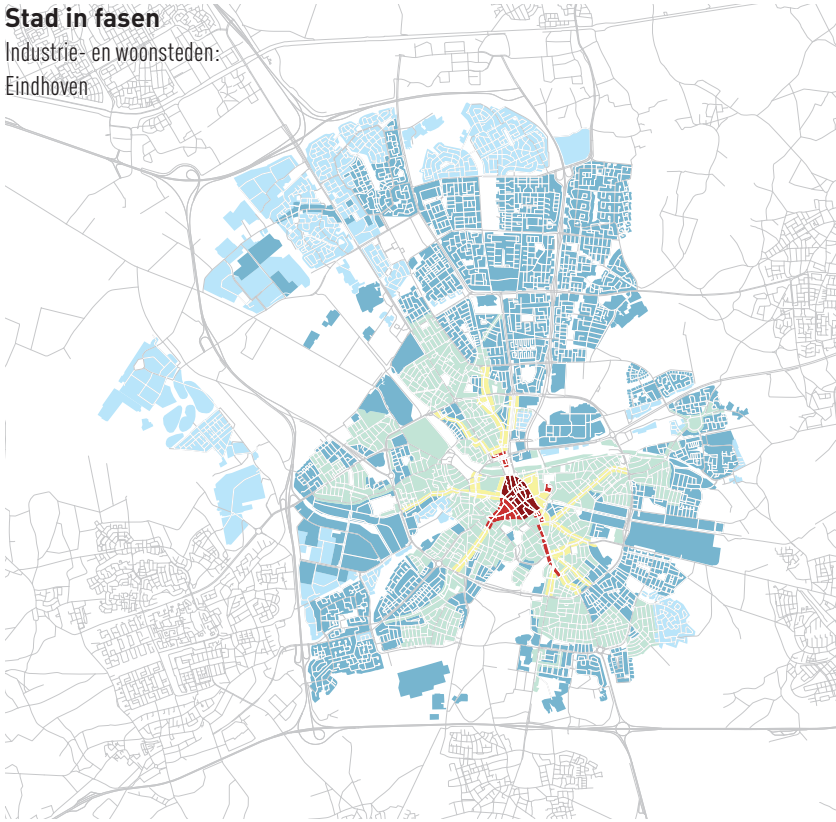
Fasenkaart



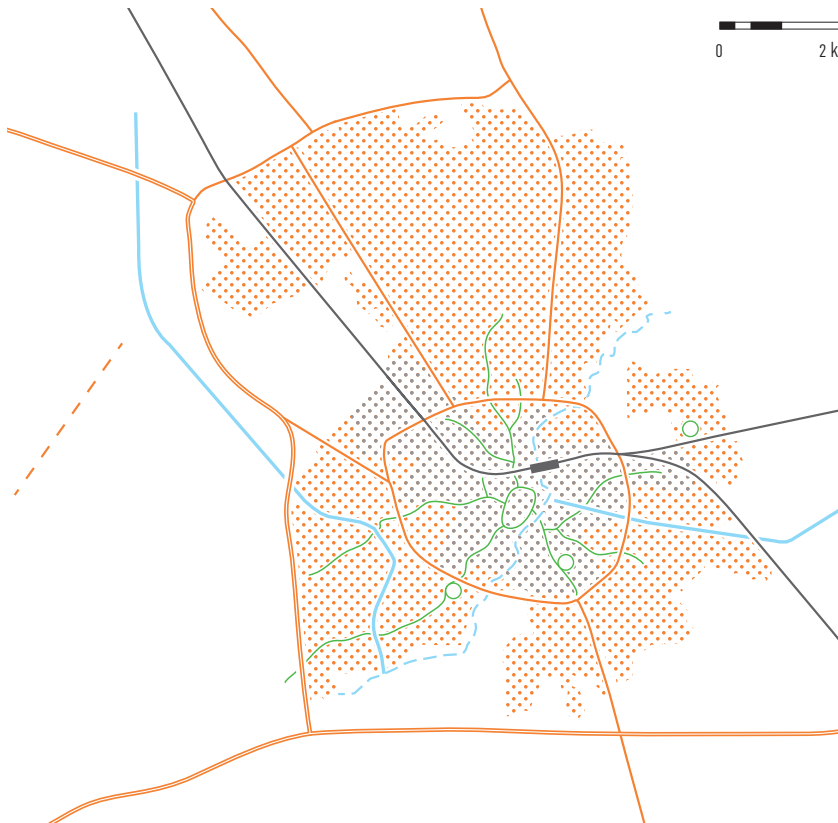
Schetskaart

Stad in fasen

Industrie- en woonsteden:
Eindhoven



Fasenkaart



Schetskaart

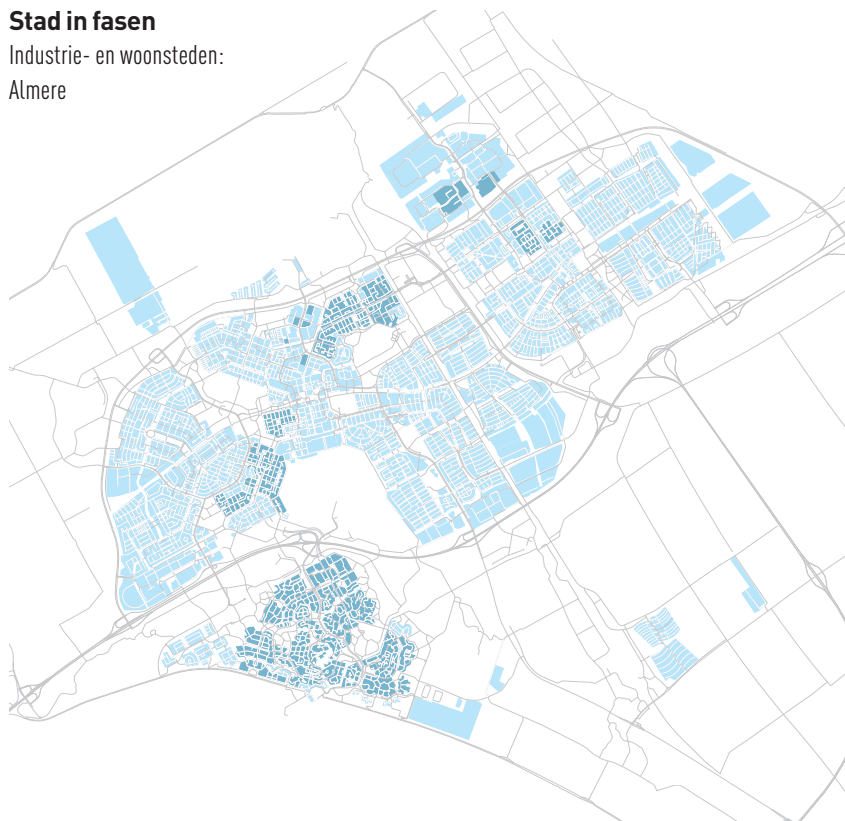
- 1200
- 1350
- 1500
- 1650
- 1750
- 1850
- 1900
- 1950
- 1980
- 2010

- Waterlopen
(en daaraan
gerelateerde
bebouwing)
- Spoorlijnen
(en daaraan
gerelateerde
bebouwing)
- Hoofdwegen
(en daaraan
gerelateerde
bebouwing)
- Landschap
(relief, bodem,
ontginnings-
structuur, wegen,
dorp-skern)

Stad in fasen

Industrie- en woonsteden:

Almere



Fasenkaart



Schetskaart

Verantwoording

Voor dit kaartkatern is gebruikgemaakt van een keur aan kaartmateriaal en literatuur. De belangrijkste kaartbronnen zijn: stadsplattegronden van Jacob van Deventer (omstreeks 1560) en Joan Blaeu (omstreeks 1649); Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden (1850–1864); Chromotopografische kaart des Rijks (1884–1930); Topografische kaarten van Nederland (diverse bladen omstreeks 1900, 1950 en 1980 en 2010); Top 10 vectorkaart schaal 1:10.000 (2010). De belangrijkste literatuur is: S. Barends e.a., *Het Nederlandse landschap*, Utrecht 2010; G. Borger e.a., 'Twaalf eeuwen ruimtelijke transformatie in het westen van Nederland in zes kaartbeelden: landschap, bewoning en infrastructuur in 800, 1200, 1500, 1700, 1900 en 2000', *OverHolland* 10/11 (2011), 5-125; *De Bosatlas van Nederland*, Groningen 2007; H. Lambooy, *Getekend land*, Alkmaar 1987; A. Thurkow e.a., *Atlas van Nederland 2. Bewoningsgeschiedenis*, 's-Gravenhage 1984; G.P. van der Ven, *Leefbaar laagland*, Utrecht 1993; P. Vos e.a., *Atlas van Nederland in het Holoceen*, Amsterdam 2011.

Dit kaartkatern en hoofdstuk 2 vloeien voort uit het onderzoeksproject 'Atlas van de verstedelijking in Nederland'. Dit project is een samenwerkingsverband tussen de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed onder leiding van Jaap Evert Abrahamse en Reinout Rutte. Yvonne van Mil en Marcel IJsselstijn zijn bij het project betrokken als onderzoekers, Arnoud de Waaijer, Iskandar Pané, Otto Diesfeldt en Menne Kosian als kaartenmakers.

Stadswording in Nederland

Tien eeuwen ruimtelijke ontwikkeling in vogelvlucht

Jaap Evert Abrahamse & Reinout Rutte

Op zoek naar overzicht

Nederland is rijk aan steden in allerlei soorten en maten, oude en jonge steden zoals Maastricht en Almere, grote en kleine zoals Amsterdam en Buren, en fraaie en minder fraaie zoals Haarlem en Eindhoven. Het aanzien en de omvang van de huidige steden zijn terug te voeren op de manier waarop ze stad werden en op de ontwikkeling die ze doormaakten sinds de stadswording. Naar de ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van steden is veel onderzoek gedaan, maar het ontbreekt aan een vergelijkende analyse van de verstedelijking vanaf het ontstaan tot heden.¹ Dit hoofdstuk schetst een overzicht van de wording van de Nederlandse steden en hun ruimtelijke ontwikkeling over een lange termijn. Onze bijzondere aandacht geldt de geografische situering en stedelijke vorm in verhouding tot de infrastructuurnetwerken en het landschap waarin steden zijn ontstaan.

Door de eeuwen heen is de verkeersinfrastructuur (rivieren, spoorlijnen en autowegen) een van de belangrijkste factoren geweest voor de opkomst en ontwikkeling van steden.² Ingrijpende veranderingen in die hoofdinfrastructuur vormen daarom de rode draad van dit overzicht van de ontwikkelingsgang van de steden. Daarmee kunnen zowel de locatie en het spreidingspatroon van de steden in het landschap voor een groot deel worden verklaard, als de morfologie van de stadsplattegrond en de ruimtelijke transformaties in de loop der tijd. Tot in de negentiende eeuw domineerde het vervoer over water, daarop volgde een periode van ongeveer 1870 tot 1950 waarin het spoorwegnet die rol overnam. In de tweede helft van de twintigste eeuw is het hoofdwegennet het spoorwegnet in belang gaan overvleugelen. Dit verhaal wordt verteld aan de hand van de huidige 35 grootste stedelijke gemeenten en vormt het pendant van het kaartkatern 'Stedelijke patronen en patronen van steden' in deze bundel.

Twintig van deze 35 steden zijn in de Middeleeuwen ontstaan als haven- en handelsnederzetting met een markt- en bestuursfunctie. Bijna alle vijftien andere werden groot als industrie- of woonstad in de decennia rond 1900 en een klein aantal in de laatste halve eeuw. In grote lijnen is dit een betrouwbare afspiegeling van het verstedelijkingsproces. De meeste Nederlandse steden ontstonden tussen 1100 en 1400, toen de waterrijke Noordelijke Nederlanden een grote economische bloei doormaakten. Daarna kwamen er tot de tweede helft van de negentiende eeuw geen steden meer bij. Als gevolg van de industriële revolutie bloeiden omstreeks 1900 industriesteden op. In dezelfde tijd begon de suburbani- satie en kwam het forensisme op, wat resulteerde in de opkomst van een nieuw

**Inwonertallen van de 35 grootste
stedelijke gemeenten in Nederland
2010.**

Bron: CBS.

1	Amsterdam	767.457	13	Haarlem	149.579	25	Ede	107.756
2	Rotterdam	593.049	14	Arnhem	147.018	26	Venlo	100.301
3	Den Haag	488.553	15	Zaanstad	145.332	27	Deventer	96.760
4	Utrecht	307.081	16	Amersfoort	144.862	28	Delft	95.243
5	Eindhoven	213.809	17	Haarlemmermeer	142.788	29	Sittard-Geleen	94.073
6	Tilburg	204.853	18	Den Bosch	139.607	30	Leeuwarden	93.861
7	Almere	188.160	19	Zoetermeer	121.532	31	Alkmaar	89.236
8	Groningen	187.298	20	Zwolle	119.030	32	Heerlen	88.291
9	Breda	173.299	21	Maastricht	118.533	33	Helmond	84.573
10	Nijmegen	162.963	22	Dordrecht	118.480	34	Hilversum	80.772
11	Enschede	157.052	23	Leiden	117.123	35	Hengelo	80.695
12	Apeldoorn	155.726	24	Emmen	109.491			

soort stad die wonen als hoofdfunctie had. Na de Tweede Wereldoorlog werd ruimtelijke planning op nationale schaal ingevoerd. Dit leidde – samen met een versnelde groei van de economie en de bevolking – tot de aanleg van nieuwe steden en de grootschalige uitbreiding van bestaande. In hoeverre de 35 steden inderdaad een representatief beeld geven van de stadswording door de eeuwen heen, wordt getoetst door middel van een aantal vergelijkingen met de andere steden (zie ook het kaartkatern).

Oudste steden aan grote rivieren en zeearmen

Van de 35 grootste steden behoren Groningen, Deventer, Utrecht, Arnhem, Nijmegen, Maastricht en Dordrecht tot de oudste steden van Nederland.³ Hun stadswording vond plaats tijdens de elfde en de twaalfde eeuw; bij sommige, zoals Maastricht, Utrecht en Deventer, zette deze zelfs al eerder in. Verspreid door het hele land liggen ze allemaal aan een grote rivier of zeearm die lange tijd bepalend was voor hun ruimtelijke ontwikkeling. Uitgezonderd Maastricht en Utrecht lagen ze op één oever van de waterloop. De meeste onderscheidden zich door een voor ons lage land uitzonderlijk hoge ligging op een zandige of kleiige hoogte direct aan het water, wat essentieel was in een tijd waarin rivieren en zee-armen nog onbedijkt waren en periodiek hoogwater vrij spel had. Voor de stadswording en de opbloei was behalve de strategische ligging voor handel over de lange afstand ook de functie als markt en als bestuurscentrum van een voornaam heer (een bisschop, een graaf of de Duitse keizer) van belang.

De huidige binnensteden ontwikkelden zich in de loop van een aantal eeuwen, vaak vanuit meerdere oude kernen, die soms zelfs teruggaan tot de Romeinse tijd. In de loop van de elfde en twaalfde eeuw kregen deze nederzettingen in meerdere opzichten stedelijk aanzien. Stap voor stap werden door en voor de inwoners bijzondere rechten geformuleerd die waren toegespitst op het bestaan als koopman of ambachtsman. De steden werden economische centra met een eigen bestuur en rechtspraak en een vaste markt. Dit alles kreeg uitdrukking in geconcentreerde bebouwing van huizen, monumentale architectuur zoals kerken

Fig. 2 / 1

De 35 grootste stedelijke gemeenten in Nederland, onderverdeeld in vier groepen op basis van het soort stadswording.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed/
Menne Kosian



en stadhuizen, en verdedigingswerken, waaronder poorten, stadsvesten en wallen.⁴ Hier werd de toon gezet voor een stedenbouwkundige praktijk die eeuwenlang gangbaar zou blijven. Veelal werden bestaande landschappelijke structuren gevolgd. Het stadsbestuur beperkte zich doorgaans tot de hoogstnoodzakelijke ruimtelijke, financiële en juridische kaders, zoals verkaveling, belastingheffing en begrenzingsen, maar het hield zich ook bezig met de aanleg van havens en verdedigingswerken, essentiële zaken voor het welzijn van de stad.⁵ Het aandeel van particulieren in de stadsaanleg – kooplieden of ambachtslieden die dikwijls ook een bestuurlijke functie in de stad vervulden – was groot. Iedereen droeg in principe zorg voor zijn eigen huis, dat werd opgetrokken volgens lokale of regionale bouwtradities. Stadsbesturen voerden geleidelijk regels in voor een ordelijke huizenbouw en om vervuiling van bedrijvigheid te weren. Zulke regels waren vrijwel altijd een reactie op rampen zoals branden of verslechtering van het leefmilieu. Bewuste functiescheiding kwam zelden voor.⁶

De plattegronden die tijdens deze eerste fase van stadswording tot stand kwamen, zijn grotendeels tot op de dag van vandaag in de steden terug te vinden. Ruimtelijke patronen die er eenmaal liggen veranderen niet snel, niet in de laatste

plaats door de complexe eigendomsverhoudingen in de stad.⁷ Behalve in Dordrecht zijn de laatmiddeleeuwse stadsmuren vanaf het einde van de zestiende eeuw en in de zeventiende eeuw vervangen door vestingwerken met bastions en brede grachten. Deze oudste steden hadden tegen het einde van de Middeleeuwen een aanzienlijke omvang bereikt, maar zijn vanaf de vijftiende tot het einde van de negentiende eeuw niet noemenswaardig uitgebreid.⁸ Groningen vormde hierop de enige uitzondering met een forse stadsuitbreiding uit 1608–1624, die echter lange tijd grotendeels onbebouwd bleef.

Veel van de steden uit de elfde en twaalfde eeuw behoren tegenwoordig tot de 35 grootste. Bij de uitzonderingen, zoals Oldenzaal, Tiel of Muiden, stagneerde de ontwikkeling al in een vroeg stadium. In dit verband kunnen ook de Vlaams-Zeeuwse havensteden worden genoemd (Hulst, Aardenburg, Oostburg), die in de twaalfde en dertiende eeuw uitgroeiden tot de grotere steden van de Lage Landen, maar vanaf de veertiende eeuw weer terugvielen, omdat de zeearmen waaraan ze lagen verzandden, waardoor hun gunstige ligging aan goed vaarwater verviel. Vroege handelsnederzettingen zoals Dorestad en Witla blijven hier buiten beschouwing, omdat deze al waren verdwenen op het moment dat de steden in de elfde en twaalfde eeuw tot bloei kwamen.⁹

Stedenboom in de delta

In de loop van de dertiende en in veertiende eeuw trok de economie aan, nam de bevolking toe en ontstonden tientallen steden. In de eerste helft van de dertiende eeuw bloeiden aan goed bevaarbare Hollandse binnenwateren Alkmaar, Haarlem, Leiden en Delft op.¹⁰ Rond dezelfde tijd gebruikten landsheren zoals de hertogen van Brabant, de graven van Gelre en de bisschoppen van Utrecht de bouw van steden als instrument voor hun machtspolitiek. In de grenszones van de verschillende machtsgebieden ontstonden Den Bosch, Roermond, Doetinchem, Harderwijk en Ommen.¹¹

In de late dertiende en gedurende de veertiende eeuw vond een ware steden-explosie plaats. In het kustgebied ontstonden vele havensteden langs binnenvaart-routes in Friesland en Holland (Franeker, Bolsward, Woerden), aan de Zuiderzee (Harlingen, Enkhuizen, Edam), langs de grote rivieren (Gouda, Schoonhoven, Gorinchem) en aan de zee- en rivierarmen in de zuidwestelijke delta (Rotterdam, Goes, Vlissingen).¹² In bijna al deze steden vormde de haven het centrale element in de plattegrond en waren prestedelijke landschapselementen als dijken, dammen en ontginningsstructuren van invloed op de vorming van de plattegrond.¹³ Overigens kunnen de gaten in het patroon van steden (de Friese en Groningse laag- en hoogveengebieden, het Drentse zandplateau, de Veluwe, het hoogveen van de Peel en grote delen van het Brabantse zand) niet alleen verklaard worden door een gebrek aan bevaarbaar water, maar ook door de ongeschiktheid van de ondergrond: te zompig en te nat door slechte ontwatering.

Tegelijkertijd met de havensteden verrees in de veertiende eeuw een aanzienlijk aantal nieuwe steden die lokale edellieden lieten bouwen, dikwijls om hun machtsgebied af te bakenen en tol te heffen. De grootste concentratie daarvan is te vinden op de klei in het stroomgebied van de grote rivieren (Vianen, Buren, Ravenstein). Ze werden allemaal binnen korte tijd aangelegd en zijn veelal herkenbaar aan een regelmatig stratenplan.¹⁴

Een groot deel van de steden uit de dertiende en veertiende eeuw is klein

gebleven. Bij de steden die tot stand kwamen op initiatief van edellieden was dit het directe gevolg van het ontbreken van een economische basis en bleek een louter machtscentrum op den duur niet levensvatbaar. Na de aanleg van deze nieuwe steden in de Late Middeleeuwen veranderde er eeuwenlang doorgaans weinig. In veel van de havensteden in het westen trad na de stadswording in de veertiende eeuw en soms nog een bloeiperiode tijdens de Gouden Eeuw het verval in. Een groot deel van de handelsstromen en de goederenoverslag waarop de havensteden figuurlijk gebouwd waren, viel in de loop der eeuwen weg.¹⁵ Wel valt op dat bijna alle steden uit de dertiende en veertiende eeuw die tot de huidige 35 grootste stedelijke gemeenten behoren, al vroeg centrale functies kregen als regionaal markt- en bestuurscentrum, of in de loop van de zestiende en zeventiende eeuw uitgroeiden tot internationale zeehavens.

Leeuwarden, Zwolle, Amersfoort, Alkmaar, Haarlem, Leiden, Delft, Breda en Den Bosch zijn anders dan de oudste steden niet gesitueerd aan een grote rivier, maar langs de Hollandse en Friese binnenwateren of aan kleinere rivieren: Aa, Eem, Mark en Dieze. Venlo aan de Maas is de enige uitzondering. Dit zijn steden die voor het grootste deel op natuurlijke hoogtes liggen, op de grens van zand en veen of klei, droog op het zand tijdens de natte seizoenen, maar eveneens aan bevaarbare waterlopen door veen en klei. Deze steden kregen stedelijk aanzien op een vergelijkbare manier als de oudere steden: juridisch door stadsrechten, economisch met de markt en nijverheid, en sociaal door handelaren en ambachtslieden. De stad kreeg ruimtelijk vorm door de aanleg van havens, straten, pleinen, huizen, monumentale gebouwen en verdedigingswerken. In de loop van ongeveer twee eeuwen zijn deze steden rond hun oudste kernen meerdere malen uitgebreid.¹⁶ De meeste hadden deze groei te danken aan hun functie als regionaal markt- en bestuurscentrum: Leeuwarden in Friesland, Alkmaar in het gebied benoorden Wijkermeer en IJ, Haarlem in Kennemerland, Leiden in Rijnland, Delft in Delftland, Breda in de Baronie en Den Bosch in de Meierij. Het merendeel groeide vanaf de vijftiende tot en met negentiende eeuw niet of nauwelijks. Alleen Leiden en Haarlem zijn in de zeventiende eeuw fors uitgebreid om de sterk toenemende (textiel)industrie en immigranten te kunnen herbergen.¹⁷

Van de grote groep havensteden in het westen ontwikkelden zich alleen Amsterdam en Rotterdam tot internationale zeehavens.¹⁸ Ze lagen aan de randen van het kerngebied van Holland, op locaties die uitblonken door goede waterverbindingen met zowel het achterland als met de zee: waar de Amstel en de Rotte uitmondde in het IJ en de Maas. Bij de dammen vonden op- en overslag en handel plaats. Hier lag de basis voor de ontwikkeling tot zeehaven en handelsstad. Amsterdam groeide in de loop van de zestiende en zeventiende eeuw uit tot de grootste stad van de Nederlanden en een van de grootste steden van Europa. In Rotterdam vonden rond 1600 flinke havenuitbreidingen plaats, maar de stad werd niet veel groter dan Amsterdam omstreeks 1610, toen daar werd begonnen met de aanleg van het eerste deel van de grachtengordel, de Jordaan en de westelijke haveneilanden. Vanaf ongeveer 1660 volgde de rest van de gordel en de oostelijke haveneilanden.¹⁹ De groei van Amsterdam stopte in het Rampjaar 1672 voor lange tijd. In het veel kleinere Rotterdam werd wel op enige schaal buiten de vestingwerken gebouwd, maar plannen voor een stadsuitbreiding uit 1673 kwamen niet tot uitvoering.

Den Haag is de grote uitzondering, want ondanks de aanleg van de Trekvluit

Fig. 2 / 2

De binnenstad van Leiden, in de jaren tachtig. In oudere steden zijn de onderliggende landschappelijke structuren terug te vinden in het kleinschalige stedenbouwkundige patroon. De invulling van dit patroon is kleinschalig omdat iedereen zorgde voor de bouw van zijn eigen huis.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



Fig. 2 / 3

De Tilburgse wijk 't Goirke, waar veel textielindustrie was gevestigd, in de jaren twintig. Fabrieksgebouwen, fabrikantenwoningen en arbeiderswoningen staan tussen de lintbebouwing in het voorheen agrarische landschap.

Bron: KLM Aerocarto



omstreeks 1345 ontbraken goede verbindingen over water.²⁰ Gelegen op een strandwal parallel aan de Hollandse kustlijn was de opkomst vooral te danken aan de graven van Holland, die zich rond 1230 vestigden nabij hun jachtterrein, het Haagse Bos. In tegenstelling tot de andere steden heeft Den Haag nooit een omwalling gehad. Vanaf het einde van de zestiende eeuw werd Den Haag het bestuurscentrum van de Republiek en later van het Koninkrijk. In vergelijking met Amsterdam en Rotterdam, die afwisselende periodes van sterke groei en stagnatie hebben doorgemaakt, is de hofstad relatief ongevoelig voor de conjunctuur gebleken. Den Haag groeide vrij regelmatig, ook in de periode 1700–1850, toen alle andere steden een periode van stagnatie kenden.

Verschuivingen in handelsstromen en betekenis van steden

De elfde tot en met de veertiende eeuw was de grote tijd van de stadswording, waarbij het ontstaan en succes van een stad werden bepaald door een goede bereikbaarheid over water, de positie in de netwerken van handelsstromen en de daaraan gerelateerde regionale of internationale marktfuncties. Het is opmerkelijk dat tussen 1400 en 1700 een beperkt aantal steden sterk groeide, maar dat er geen nieuwe steden bijkwamen, ook niet in de Gouden Eeuw.²¹ Na 1850 trok de stedelijke groei weer aan. Dit leidde echter aanvankelijk niet tot nieuwe stadsuitbreidingen maar tot verdichting binnen steden. Buiten Holland stond de stadsontwikkeling al sinds de vijftiende eeuw stil. De stagnatie zou hier bijna vierhonderd jaar aanhouden.²²

In de loop der eeuwen traden wel opvallende verschuivingen op. De oudere steden, die in de elfde en twaalfde eeuw opkwamen, waren via de grote rivieren Rijn, Waal, IJssel en Maas of zeearmen ingebed in de netwerken van internationale handelsstromen, waarin Noord-Frankrijk, het Maas- en Rijnland en Vlaanderen kerngebieden vormden.²³ Daar had de verstedelijking al eerder ingezet en de opkomst van de Vlaams-Zeeuwse havensteden in de twaalfde eeuw moet in dit licht worden beschouwd. Nederland lag toen aan de periferie. Dat veranderde echter in de dertiende en veertiende eeuw toen de vaarroutes door Zeeland, Holland en Friesland steeds belangrijker werden. Holland profiteerde van zijn ligging op de kruising van de handelsstromen vanuit het Rijnland naar de Noordzee en tussen het Oostzeegebied en Vlaanderen en Frankrijk.²⁴ Terwijl grote delen van Europa leden onder pestepidemieën en economische malaise, kende Nederland tijdens de veertiende eeuw een opmerkelijke bloeiperiode die resulteerde in een ware *stedenboom*.

Na een inzinking in de vijftiende eeuw is Holland in de loop van de zestiende eeuw en in de zeventiende eeuw het meest verstedelijkte gebied van Europa geworden. Dit was alleen mogelijk doordat daarvoor in de dertiende en veertiende eeuw de infrastructurele basis was gelegd.²⁵ Dat betrof de uitbreiding en verbetering van het netwerk van waterwegen, op de eerste plaats door doorgravingen tussen de Delft en de Vliet en tussen de Gouwe en de Oude Rijn. Daardoor ontstonden goede doorgaande verbindingen binnen Holland zelf: de zogenaamde 'vaart binnen dunen'.²⁶ Binnen Holland verschoof het zwaartepunt van de steden aan de oost-west stromende grote rivieren naar de steden gelegen aan de noord-zuid lopende routes. In de vijftiende eeuw kwam de aanleg van nieuwe infrastructuur tot stilstand; het Hollandse waternetwerk breidde zich niet verder uit en vormde de basis voor het hechte Hollandse stedensysteem van de Gouden Eeuw.²⁷ Daarin

was de Amsterdamse stapelmarkt het middelpunt en vervulden steden als Leiden, Haarlem en Enkhuizen, die waren gespecialiseerd in textiel, bier en haring, een toeleverende rol.²⁸ De trekvaarten die in de loop van de zeventiende eeuw tussen verschillende steden zijn gegraven, sorteerden in tegenstelling tot de verbetering van het waternetwerk in de Late Middeleeuwen weinig ruimtelijk-economische effecten.

Gedurende de zestiende en zeventiende eeuw maakte derhalve een beperkt aantal steden die in de Late Middeleeuwen waren ontstaan een periode van grote bloei door die noopte tot stadsuitbreiding. Na de periode van overvloedige stadswording vond een selectie plaats: Haarlem en Leiden ontwikkelden zich langs de binnenvaartroute door Holland tot de grootste nijverheidssteden, Rotterdam en Amsterdam tot zeehavens. Den Haag bleef vanaf de late zestiende eeuw als het bestuurlijke centrum van de jonge Republiek rustig doorgroeien. Meeliftend op de Hollandse welvaart groeiden rond 1600 de Zeeuwse zeehavens Middelburg en Vlissingen en de Zuiderzeehavens Harlingen en Enkhuizen. Na de bloeitijd sloeg daar het verval vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw des te harder toe. Maar ook Haarlem, Leiden, Amsterdam en Rotterdam maakten gedurende de achttiende en de eerste helft van de negentiende eeuw moeilijke tijden door als gevolg van de verschuiving van het economisch zwaartepunt in Europa van de Lage Landen naar Engeland. Londen nam de rol van Amsterdam over.²⁹ Door deze internationale ontwikkelingen kwamen veel steden in Nederland op een zijspoor terecht.

Opkomst spoorwegen en veranderingen in steden

Ingrijpende veranderingen in de steden werden pas weer op gang gebracht door de aanleg van de spoorwegen in de loop van de negentiende eeuw. Nederland liep met de ontwikkeling van zijn spoornetwerk behoorlijk achter bij andere Europese landen. De 'kanalenkoning' Willem I borduurde vooralsnog voort op de aloude infrastructuur van waterwegen. Sommige nieuwe kanalen dienden ter vervanging van slecht bevaarbare rivieren.³⁰ Pas in 1863 nam de regering het besluit om een nationaal spoorwegnet tussen de provinciehoofdsteden aan te leggen. Stapsgewijs ontwikkelde zich het spoorwegnet, waardoor grootschalig, snel en betrouwbaar vervoer van goederen en personen over land mogelijk en betaalbaar werd. Binnen dit nieuwe netwerk functioneerden de bestaande steden als knooppunten.³¹

In Nederland kwam de industriële revolutie pas omstreeks 1870 op gang. Voor het eerst sinds de Gouden Eeuw maakten de economie en bevolking weer een grote groei door, en deze keer niet alleen in het westen, maar ook in andere delen van het land.³² Daarbij valt op dat de meeste steden die in de vijftiende, zestiende of zeventiende eeuw de boot misten, niet werden aangesloten op het spoorwegsysteem en als dat wel het geval was weinig expansie vertoonden. De ruimtelijke gevolgen van de hernieuwde economische opbloei, in de vorm van industrievestiging en de aanleg van nieuwe woonwijken, concentreerden zich in een beperkt aantal bestaande steden die al een aanzienlijke omvang hadden op het moment dat hun groei stilviel in de vijftiende dan wel zeventiende eeuw: de twintig steden uit de Middeleeuwen die tegenwoordig tot de 35 grootste behoren.

Vooraf in de oudste steden, die eeuwenlang gericht waren geweest op de grote rivier waaraan ze lagen, leidde de aanleg van de spoorweg en het station tot ingrijpende veranderingen in de ruimtelijke structuur. Omdat het spoorwegstation dikwijls aan de andere kant van de stad kwam te liggen ten opzichte van de

oude waterinfrastructuur, keerde de stad als het ware om en kreeg een nieuw zwaartepunt. De uitbreiding en ontwikkeling van de steden vond rond 1900 vooral plaats in de richting en omgeving van het station. De slechting van de vestingwerken en omvorming daarvan tot boulevards, wandelparken en woongebieden voor de beter gesitueerden, behoorden eveneens tot de typische veranderingen uit die tijd.³³ Afbraak en herinrichting van deze klemmende band maakte het mogelijk om de steden in meerdere richtingen uit te breiden. In de jaren tussen de twee wereldoorlogen vervoelvoudigde het bebouwde oppervlak door de aanleg van middenstands- en arbeiderswijken rond de steden. Nieuwe industrieën en handelsbedrijven vestigden zich aan het spoor maar toch ook nog steeds langs de waterwegen, terwijl de middeleeuwse stadskernen langzamerhand transformeerden tot stadscentra met gespecialiseerde voorzieningen (winkels, kantoren, publieke instellingen) van de expanderende stad.

In veel van de steden uit de dertiende en veertiende eeuw die eeuwenlang hadden gefunctioneerd als regionale markt- en bestuurscentra en waarvan een aanzienlijk aantal in de eerste helft van de negentiende eeuw provinciehoofdstad was geworden, werden de vestingwerken minder ingrijpend geslecht dan in de oudste. De vestinggrachten bleven grotendeels intact. De uitbreidingen werden gerealiseerd buiten de vestinggrachten en langs oude uitvalswegen, waterlopen en het spoor, waardoor de oude stadskern door water omringd duidelijk herkenbaar is gebleven. Zulke uitgesproken verschuivingen als bij de oudste steden optraden na de introductie van het spoor en de aanleg van de stations, vonden bij deze groep steden minder plaats, wat niet wil zeggen dat het spoor geen stimulans vormde voor een hernieuwde expansie.³⁴ In het Interbellum nam het bebouwde oppervlak snel toe door de bouw van arbeiders- en middenstandswijken, en hier en daar herenhuizen en villa's.

Rotterdam, Amsterdam en Den Haag maakten bijzondere ontwikkelingen door. In de tweede helft van de negentiende eeuw begonnen Rotterdam en Amsterdam aan een periode van snelle groei en expansie. Van doorslaggevende betekenis was de aanleg van nieuwe verbindingen met zee, de Nieuwe Waterweg in 1872 en het Noordzeekanaal in 1876. Beide steden wisten te profiteren van de opkomst van het Ruhrgebied. Rond deze tijd werd ook de huidige hiërarchie van de grote steden gevestigd. Amsterdam stak sinds de zeventiende eeuw met kop en schouders boven de andere uit, maar Rotterdam werkte zich vanaf 1850 op tot wereldhaven en groeide uit tot de tweede stad van Nederland. In Den Haag, de derde stad, raakte de doorgaande groei vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw door industrievestiging in een stroomversnelling. Rond de oude kern groeide een lappendeken van woonwijken: villaparken, middenstandswijken en arbeidersbuurten.

In de afzonderlijke steden vertoonden de stedenbouwkundige praktijken grote overeenkomsten: de negentiende-eeuwse uitbreidingen waren vooral het werk van particuliere ontwikkelaars die op concessiebasis woningen bouwden binnen een door de gemeente in het bestaande landschap geprojecteerd stratenplan. Pas vroeg in de twintigste eeuw maakte het stedenbouwkundig ontwerp zich los van de landschappelijke ondergrond. Met de invoering van de Woningwet in 1901 werden gemeenten met meer dan 10.000 inwoners verplicht een plan van uitbreiding op te stellen.³⁵ Dit leidde tot de opkomst van de moderne ruimtelijke ordening met structuur- en bestemmingsplannen en tot een nieuw stelsel van bouwregelgeving waarin minimumeisen aan woningen werden gesteld. Ook

kwam het welstandstoezicht op om de architectonische kwaliteit van nieuwbouw te bewaken. De snel toenemende massaproductie in de woningbouw, gevoegd bij uniforme financieringsregels en kwaliteitseisen, leidde tot toenemende stedenbouwkundige en architectonische uniformiteit van uitbreidingswijken. Woningbouwverenigingen gingen zich als professioneel opdrachtgever bezighouden met de bouw van steeds grotere complexen woningen. Deze ontwikkeling heeft veel invloed gehad op de schaal, de opzet en het aanzien van de stadsuitbreidingen vanaf de Eerste Wereldoorlog. Die werd versterkt door de ontwikkeling in de vakwereld, waarbij stedenbouw een vak was geworden dat slechts door een beperkt aantal ontwerp bureaus werd beheerst. Deze bureaus werkten al spoedig in verschillende gemeenten in het hele land.

Fijnmazig spoornet en nieuwe stadsvormen

Mogelijk nog ingrijpender dan de enorme expansie van de bestaande, oudere steden, was de opbloei van een nieuw soort steden in de tweede helft van de negentiende eeuw. Wat ongeveer vijfhonderd jaar niet was gebeurd, werd bewerkstelligd door een nieuw type infrastructuur en de grote economische groei en schaalvergroting die de industrialisatie teweegbrachten. In gebieden op de zandgronden die ten tijde van het primaat van de waterinfrastructuur ongeschikt waren, maakten de spoorwegen ineens grootschalige verstedelijking mogelijk. In wat eeuwenlang de periferie van ons land was, in Twente en diep in Brabant, ontwikkelden zich vanuit een dorpskern, een paar agrarische buurtschappen of een klein landstadje grote industriesteden: Enschede, Hengelo, Almelo, Tilburg, Eindhoven en Helmond.³⁶ Behalve de aanleg van spoorwegen was ook de beschikbaarheid van grote aantallen goedkope arbeidskrachten en goedkope bouwgrond belangrijk. Deze industriële *boomtowns* hadden meestal een of enkele specialisaties, zoals textiel, sigaren, machine- en metaalindustrie of elektronica.³⁷ In korte tijd werd een groot aantal fabrieken en arbeiderswijken uit de grond gestampt, binnen een structuur die daar niet op was berekend. De specialisatie op een beperkt aantal producten maakte de industriesteden kwetsbaar voor economische structuurveranderingen. Vanaf 1960 verloor de industrie terrein aan de dienstensector en kwamen industriesteden zoals Enschede, Helmond en Tilburg onder druk te staan, wat resulteerde in grootschalige herstructurering.³⁸

De wording van deze nieuwe industriesteden wijkt af van de steden uit de Middeleeuwen, waarvan de opbloei werd bepaald door een gunstige ligging voor de handel aan goed bevaarbaar water en hun functie als markt- en bestuurscentrum. Nijverheid en industrie concentreerden zich eeuwenlang in die handels-, markt- en bestuurscentra. De Zaanstreek was de uitzondering op deze regel. Vanaf de vroege zeventiende eeuw vestigden zich verspreid over een uitgestrekt gebied langs de Zaan scheepswerven, bouwbedrijven, industriemolens en andere bedrijvigheid. De economie van de moderne industriestad was veel eenzijdiger. Sittard-Geleen en Heerlen zijn voorbeelden van steden die hun ontstaan enkel en alleen danken aan de exploitatie van aanwezige delfstoffen. Dit leidde in de eerste helft van de twintigste eeuw tot de bouw van mijnen en mijnkoloniën tussen de oude kernen van stadjes, dorpen en buurtschappen. Ook de ontwikkeling van de mijnen was slechts mogelijk door het spoorwegnet, waarover de kolen werden getransporteerd naar de afzetgebieden.

De aanleg van spoorwegen bracht niet alleen de industriële ontwikkeling op

Villapark Overplaats Zandbergen in Zeist, ca. 1905. In de negentiende eeuw trad langs nieuwe spoor- en tramwegen suburbanisatie op. De eigenaar van de buitenplaats Zandbergen liet een groot deel van zijn nu beter ontsloten landgoed verkavelen tot villapark.

2 Stadswording in Nederland



Fig. 2 / 5

De wijk Spangen in Rotterdam, 1987. Na de Eerste Wereldoorlog werden op grote schaal uitbreidingswijken gebouwd die bestonden uit grote blokken corporatiewoningen.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



Fig. 2 / 6

Pendrecht in Rotterdam-Zuid, 2002. De wijk is een schoolvoorbeeld van naoorlogse modernistische stedenbouw met vrijliggende strokenbouw in publiek groen.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



gang. Ongeveer tegelijkertijd kwam er tegen het einde van de negentiende eeuw nog een ander nieuw type stad op: de woon- of forensenstad. Evenals de industriesteden is dit een zeer uitgesproken soort, die sterk afwijkt van de steden met een middeleeuwse kern. De opkomst ervan had weinig te maken met handel, markt of een functie als bestuurscentrum. Deze steden werden groot vanwege een hoofdfunctie als woonoord. De belangrijkste voorwaarden voor het ontstaan van een woonstad waren de allure van de omgeving – een (bosrijk) landschap op zandgrond en goed gezelschap –, de aanwezigheid van goedkope (woeste) grond en uiteraard een goede aansluiting op het spoornetwerk. Apeldoorn en Hilversum voldeden aan deze voorwaarden. Goedkope grond was er in overvloed: de zandgronden rond deze dorpen kenden een extensief agrarisch gebruik.³⁹ Tevens valt een specifieke aanjager te benoemen: in Apeldoorn de aanwezigheid van het koningshuis in paleis Het Loo, wat grote aantrekkingskracht uitoefende op welgestelden. Veel mensen die geld hadden verdiend in de koloniën trokken daar naartoe. Zij waren financieel onafhankelijk en dus niet gebonden aan economische centra. Een groot aantal projectontwikkelaars was actief in de bouw van villa's. Hilversum lag zeer gunstig ten opzichte van zowel Amsterdam als Utrecht, wat de plaats uitermate aantrekkelijk maakte voor forensen.

Naast deze twee steden springt bij enige oudere steden de villabouw in een fraaie landschappelijke omgeving in het oog, bijvoorbeeld tegen de uitlopers van de Veluwe bij Arnhem, langs de binnenduinrand bij Haarlem, in de duinen bij Den Haag en richting Ginniken bij Breda. Bovendien breidden kleinere plaatsen in de buurt van een aantal grotere steden in de decennia rond 1900 in hoog tempo uit met villaparken, zoals Haren, Bussum, Zeist, Bloemendaal en Wassenaar.⁴⁰ Hier ontstonden forensenwijken in het kielzog van de aanleg van spoorwegen en regionale tramwegen. Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw trad een nieuwe vorm van verstedelijking op: het woonlandschap. Deze ontwikkeling grijpt terug op de zeventiende eeuw. Toen lieten rijke stedelingen buitenplaatsen aanleggen op vanuit de stad goed bereikbare plaatsen, langs rivieren als de Amstel, de Vecht of de Oude Rijn en langs (trek)vaarten. Minder bemiddelde stadsbewoners hadden pleziertuinen en kleinere huizen dicht bij de stad, vaak op loopafstand. Geen van deze woonvormen was echter permanent in gebruik. Dit veranderde in de negentiende eeuw. Langs nieuwe spoor- en tramwegen trad op grote schaal suburbanisatie op: projectontwikkelaars bouwden villawijken in de beter gewaardeerde landschappen, in de buurt van tramhaltes en treinstations. Mensen kregen de keuze om te gaan wonen op een plaats waarmee ze geen economische banden hadden, hetgeen resulteerde in een vervaging van de scheiding tussen stad en land.

Autowegen en explosieve verstedelijking

De opkomst van de auto als massavervoermiddel na de Tweede Wereldoorlog heeft een nauwelijks te overschatten invloed gehad op de ontwikkeling van de bestaande steden.⁴¹ In combinatie met de toename van de bevolking en de welvaartsgroei – een comfortabele en vooral grote woning voor iedereen – resulteerde dit in nieuwe woonwijken van ongekennde omvang.⁴² Deze kwamen te liggen op de voor het autoverkeer goed bereikbare plekken aan de grote uitvalswegen. Het netwerk van autosnelwegen, dat vanaf ongeveer 1960 in hoog tempo werd uitgebouwd, maakte deze nieuwe ontwikkeling mogelijk.⁴³ En de eenvormigheid nam

toe: overal verzezen tussen ongeveer 1950 en 1970 aan de stadsranden hetzelfde soort grootschalige uitbreidingswijken volgens modernistische stedenbouwkundige principes, ontsloten door overzichtelijke en rechtlijnige infrastructuur voor auto's, fietsers en voetgangers, met strokenbouw van aanvankelijk portiekflats en later galerijflats in publiek groen, maar vaak ook eindeloze rijen doorzonwoningen met tuintjes. In de loop van de jaren zeventig en in de jaren tachtig werd overgestapt op een sterk gevarieerde verkaveling (de zogenaamde bloemkoolwijken) met als hoofdkenmerken woonerven, doolhoven en ringwegen. Ook de meest recente huizenzeeën, de vinexwijken, lijken door het hele land op elkaar.⁴⁴

Het opvallendste resultaat van de infrastructurele vernieuwingen uit de tweede helft van de twintigste eeuw is een nieuw soort stadswording. Voor het eerst sinds de veertiende eeuw verzezen weer compleet nieuw aangelegde steden volgens vooropgezet plan, nu als onderdeel van een nationaal ruimtelijk beleid, dat vooral was gericht op sturing van de verstedelijking. Niet alleen werden in de pas aangelegde IJsselmeerpolders Lelystad en Almere gebouwd, maar ook op het oude land verzezen nieuwe woonsteden zoals Zoetermeer en Emmen. Deze werden vanuit het (bijna) niets gebouwd en zijn typische producten van de naoorlogse welvaartsstaat. In tegenstelling tot de oudere woonsteden en suburbane forensengemeenten was niet de ligging in een aantrekkelijke omgeving bepalend, maar de beleidskeuzen van de rijksoverheid, in dit geval voor de aanwijzing van de zogenaamde groeikernen, die afgezien van Duiven-Westervoort en

Fig. 2 / 7

Almere Haven, in de jaren negentig. In reactie op de modernistische wijken kozen stedenbouwkundigen in de jaren zeventig voor herkenbaarheid en kleinschaligheid. Dit resulteerde in de zogenaamde bloemkoolwijken met hun karakteristieke kronkelende paden en hofjes.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



Helmond waren bedoeld voor 'overloop' vanuit de grote steden in de Randstad, bijvoorbeeld Purmerend en Hoorn en later Lelystad en Almere voor Amsterdam, Zoetermeer voor Den Haag, Capelle aan den IJssel en Spijkenisse voor Rotterdam, en Nieuwegein en Houten voor Utrecht.⁴⁵ Vergelijken we de jonge woonsteden met de andere steden, dan wijken deze af vanwege hun volledige afhankelijkheid van de centrale stad, als een soort satelliet. Het is nog maar de vraag of men hier van een stad kan spreken, omdat essentiële elementen van stadswording ontbreken. Hun uiterlijke verschijningsvorm is door de jaren heen voortdurend aangepast, als resultaat van een snel veranderend en steeds weer niet tot tevredenheid stemmend concept van wat een geschikte woonstad zou zijn.

De Haarlemmermeer werd pas in 1976 aangewezen als groeikern. In de directe omgeving van de luchthaven Schiphol kwamen in de decennia rond 2000 niet alleen grote bedrijventerreinen tot ontwikkeling, maar ook grote nieuwe woonwijken bij Hoofddorp en Nieuw-Vennep.⁴⁶ Hier wordt goed duidelijk dat de woonwijk zich in de loop van de twintigste eeuw ontwikkelde tot een min of meer zelfstandige eenheid, waarin aantallen woningen aan basisvoorzieningen werden gekoppeld. Naarmate de steden groeiden, kwamen nieuwe woonwijken steeds verder van de centra te liggen.⁴⁷ Ze maken deel uit van wat de nevelstad wordt genoemd: de door de tijd heen met de steden meegegroeide, alsmaar opschuivende periferie met haar door infrastructuur versnipperde gebieden waar bedrijvigheid en andere activiteiten zich betrekkelijk los van elkaar kunnen ontwikkelen. Door de economische bloei, bevolkingsgroei, stijgende welvaart, het spreidingsbeleid van de rijksoverheid en de aanleg van wegen breidden in de tweede helft van de twintigste eeuw ook veel kleinere steden en dorpen zich voor het eerst in eeuwen substantieel uit. Overal verschenen hetzelfde soort woonwijken en bedrijventerreinen als in de grote steden. Meer dan ooit tevoren trad in heel Nederland stedelijke en substedelijke expansie op.

In de twintigste eeuw vervaagde het verschil tussen stad en land. Wat een stad is, werd minder duidelijk. Waar eeuwenlang verschillende functies – wonen en werken gemengd – waren geconcentreerd in compacte, vastomlijnde steden, werden in de loop van de twintigste eeuw toenemende scheiding en spreiding van functies kenmerkend voor de verstedelijking, tot en met verschillende soorten van wonen en bedrijvigheid aan toe. Door de veranderende infrastructuur van eerst de spoor- en tramwegen en later de auto- en snelwegen konden functies alsmaar verder uitwaaiëren over steeds grotere gebieden. Zo ontstond een schier eindeloze lappendeken van woonwijken, bedrijventerreinen en kantoorparken. De steden werden als het ware uit elkaar getrokken en de lijnen van de weginfrastructuur lijken belangrijker te zijn geworden dan de stadskernen. De verbondenheid tussen wonen en werken, die sinds de opkomst van de spoorwegen al verminderde, verdween met de doorbraak van de auto nog meer naar de achtergrond, waardoor de aloude samenhang in patronen van verstedelijking verviel. Het verlangen naar herkenbare en gevarieerde stedelijke kernen is er niet minder om geworden.

Duizend jaar continuïteit en vernieuwing

Sinds de wording van de oudste steden in de elfde en twaalfde eeuw vormde de infrastructuur een richtinggevende factor in het verstedelijkingsproces. Het verspreidingspatroon van de steden in het Nederlandse landschap is in hoge mate bepaald door handelsstromen over grotere en kleinere rivieren en over zee.

Niet alleen toe- of afname van die handelsstromen, maar vooral ook verschuivingen daarbinnen bepaalden de opkomst, bloei en neergang van steden.

Het tegenwoordige stedenpatroon is voor een groot deel ontstaan in de periode 1100–1400. Pas de aanleg van een nieuw type infrastructuur, het spoor, bracht grote veranderingen op gang. In de bestaande steden traden ingrijpende ruimtelijke transformaties op. Bovendien maakte het spoorwegnetwerk een nieuw soort steden mogelijk in tot dan toe perifere gebieden, waardoor het stedenpatroon in de decennia rond 1900 veranderde. Vanaf 1950 brachten de snelwegen en de auto een rigoureuze scheiding van wonen en werken en een enorme schaalvergroting teweeg: middelgrote en kleine steden werden opgeslokt door de nevelstad en onderdeel van een stadsregio, bijvoorbeeld die rond Rotterdam of Amsterdam.

Desondanks is de ruimtelijke vorm van de steden uit de Middeleeuwen, in het bijzonder de plattegrond, tot op heden bewaard gebleven in de binnensteden. Daarmee zijn vaak veel oudere landschappelijke structuren en natuurlijke verhogingen, die cruciaal waren bij de stadswording, nog steeds herkenbaar in de stadscentra. Daarentegen zijn de meeste jongere steden sterker aan verandering onderhevig. In de industriesteden is alweer veel verdwenen uit de tijd van de stadswording omstreeks 1900. Allicht is dat ook het voorland van een deel van de verstedelijking uit de tweede helft van de twintigste eeuw. Veel naoorlogse uitbreidingswijken zijn inmiddels geherstructureerd, in Almere zijn zelfs de eerste bloemkoolwijken al gesloopt en vervangen.

Stedelijkheid in harmonie en conflict

Gemeenschap, spanningsvelden en sociale controlemechanismen in de stad

Jan Dumolyn & Peter Stabel

Stad en stedelijkheid

Sociale historici die als onderzoeksterrein de stad hebben uitgekozen, verkeren de voorbije decennia in een voortdurende staat van verwarring. Hun onderzoeks-object wordt steeds onvatbaarder en glijdt weg in termen als suburbanisatie, *urban sprawl* en stadsregio. De Randstad of de Vlaamse Ruit zijn in onze contreien voorbeelden van een dergelijk gedecentraliseerd stedelijk landschap. Niet alleen wordt het steeds moeilijker deze of gene samenleving met het predicaat stedelijk te benoemen, de definitie van het begrip stedelijkheid zelf wordt almaar vager. Overigens is dat niet alleen het geval als het gaat over de hedendaagse stad, maar dat geldt zelfs voor premoderne steden. Waar vroeger economische functies als industriële organisatie of diensten en andere centrale functies zonder meer als typisch stedelijk werden omschreven, is het onderzoek sinds de jaren tachtig tot de vaststelling gekomen dat beide 'stedelijke' fenomenen eveneens op het platteland ruim voorhanden waren. De textielgordels in Vlaanderen of in de Brabantse Kempen waren vaak al vanaf de Late Middeleeuwen gebieden waar naast proto-industriële activiteit, ook allerlei typisch als stedelijk geëvalueerde fenomenen zich voordeden: participatie in allerlei culturele verenigingen, vroege vormen van religieuze dissidentie, opleidingssystemen of gespecialiseerde retailers. Weg was de duidelijke scheidslijn tussen wat stedelijk was en is, en wat typisch was en is voor een plattelandsgemeenschap. Veeleer is er nu in de geschiedwetenschap sprake van een continuüm, waarbij men ook oog kreeg voor drempelwaarden en glijdende interpretatieschalen. De stad is een samenlevingsvorm die niet zozeer anders is door structurele verschillen en fundamenteel andere attitudes, maar wel doordat de cluster van bepaalde fenomenen een cocktail vormt die de samenleving op een andere manier doet functioneren. Het is de dichtheid die steden anders maakt, niet hun structureel anders zijn, die enkel maar een resultante is van deze dichtheid.

Deze vaststelling heeft onvermijdelijk belangrijke gevolgen in onze waarneming van stedelijke samenlevingsvormen. In deze bijdrage willen we dan ook niet zozeer een overzicht geven van de diversiteit van stedelijke manieren van samenleven, maar wel aangeven hoe de stad omwille van de dichtheid van sociale relaties, de gelaagdheid van sociale groepen en vooral de pluraliteit van bestuur een eigen samenlevingsvorm is geworden. Vertrekpunt is de relatieve sociale rust die de steden van de Nederlanden sinds hun ontstaan hebben gekend. Dit moge een vreemde vaststelling lijken. Onze schoolboekjes staan vol met de grote

verhalen van sociale en politieke onrust die met stedelijk samenleven worden geassocieerd: van de grote sociale conflicten van de klassenstrijd in de Vlaamse textielsteden rond 1300, over de politiek-religieuze frustraties van de Opstand in de zestiende eeuw tot de sociale strijd van de arbeidersbeweging in de negentiende en vroege twintigste eeuw. Recente debatten over de problemen die de Nederlandse en Belgische samenleving meent te moeten hebben met migratie en inburgering sluiten naadloos aan bij politieke, culturele en sociale fricties die eerder ook steden als het zestiende-eeuwse Antwerpen en het zeventiende-eeuwse Amsterdam kenden – twee steden waarvan de in de literatuur zo geloofde verdraagzaamheid toch wel eens te wensen overliet. Sociale polarisatie en kansongelijkheid waren vanaf hun ontstaan kenmerkend voor stedelijke samenlevingen, om etnische discriminatie, genderongelijkheid en religieuze vervolging niet te noemen.

Ondanks deze voorbeelden van spanningsvelden en vervolging, van revolte en repressie, blijft de impressie dat door de bank genomen steden vooral plekken van relatieve sociale rust zijn geweest. Blijkbaar kanaliseert een samenlevingsvorm waar door dichtheid en nabijheid van sociaal, cultureel en politiek zelfs tegengestelde groepen of klassen conflicten eerder regel dan uitzondering zouden moeten zijn, op een bepaalde manier tegenstellingen en fricties, zodat paradoxaal vaak (maar niet altijd) het omgekeerde gebeurt. Het lijkt wel dat in een stedelijke samenleving hegemone praktijken en vertogen worden gegenereerd die spanningen eerder doen afnemen dan dat ze op de spits worden gedreven. Bovendien zou het te kort door de bocht zijn om ervan uit te gaan dat dergelijke opvattingen over hoe men in een stad moest samenleven enkel de belangen van de elites hebben gediend als een soort eenvoudige dominante ideologie van de dominante klasse. Uiteraard was sociale ongelijkheid steeds een constante factor in de stedelijke ruimte, maar naast de horizontale klassen-solidariteiten die er ontstonden, doorkruisten sociale netwerken er ook verschillende sociale lagen en was een sterk gemeenschapsgevoel dat voortkwam uit een onvermijdelijke lotsverbondenheid ook een constante factor. Dit spanningsveld tussen harmonische en conflictgeladen processen vormt de essentie van de stadsgemeenschap in haar historische ontwikkeling.

De res publica als ideaal?

In de literatuur wordt vaak verwezen naar de gemeenschapsvorming die vanaf de hergeboorte van het fenomeen stad in het middeleeuwse Europa kenmerkend zou zijn geweest voor stedelingen. De historische mythes waarop een dergelijke *communitas* werd gebaseerd, zijn in de Pirennaanse geschiedschrijving alom bekend. Voor de liberale Henri Pirenne waren de middeleeuwse steden kernen van vrijdenken en ondernemerschap in een verstarde wereld van feodale chaos. De 'vrije' burgers, in eerste instantie handelaars, spanden samen tegen deze vijandige wereld (*coniuratio*) om de haast 'democratische' *civitas* op te richten, vol met burgerlijke deugden van juridische en economische vrijheid, culturele creativiteit tot zelfs – Pirenne was vooral toch ook een kind van zijn tijd – een zekere mate van ontvoogding van de Kerk toe. Rond 1300 kwam daar nog een tweede golf van ontvoogding bij, waarbij de gilden ook de stedelijke middengroepen op de voorgrond zouden brengen en het machtsmonopolie van de patriciërs gebroken werd. Dat een en ander niet conflictvrij noch gewelddoos verliep, dat de verguisde

feodale elites eveneens een ruime inbreng hadden in het ontluikende verstedelijingsproces, dat de oude 'vrije' stedelijke handelselites vanaf het prille begin zelf ook niet meteen 'democratische' reflexen hadden, dat er in de vrije steden al snel allerlei vormen van uitsluiting tot ontwikkeling kwamen, is inmiddels wel al tot de historische mainstream gaan behoren. Toch blijven enkele van Pirennes ideaaltypische constructies hardnekkig overeind. Niet de minste daarvan is zeker, zoals we verderop zullen zien, het inclusieve burgerschap in steden.

Op het eerste gezicht lijkt de grote frequentie van sociale en politieke strijd in de Vlaamse, Brabantse, Luikse en Hollandse steden tijdens de middeleeuwse en vroegmoderne periode dus te wijzen op een intrinsiek falend stedelijk model van het functioneren van de samenleving en de politiek. Zeker de geschiedenis van Gent, Brugge of Luik is gekenmerkt door een cyclus van opstootjes en revoltes die elke generatie van de stadsbewoners heeft gekend. Het recente onderzoek naar deze collectieve acties ziet deze bewogen geschiedenis echter veeleer als een uitdrukking van een geraffineerde stedelijke politieke cultuur van onderhandelen, waarbij opstanden slechts de voortzetting waren van de gewone politiek met andere middelen.¹ Deze stedelijke politieke cultuur was er in de eerste plaats een van het gesproken woord en de rituele mobilisatie. Zowel in periodes van sociale revolte als van sociale rust werden gelijkaardige vertogen en praktijken gehanteerd, zij het met een andere intensiteit. De stedelijke politiek is er nooit een geweest waarin enkel de elites participeerden. De communale en corporatieve wortels van de middeleeuwse stedelijke organisatie, met de *Schwurvereinigung* als model van broederschap en kameraadschap, leidde tot een cultuur van onderhandelen, van 'morgenspraak' in het gildehuis, van het formuleren van petitie aan stadsbestuur en vorst, van een morrend volk in straten, herbergen en werkplaatsen dat zijn ongenoegen kenbaar maakte en elites die maar al te goed beseften dat hun signalen niet konden worden genegeerd.

In die zin waren de 'wijze burgers' van de Vlaamse middeleeuwse steden in het jaar 1127, toen de kroniekschrijver Galbert van Brugge voor het eerst uitgebreid over de stedelijke politiek van de Nederlanden rapporteerde, of de kooplieden-elites die de Verenigde Republiek bestuurden, steeds actieve burgers in een werkelijke *polis* met een *agora* of *forum*, een publieke ruimte waarin werd onderhandeld over conflicten. Dat onderhandelen gebeurde weliswaar in een context van ongelijke politieke en economische macht, maar de stedelijke elite kon slechts zelden unilateraal haar wil opleggen. Ze moest rekening houden met de gewoonterechtelijke wortels van de stedelijke gemeenschap die het collectieve belang boven dat van de enkelingen stelden. In deze communale ideologie was de stedelijke ruimte in de eerste plaats een ruimte van het collectieve belang. Bestuurders die belastingen inden, moesten letterlijk en figuurlijk rekenschap geven over hoe ze het recht en het economisch welzijn van de stad hadden verdedigd en bevorderd. Gebeurde dat niet, dan kwamen brede coalities van stedelijke sociale groepen in opstand, meestal onder leiding van de corporatieve middenklassen van ambachtsmeesters. De opstandelingen zagen zichzelf niet als revolutionairen, maar vonden integendeel dat ze de situatie van het communale gemeenschappelijke belang moesten herstellen en normaliseren. Ze eisten van hun leiders een 'goed bestuur' en dat impliceerde een soort 'moral economy' waarin elk lid van de stedelijke gemeenschap die zijn taken vervulde ook zijn basis-behoefte zou kunnen bevredigen.² Dit normatieve ethisch-politieke discours

reguleerde in de stedelijke samenlevingen van de Nederlanden deze dialectiek tussen sociaal-politieke onrust en sociaal-politiek evenwicht.

Gelaagd bestuur, gelaagde identiteiten

Bestuurspraktijken in de steden van de Nederlanden, hetzij op het vlak van de stedelijke economie, het sociaal beleid of de infrastructuur, vertrekken vaak impliciet van een aanbodgestuurde benadering. Historici vermelden dan een of meerdere publieke (of semi-publieke) overheden en toetsen hun activiteiten op het vlak van allerlei openbare diensten in een of meerdere steden. Ze kijken naar de organisatie van deze overheden, eventueel ook naar de actoren die erin actief zijn of die er de macht of bevoegdheden betwisten, of naar de efficiëntie waarmee bepaalde diensten worden aangeboden. Al zeldzamer zijn benaderingen die de totaliteit van deze aanbodzijde in beeld brengen. Steden hebben namelijk de voor het onderzoek hinderlijke neiging om meerdere overheden te tellen en elk van die gezagsniveaus staat in dikwijls openlijke competitie met andere. De studie van de interactie tussen deze gezagsniveaus blijft vaak al helemaal op de achtergrond.

Uiteraard is een aanbodgestuurde benadering nuttig om bepaalde processen van sociale cohesie en conflict in beeld te brengen. Recent onderzoek naar de organisatie van openbare diensten heeft alvast duidelijk gemaakt hoe bepaalde overheden in de stedelijke ruimte hebben geprobeerd om bepaalde functies naar zich toe te trekken. Stadsbesturen, landelijke overheden, de Kerk en allerlei belangengroepen zijn als het ware in een voortdurende staat van competitie. In deze competitie worden allerlei systemen ingezet om de greep op de stad, de stedelijke ruimte en de actoren die erin functioneren efficiënter te maken. Zo kunnen bijvoorbeeld de verschillende niveaus die zich met economische regelgeving bezighouden ten opzichte van elkaar worden afgewogen. In de laat-middeleeuwse en vroegmoderne stedelijke economie waren dit onder andere de Kerk (het ideologische kader van sociale uitwisseling), de vorst (internationaal beleid en steeds meer interventies op regionaal en lokaal niveau), de stedelijke overheden (algemene condities van marktuitswisseling), de ambachtsgilden (interne organisatie van bepaalde sectoren), maar zelfs wijkverenigingen en specifieke belangengroepen zoals georganiseerde arbeidersverenigingen (dokwerkers, transport). Elk van die overheden bepaalde tot op zekere hoogte de drempels en toegangen van de diverse actoren en dus, in economische termen, in grote mate ook hun opportuniteitskosten.³ Uiteraard waren die verhoudingen tussen die diverse overheden onstabiel en aan verandering onderhevig. Verschuivingen van competenties en bevoegdheden verliepen nu eens geleidelijk, dan weer plots. Soms werden ze aanvaard, op andere momenten ontaardde de competitie in een verbeterd (en af en toe zelfs gewelddadige) strijd tussen de diverse niveaus.

Een aanbodgestuurde benadering heeft echter een belangrijk methodologisch nadeel. Ze heeft de neiging om enerzijds het belang van de concurrerende overheden in de verf te zetten en zo steeds weer te focussen op een haast automatische tweedeling en een strijd om hegemonie tussen steeds weer twee niveaus (centraal versus lokaal bestuursniveau, gilden versus kooplieden, enz.) en anderzijds de werking van gezag ten opzichte van de vaak passief blijvende stedelingen als uitgangspunt te nemen. Het competitieve veld van overheden betekent echter automatisch ook dat er aan de vraagzijde van publieke diensten – die in onze huidige

samenleving met het in hoge mate op marktmechanismen gebaseerde semantische veld van de consument worden omschreven – actieve spelers aan deze processen participeren, waarbij keuzes kunnen en ook moeten worden gemaakt.

Deze strategieën ‘maken’ tot op bepaalde hoogte ook de identiteit van elke stedeling of groep van stedelingen. Bovendien betekent dat automatisch dat deze stedelingen per definitie ook meer dan één identiteit hebben. Om toegang te krijgen tot de verschillende niveaus (en de door hen ter beschikking gestelde diensten) zijn zij noodzakelijkerwijs in een meerduidig veld actief, waardoor zij meerdere, eventueel overlappende, en soms zelfs tegenstrijdige identiteiten combineren. In die zin lijkt het sociale weefsel van de stad inderdaad heel erg op een ui. Elk individu heeft rondom zich meerdere opeenvolgende lagen (schillen) van sociale instellingen en solidariteiten, van netwerken en sociaal en cultureel kapitaal (familie, vrienden, gendersolidariteiten, buurtnetwerken, congregatie of parochie, corporatieve organisaties en beroepsverenigingen, de stedelijke gemeenschap of de nationaliteit). Elke laag levert bepaalde mogelijkheden (en beperkingen), heeft een eigen reeks gebruiken en codes, en produceert en reproduceert sociale identiteit met specifieke patronen van inclusie en exclusie. Al die lagen vertonen een zekere mate van complementariteit, maar ook van wederzijdse uitsluiting.

In functie van noden, ambities en strategieën van overleven of sociale mobiliteit kunnen individuen en sociale groepen op bepaalde van die gezagsniveaus een beroep doen, maar uiteraard zijn niet alle niveaus voor elke stedeling in dezelfde mate beschikbaar of is de keuzevrijheid voor iedereen gelijk. Sociale ongelijkheid, kansarmoede, bijstand en ondersteuning, geneeskundige zorg, economische opportuniteitsstructuren, politieke macht en inspraak worden immers allemaal in grote mate bepaald door de toegangen die stedelijke groepen hebben tot die lagen en gezagsniveaus. In de premoderne stad zijn het naast de familierelateerde netwerken (in de brede betekenis en gaandeweg ook steeds meer het kerngezin), vooral lidmaatschap van gilden en verenigingen, integratie in buurtnetwerken en klassensolidariteiten, etniciteit en religieuze overtuiging en statusgebonden netwerken die de positie en de mogelijkheden van elke stedeling bepalen. Maar ook in de steden van vandaag de dag zijn het nog steeds gelijkaardige patronen die toegang tot goed onderwijs, een goede baan of een rijk gevuld sociaal leven voor elke stedeling grotendeels definiëren. Deze interactie van de stedelingen met de verschillende gezagsniveaus, met andere woorden de vraagzijde in de relatie tussen overheid en burger, is even noodzakelijk als studieobject als de studie van de gezagsniveaus en hun functies in het stedelijk sociale weefsel zelf.

Burgerschap in de premoderne stad

In de recente historische literatuur over de manier waarop in pre-industrieel Europa stedelijke samenlevingen zich positioneerden ten opzichte van de steeds verder om zich heen grijpende staten, heeft burgerschap grote aandacht gekregen. Voor sommige onderzoekers vertegenwoordigde burgerschap de essentie van stedelijke (politieke) identiteit, omdat dit statuut, hoewel in de eerste plaats een louter juridische categorie, als geen enkel ander symbool van stedelijk-politieke ontvoogding de notie van gemeenschap en sociale verantwoordelijkheid inhoudt. Tijdens de vroegste fase van de stedelijke ontwikkeling in de Volle Middeleeuwen

werd dit stedelijke burgerschap geconstrueerd als het lidmaatschap van de 'commune', het eedverbond van stedelingen die elkaar wederzijdse hulp en bijstand zwoeren en een collectieve rechtspersoon vormden. Middeleeuwse steden waakten bijvoorbeeld over het welzijn en de rechten van hun poorters die in een andere stad gevangen waren genomen. Burgers konden collectief aansprakelijk worden gesteld als een van hun kooplieden ergens anders schulden had. Communes die een conflict hadden met een naburige edelman die bijvoorbeeld hun economische belangen bedreigde door handelaars af te persen of te molesteren, mobiliseerden alle burgers met een roep als 'Ghemeente! Ghemeente!' en trokken er dan op uit om het kasteel van de heer in kwestie plat te branden. De commune was ook een politieke, juridische en morele collectiviteit die insloot zowel als uitsloot: de interne vijanden van de stad of zij die als sociaal en economische onwenselijk werden beschouwd, werden in het stedelijke strafrecht eerder verbannen dan gedood.⁴ Burgerschap werd dus een instrument van mobilisatie, dat steden toeliet om met wisselend succes hun belangen te verdedigen tegen de dwingende macht van de laatmiddeleeuwse en vroegmoderne staat. Volgens Wim Blockmans, Charles Tilly en Marc Boone vormden de burgers bijvoorbeeld het hart van die *damnable bourgeoisie* die met hun particularistische ambities verzet boden aan de machtshonger van de centraliserende vorsten.⁵

In een andere traditie is burgerschap niet zozeer een dam tegen het staatsvormingsproces, maar maakte ze dat laatste zelfs makkelijker. Hoewel Charles Tilly's 'kapitaalintensieve' staten gaandeweg plaats moesten maken voor de militaire (en koloniale) macht van 'dwangintensieve' staten, werd burgerschap een glijmiddel waarmee de problematische relatie tussen stad en staat kon worden vergemakkelijkt.⁶ Zeker in de Republiek werd burgerschap de hoeksteen van een collectieve identiteit. Burgers werden er financieel aangemoedigd aandeelhouder te worden van de staat en in ruil voor de bescherming van hun belangen slaagde de Republiek erin om hen te overtuigen zelfs veel meer dan elders bij te dragen via allerlei belastingen. Het private belang werd zo het collectieve staatsbelang en de grenzen tussen stad en staat werden steeds meer permeabel. Jan Luiten van Zanden en Maarten Prak hebben dan ook niet gearzeld om in die relatie een middel te zien om transactiekosten te reduceren en efficiëntie te verhogen. De financiële betrokkenheid van de stadsburgers in het succes van de staat effende ongetwijfeld het pad voor een veel rustiger verhouding tussen beide, wat alvast de kostprijs van voortdurende frictie en confrontatie sterk verminderde.⁷

Beide modellen, (staats)dwang en financiële macht, leidden zo tot heel verschillende resultaten van de notie burgerschap: confrontatie of samenwerking, afhankelijk van de organisatie en ambities van de betrokken actoren. Burgerschap is echter allerm minst een eenvormig gegeven. Zowel de definitie als de invulling ervan veranderde sterk door de tijd heen, van vrij inclusief in de beginperiode naar steeds meer exclusief in de vroegmoderne tijd, opnieuw inclusief bij de wording van de natiestaat (maar dan buiten het kader van de stad) en in deze dagen van inburgeringscursussen en 'fort Europa' opnieuw steeds exclusiever. Machthebbers in stad en staat hebben zowel de wervende kracht van een inclusief burgerschap gebruikt, maar evenzeer ook de verbindende kracht van een exclusief burgerschap met beperkte toegang.

Burgerschap mag daarom zeker een sterk analyse-instrument zijn om de relaties tussen stad en stadsbewoner, maar ook die tussen stad en staat in beeld

te brengen, het concept doet daarentegen weinig recht aan de complexiteit van de interne sociale organisatie in de stad zelf. Politieke en sociale categorieën overlappen immers niet noodzakelijk. Bovendien geeft burgerschap ook de indruk dat de stad een structuur zou zijn waar slechts één gezagsniveau functioneert en waar een tendens tot maatschappelijke homogeniteit merkbaar is (of in het gunstigste geval een bipolair systeem als ook de staatsmacht in rekening wordt gebracht). In de realiteit worden steden echter juist gekenmerkt door versplintering van gezagsniveaus en door sociale, politieke en culturele gelaagdheid en heterogeniteit. Men zou zelfs kunnen stellen dat in steden overheden en publieke instanties, van welke aard ook, omwille van de alomtegenwoordige sociale complexiteit per definitie onvoldoende autoriteit of dwang kunnen uitoefenen om op een efficiënte manier dat publieke initiatief te controleren.

Deze gelaagdheid van de stedelijke samenleving waar diverse gezagsniveaus en initiatieven voortdurend met elkaar concurreren, komt ook op de voorgrond als men de notie van burgerlijke identiteit bekijkt. Vele auteurs hebben al eerder benadrukt dat burgerschap een zeer relatief sociaal construct is, waarachter talloze realiteiten kunnen schuilgaan. In de premoderne tijd hadden steden zelfs vaak meerdere vormen van burgerschap, die al dan niet hiërarchisch waren opgebouwd. Allereerst is er de juridische identiteit als lid van een stedelijke gemeenschap. In deze betekenis kunnen burgers van het stedelijke recht genieten en een beroep doen op de rechtelijke en bestuurlijke organen van de stad. Afhankelijk van het stadsrecht kon men burgerschap op verschillende manieren verwerven: verblijf van een periode van één jaar en één dag in de stad, aankoop, huwelijk met een burger of geboorte. Burgers konden, meer dan de andere inwoners van de stad en uiteraard meer dan vreemdelingen (dat is alle niet-inwoners of tijdelijke inwoners), participeren in de organisatie en consumptie van allerlei publieke diensten.⁸ Een andere definitie van burgerschap is veel minder inclusief en draagt een duidelijk meer elitair karakter, omdat ook elementen als klassenidentiteit, stamboom, status, rijkdom en zelfs professionele activiteit in het geding zijn. Lid zijn van een koopmansgilde in het middeleeuwse Brugge of eigenaar van 'vrije' stadsgrond in het middeleeuwse Gent verstrekten niet alleen de juridische titel van 'poorter', maar verstrekten ook toegang tot politieke macht, economische privileges en culturele status.⁹

Een groot deel van de stedelingen bezat echter niet het eerstgenoemde juridische statuut en slechts een kleine minderheid bezat de tweede vorm van burgerlijke identiteit. Ze waren niettemin stedelingen die afhankelijk van plaats tot plaats bijvoorbeeld 'insetenen' of 'gedijden' werden genoemd, maar vooral konden ze net als de poorters en burgers ook een beroep doen op de meeste publieke diensten die de stad en de in de stad functionerende instellingen leverden. Toch waren er ook drempels voor de niet-burgers in de stedelijke samenleving. In de vroegmoderne stad was poorterschap een *conditio sine qua non* om als ondernemer in door gilden gecontroleerde sectoren actief te zijn (soms gold dezelfde voorwaarde zelfs voor geschoolde werknemers of om te participeren in bepaalde opleidingscircuits). Politieke macht en allerlei bestuursfuncties waren haast altijd voorbehouden aan poorters, tot gaandeweg zelfs bepaalde zorg en ondersteuningsinitiatieven aan restricties werden onderworpen.

Gelaagde identiteiten

Het moge duidelijk zijn: burgerschap was in de middeleeuwse en vroegmoderne stad een bijzonder gelaagde en complexe institutie met diverse sociale drempels en praktijken, maar het was tegelijk ook slechts één van de vaak overlappende elementen die het statuut en de status, en dus de sociale identiteit van stedelingen bepaalden. De wijze waarop stedelingen in hun contacten met de overheden en justitie zichzelf benoemen, toont al de vaak gelaagde sociale identiteiten die ze zichzelf aanmaten of aan hen werden opgedrongen. Wanneer in zaken van burgerlijke rechtspraak of bij rekwesten gericht aan de stedelijke overheden, stedelingen zichzelf identificeerden, deden zij dat met zowel individuele als collectieve identiteiten: burgerschap als juridisch statuut was maar een van de vele identificatiestrategieën die zij zich aanmaten. Afhankelijk van onder meer de omstandigheden, het onderwerp van de negotiatie met de overheden en de aard van de instelling wordt een groot aantal clusters van identificaties geoperationaliseerd: nationaliteit – vóór de negentiende eeuw een wat vaag statuut, maar niettemin werd het onderdaan zijn van een bepaalde landsheerlijke vorst vaak ingezet –, burgerschap van een stad (in kleine steden waar grotere steden vaak buitenpoorters hadden wonen, kon dat zelfs meervoudig poorterschap zijn), het statuut van inwoner, dat van buurtbewoner, van lid van een of andere en soms zelfs van meerdere corporatieve organisaties zoals ambachtsgilden, broederschappen of schuttersgildes, lid van een bepaalde al dan niet 'uitgebreide familie', lid van informele, maar in de sociale context van een stad, uitermate cruciale sociale verbanden als vriendenkringen, enzovoorts. Deze schier eindeloze reeks van identificaties werd soepel voor verschillende doeleinden ook telkens weer anders ingezet. 'Van pet veranderen' was een stedelijke *state of mind*. Het is bovendien duidelijk dat al deze diverse identiteiten, die vaak heel doelbewust werden gebruikt en die vaak eigen (soms zelfs conflicterende) regels hadden, overlaptten, voor diverse personen vaak een andere betekenis hadden of een andere invulling kregen, heel vaak ook gendergebonden waren, maar vooral dat de grenzen van deze identiteiten veeleer vaag werden gehouden.

Stedelijke identiteit was daarom een flexibel instrument dat mensen toeliet om in de stedelijke samenleving tot op zekere hoogte strategische keuzes te maken. In een bepaalde context was het een optie zich te identificeren als deel van de stedelijke samenleving, vaak maar niet altijd als burger van de stad, in andere omstandigheden was je dan weer in eerste instantie lid van een bepaalde parochie of geloofsgemeenschap, lid van een club, gilde of belangenvereniging, inwoner van een bepaalde straat, vriend van iemand, medewerker van een bepaald machtig of invloedrijk persoon, trouw onderdaan van de vorst (later burger met een bepaalde nationaliteit) of een combinatie van meerdere van deze kwalificaties. En uiteraard waren je plaats in het productieproces, je economische positie en sociale status in vele omstandigheden veel doorslaggevend dan het feit of je juridisch burger was of niet. Edellieden of vorstelijke ambtenaren die zonder poorterschap in de stad verbleven, konden er toch cruciale sociale actoren zijn en hadden vanzelfsprekend veel meer macht en invloed dan een burger uit de midden- of lagere klasse. Daarom is het niet de eendimensionale notie van burgerschap, maar de gelaagdheid van identificaties in een netwerk van sociale hiërarchieën, organisaties en informele initiatieven die in rekening moet worden gebracht om stedelijke identiteit te onderzoeken. In plaats van te beantwoorden

aan een vaste en gemakkelijk definieerbare set van regels en organisaties, wordt de sociale realiteit in een stad veel beter gevat in het conceptuele kader van *urban villages*, waarbij in de voortdurend veranderende stedelijke sociale omgeving stedelingen die instrumenten produceren en reproduceren, die uiteindelijk hun eigen identiteit vormen. Die identiteit wordt bovendien voortdurend ter discussie gesteld, onderhandeld en veranderd op grond van noden, samenwerking, conflict of onderdrukking.¹⁰ Zo'n benadering beschouwt steden als verzamelpunten van identiteiten en individuele en groepsstrategieën, waarin de spanning tussen keuze en dwang de samenleving voortdurend wordt ge(re)produceerd tijdens een eindeloos onderhandelingsproces in de context van specifieke materiële en symbolische machtsverhoudingen.

De mate waarin individuen keuzes kunnen maken, is uiteraard afhankelijk van de organisatie van de samenleving, de plaats van eenieder in die samenleving en de aspiraties en doelstellingen van eenieder. Ze worden met andere woorden bepaald door, ten eerste, de beperkingen van sociale structuren en machtsrelaties, ten tweede, door 'à la carte-identiteiten' in een tot op een bepaalde hoogte vrij proces van interactie, of, ten derde, ze kunnen een compromis zijn van beide.¹¹ Maar deze relatieve flexibiliteit van sociale en culturele identiteit heeft uiteraard grote gevolgen voor het functioneren van de stedelijke samenleving in zijn geheel. Deze mechanismen kunnen uiteraard onmogelijk enkel worden bestudeerd van de aanbodzijde (met andere woorden de diensten en functies die overheden leveren of de sociale en culturele categorieën waarmee overheden werken). De sociale schakeringen en complementariteit in een stedelijke samenleving kunnen enkel worden gevat als individuele en groepsstrategieën het uitgangspunt vormen van de analyse. Met andere woorden moet dus ook en vooral de vraagzijde in rekening worden gebracht (de gebruikers van de stad, inwoners en anderen).

Subsidiariteit en openbare diensten in de premoderne stad

Dezelfde gelaagdheid van sociale realiteiten moet ook het vertrekpunt zijn van de analyse van bestuur en de distributie en controle van openbare diensten in de stad. Omdat er in de premoderne stad niet slechts één bestuursniveau functioneerde, waren steeds diverse sociale actoren en instituties betrokken in de organisatie van de stedelijke samenleving en het uitoefenen van macht. Hoewel het onderzoek veelal vertrekt van begrippen als 'publiek initiatief' en de *agency* van de stedelijke overheid (en haar wisselwerking met de landelijke overheid), is het onmogelijk om een omvattend en representatief beeld te schetsen van bestuur zonder rekening te houden met al die andere formele en informele groepen en instellingen. Zo hadden in het middeleeuwse en vroegmoderne Gent buurten een sterke institutionele organisatie, en waren ze nauw verbonden met de militaire (stadsmilitie), economische (textielgilden), fiscale, sociale en religieuze (parochies) organisatie. Hoewel dit zoals in Antwerpen niet altijd in dergelijke formele verbanden was uitgewerkt en een buurtorganisatie zelfs een instrument van de stedelijke overheid kon zijn om de stad fiscaal en militair te organiseren (bijvoorbeeld de Brugse 'zestendelen'), kende elke stad wel een of andere vorm van onderverdeling die de organisatie van het sociale leven en de werking van instituties en solidariteiten in goede banen leidde.¹² Fundamenteel hierbij was natuurlijk de 'corporatieve identiteit' die men ontleende aan het lidmaatschap van een ambachtsgilde,

religieuze broederschap, rederijkerskamer of andere corporatie. Als politiek en sociaal 'lichaam' was de premoderne stad in die zin eigenlijk een corporatie van corporaties, een eenheid in verscheidenheid waarin elk 'lidmaat' moest bijdragen aan het harmonisch functioneren van de stadsgemeenschap. Aan de andere kant was deze eenheid ook vaak fragiel of imaginair en verhulde ze slechts schijnbaar grote naijver of belangentegenstellingen tussen deze verschillende corporatieve groepen.

Daarom kan de analyse van bevoegdheden en van de efficiëntie van overheden niet voldoende zijn om greep te krijgen op het sociale verkeer in de stad. Er moet ook gezocht worden naar competitie tussen overheden en het streven naar hege-monie van bepaalde overheden. In de eerste plaats moeten daarom de interactie tussen de diverse initiatieven op verschillende niveaus van formele of informele autoriteit en het gebruik van deze initiatieven door de stadsgebruikers – en dus ook de toegangen tot deze initiatieven – in beeld worden gebracht. Concurrentie en machtsstrijd, maar ook samenwerkingsverbanden en interactie bepalen daarom ook hier de werking van deze initiatieven en net zoals onvermijdelijk identiteit steeds een gelaagd begrip is geweest, is ook sociale activiteit en het gebruik van publieke diensten in de brede betekenis een gelaagd fenomeen, waarin keuzes, macht en onderhandeling een grote rol spelen. De analyse van een dergelijke complexiteit vraagt om analytische instrumenten die deze diversiteit en interactie kunnen vatten, subsidiariteit bijvoorbeeld is hierbij zo'n fundamentele analyse-categorie.

De organisatie van bestuur en de evenwichten in de allocatie van publieke diensten in premoderne steden vertonen veel overeenkomsten met subsidiariteit zoals die ook in hedendaagse staatkundige verhoudingen kan worden vastgesteld. Hierdoor worden in grote organisaties bestuur en coördinatie omwille van de onmiddellijke sociale en economische effecten, idealiter toegekend aan het laagste competente bestuursniveau. In theorie worden zo efficiëntie en legitimiteit (waardoor de bereidheid om bepaalde maatregelen te aanvaarden vergroot) in grote mate verzoend. Hogere bestuursniveaus (van familie over buurten, corporaties, de stedelijke en landelijke overheden) zijn in dit systeem enkel actief wanneer de schaal van het lagere niveau wordt overstegen (en hun efficiëntie afneemt) of wanneer de activiteiten van de lagere niveaus moeten worden gecoördineerd. Attributie van toegevoegde waarde bepaalt de inzet van elk niveau.

Burgerschap als een functioneel instrument om bestuur aanvaardbaar te maken door burgers fiscaal en politiek tot aandeelhouders te maken, kan op deze manier worden geïnterpreteerd, maar zoals al aangegeven, was burgerschap zeker niet de enige manier waarop dit gebeurde.¹³ Lidmaatschap van corporatieve groepen (koopmansgilden, ambachtsgilden, broederschappen, schuttersgilden en allerlei culturele groepen) werkte inderdaad op vergelijkbare wijze om loyaliteit te genereren en besluitvorming toe te wijzen. In een stimulerende bijdrage, die vaak door ambachtsspecialisten over het hoofd wordt gezien, heeft de Oxfordse mediëvist Gervase Rosser voor Italiaanse steden duidelijk aangetoond hoe gecombineerde lidmaatschappen en dus associatie met verschillende groepen en niveaus tegelijkertijd in belangrijke mate de sociale 'efficiëntie' van individuen en groepen heeft verhoogd.¹⁴ Hetzelfde kan worden gezegd voor meer informele verbanden die werden gedefinieerd door juridische status (familie, clerus), of voor door gewoonte bepaalde conventies van sociaal gedrag. Een voorbeeld zijn jongerengroeperingen: van getolereerde activiteiten als de zogenaamde

‘charivari’ of ‘ketelmuziek’ die door jongeren werd gespeeld als een jonge man een oude weduwe trouwde en allerlei associaties van studenten, leerlingen, gezellen, tot de sociaal niet aanvaarde bendes.

Hoewel Rosser niet expliciet refereert aan concepten als ‘sociaal kapitaal’ of de te dikwijls erg vaag gedefinieerde *civil society*, zijn de implicaties van het door hem gesignaleerde gedrag duidelijk.¹⁵ Geconfronteerd met hun aspiraties om een plaats in de stedelijke samenleving te vinden, gebruiken stedelingen (individueel of collectief) verschillende informele kaders en formele instituties om sociale strategieën waar te maken. Deze strategieën houden ook het maken van keuzes in. Uiteraard moet steeds rekening gehouden worden met het onvermijdelijke sociale spectrum van ongelijkheid waar niet iedereen over dezelfde keuzevrijheid beschikt en met het feit dat deze keuzevrijheid in belangrijke mate correleerde met sociale status en economisch kapitaal. Maar evenzeer moet het duidelijk zijn dat in stedelijke samenlevingsvormen instituties en bestuursniveaus niet anders kunnen dan rekening te houden met de diversiteit van deze keuzes. Daarom kunnen ook zij niet enkel vanuit ideeën over politieke concurrentie worden bekeken, maar moeten ze in het spanningsveld van overlappende competenties en sociale onderhandeling worden beschouwd. Het is de interactie van deze systemen in de stedelijke samenleving die aandacht verdient, en niet enkel de relaties binnen de context van slechts één machtsniveau van macht en bestuur, van status en economische opportuniteit.

Subsidiariteit tussen machtsniveaus in een stad is vanzelfsprekend ook het resultaat van competitie tussen deze machtsniveaus. Bevoegdheden en actieterrainen kunnen op bepaalde momenten formeel worden vastgelegd, afhankelijk van veranderende evenwichten in wetten, verordeningen, reglementering of gewoonte. Maar veelal functioneert dat alles via informele kanalen en in veranderlijke omgevingen, zodat het ‘nieuwe’ en het ‘minder frequente’ kan worden ingepast via informele akkoorden, arbitrage bij conflicten of jurisprudentie. Deze informele en permanente distributie van publieke diensten vereist echter fora van dialoog, waar de diverse actoren elkaar kunnen ontmoeten, onderhandelen en specifieke functies toekennen, zonder dat zoiets via inefficiënte en soms contraproductieve dwang of conflict moet gebeuren.

De procedures waarmee deze constante negotiatie kon worden uitgevoerd, waren allerm minst evident in de premoderne stad. Niet alleen waren, gezien de beperkte middelen en infrastructuur, de mogelijkheden om op een efficiënte wijze publieke diensten te verstrekken beperkt, maar ook waren, net zoals in huidige federale entiteiten of supranationale autoriteiten zoals de Europese Unie, de verschillende gezagsniveaus met elkaar in politieke competitie als belanghebbende en naar maximalisatie van macht en inkomen strevende organisaties (met eigen manieren om politieke steun, economische macht, sociale status en juridische competenties te optimaliseren). Het is de uiteindelijke machtsbalans, afhankelijk van de veranderende mogelijkheden om machtsmiddelen en economisch en symbolisch kapitaal te mobiliseren, die in grote mate juridische en politieke bevoegdheden heeft bepaald. Competentie en controle over publieke diensten veranderden echter voortdurend, waarbij wisselende groepen in de stedelijke samenleving de leiding namen: in de Zuidelijke Nederlanden waren dat in de twaalfde en dertiende eeuw de handelselites, in de veertiende en vijftiende eeuw gaandeweg ook corporatieve middengroepen en vanaf de late vijftiende eeuw steeds meer ook de landelijke overheden.

Belangrijk is echter ook dat geen enkele kracht in staat was – en wellicht ook niet bereid was – om de macht te monopoliseren. Een gebrekkige infrastructuur en ontoereikende middelen in de handen van één gezagsniveau zouden onvermijdelijk hebben geleid tot een achteruitgang van de kwaliteit en kwantiteit van publieke diensten en zouden zo ook de geloofwaardigheid en aanvaarding van dat specifieke gezagsniveau hebben aangetast. Deze gedwongen machtsdeling lijkt bij uitstek vooral een stedelijk fenomeen, want op het platteland moet het grotere gewicht van de heren-grondeigenaars meer hebben gewogen. Steden hadden evenwel per definitie meerdere concurrerende gezagsniveaus. Het grotere gewicht dat bijvoorbeeld de gilden in de Late Middeleeuwen of de centrale staat in de loop van de vroegmoderne periode zouden krijgen in de stedelijke samenleving, betekende allerm minst dat deze gezagsniveaus bereid of in staat waren om de organisatie of controle van alle publieke diensten naar zich toe te trekken en de andere niveaus in een darwinistisch gevecht om het overleven weg te duwen. De voortdurend veranderende machtsverhoudingen betekenden echter wel dat ook de controle en organisatie en de distributie en samenstelling van publieke diensten veranderden, waarmee ook de keuzes van de gebruikers, en dus ook hun loyaliteiten en strategieën voortdurend verschoven.

Uiteraard waren er niet alleen grote chronologische verschuivingen, ook regionale verschillen waren belangrijk, zelfs in de sterk verstedelijkte kerngebieden van de Nederlanden. Sommige regio's kenden een sterke traditie van lokaal bestuur, terwijl in andere beslissingsniveaus sneller door een regionaal (later nationaal) niveau werden toegeëigend. Elders waren feodale tradities dan weer sterker. In die zin gaan ook de recente beschouwingen van Bas van Bavel over de regionale institutionele clusters die het economisch parcours van de middeleeuwse Nederlanden grotendeels hebben gestuurd.¹⁶ Bovendien zijn er ook typologische verschillen tussen steden merkbaar, aangezien macht in kleinere steden anders werd georganiseerd dan in grote steden, waar de relaties tussen gezagsniveaus en de subsidiariteit van diensten complexer waren en fenomenen als bureaucratisering veel sterker doordringen.

Gilden en economische regulering

Een concreet voorbeeld kan deze bespiegelingen over macht en sociale organisatie wellicht verduidelijken. Zoals al meermaals is gesteld, vervulden corporatieve organisaties een belangrijke rol in de allocatie van diensten en in de relatie tussen de sociale organisatie van de stad en de daar functionerende gezagsniveaus. De regelgeving die deze relaties stuurde, was een van de fora waar de voortdurende negotiatie tussen stadsgebruiker en stedelijke bestuursniveaus gebeurde. Recente bijdragen van onder anderen Gary Richardson hebben het traditionele beeld van monopoliserende ambachtsgilden inmiddels bijgesteld en hebben hun functie van het versterken van vertrouwen benadrukt, een *conditio sine qua non* voor de economische ontwikkeling in de premoderne stad.¹⁷ Economische reglementering was bovendien ver van de enige bekommernis van gilden.

Deze andere interpretatie is ongetwijfeld terecht en waardevol, maar ze is tegelijkertijd ook beperkend. Ambachtsgilden genereerden door de gereglementeerde omgeving die ze bewerkstelligden en door de publieke diensten die ze de stedelijke samenleving aanreikten misschien vooral de noodzakelijke voorwaarden om de dialoog tussen sociale en/of economische actoren te optimaliseren en om

Gevelsteen van de Sint-Lucasgilde op de Waag, Amsterdam.
Het Sint-Lucasgilde was een broederschap voor kunstenaars
en kunstambachtslieden. De naam verwijst naar de evangelist
Lucas vanwege zijn ook voor verbeelding en detail.

Foto: Sebastian Dembski



identiteiten te reproduceren (en daardoor ook de sociale, culturele, economische en politieke *agency* en netwerken). Ambachtsreglementering en kwaliteitsbewaking voorzagen met andere woorden in een permanent forum van sociale onderhandeling – uiteraard in conjunctie met de platformen die ook ander politieke en sociale ‘lichamen’ aanboden.¹⁸

Op deze manier lieten reglementering en de daarmee onlosmakelijk verbonden juridische conflicten over die reglementering, de diverse sociale actoren in de stad toe om de diverse initiatieven op elkaar en op de veranderende sociale en politieke realiteiten af te stemmen. Corporatieve organisaties waren daarbij zoals gezegd niet de enige die aan dat onderhandelingsforum deelnamen. Sommige van die niveaus waren hiërarchisch hoger (stedelijke en landelijke autoriteiten), sommige waren gelijk (andere gilden), sommige hiërarchisch lager (gezellenverenigingen, buurten als die zoals bij de Gentse weverij binnen het ambachtsgilde werden georganiseerd), maar allemaal samen creëerden ze formele of informele vormen van gedragsregulering en conventie, hadden ze de mogelijkheid conflicten te beheersen en/of op te lossen en vormden ze bouwstenen van individuele en collectieve identiteiten. Grenzen tussen al deze niveaus waren daarom veelal onderhandelbaar en doordringbaar. Mensen waren lid van meerdere clubs en circuits en hiërarchisch bedoelde regelgeving was zelden absoluut, maar genereerde door interne contradicties en soms ook door doelbewuste vaagheid de facto een systeem van subsidiariteit. Uiteindelijk bepaalde niet alleen het gezagsniveau het succes van initiatieven, maar werd deze in dialoog met de gebruikers geconstrueerd.

Zo bepaalden ambachtsgilden de fases van de levenscyclus (van leerling tot onafhankelijk ondernemer), organiseerden ze sociale hiërarchieën en vergemakkelijkten ze of beperkten ze sociale mobiliteit. Toch hebben ze nooit het monopolie op al deze elementen verworven. Zelfs in de archetypische ambachtstad, het laatmiddeleeuwse Gent met zijn hiërarchische gildewezen tot op het niveau van de opperdeken, gebeurde dat niet.¹⁹ Ook de netjes afgebakende taakverdeling

in het premoderne ambachtsatelier (met meesters, gezellen en leerlingen) is in de recente literatuur sterk genuanceerd op basis van steeds meer gegevens die op de complexiteit van arbeidsrelaties wijzen, waarbij meesters niet altijd die onafhankelijke ondernemers zijn, waarbij gezellen soms erg gespecialiseerde en daardoor erg gewilde vaklui waren met een eigen onderhandelingspositie, en waarbij ook de ondergeschikte positie van niet in het ambachtsgilde opgenomen vrouwen of vreemdelingen aan herziening toe is. Ambachtsgilden functioneerden net als al die andere machtsniveaus in nauwe samenwerking met andere solidariteiten en organisaties in het stedelijke sociale weefsel, voor hoog tot laag. Stadsbesturen trachtten hun greep op de ambachtsgilden steeds te versterken, concurrerende corporaties trachten het speelveld van de andere in te perken of proberen voor hun eigen leden een *modus vivendi* te bereiken, in samenspraak met een of andere arbiter. In het laatmiddeleeuwse en vroegmoderne Brugge krijgt de burgerlijke rechtspraak van de schepenen dan ook vaak het karakter van een onderhandelingsstafel tussen de diverse corporaties van de stad.²⁰

Natuurlijk moeten ook de niet-formele groepen in de stedelijke samenleving in deze regelgeving worden ingecalculeerd: niet-gildeleden waren een noodzakelijke voorwaarde om de arbeidsmarkt flexibel te houden, maar waren op momenten van crisis makkelijk aan de kant te schuiven, straatverkopers boorden marktsegmenten aan die gildeleden veel minder bereikten, enzovoort. De in de literatuur vaak als verstikkend omschreven regelgeving van gilden en het eindeloze juridisch gebekvecht van de gilden zijn daarom eerder een symptoom van een dynamisch onderhandelingsproces waarin diverse actoren betrokken werden en waarin de krijtlijnen van de stedelijke samenleving voortdurend werden hertekend. Ze vormden een cruciaal en onmisbaar forum waar normen en waarden van de samenleving en identiteiten voortdurend ter discussie werden gesteld, bevestigd, veranderd en hervormd. Zeker, eigenbelang en verdediging van de eigen positie stonden centraal in zowel discours als in de juridische acties zelf, maar de evenwichten in de sociale organisatie van de stedelijke samenleving zorgden net ook voor evenwichten in besluitvorming en dus ook in de allocatie van publieke diensten.

De inhoudelijke analyse van de regelgeving zelf in het corporatief weefsel van de stad weerspiegelt deze organisatie van overlappende en veranderende competenties. Diverse niveaus waren actief in dezelfde bestuursvelden. Soms gebeurde dat door afspraken over specifieke deelbevoegdheden (interne rechtspraak in het ambacht zelf en alles waar niet-leden bij betrokken waren voor arbitragecommissies of de schepenbank zelf) of door afspraken over specifieke coördinatie-taken, waarbij een hiërarchisch hoger niveau het recht verwierf om bepaalde maatregelen te bevestigen, op te leggen of over te nemen. Zo dwong hertog Filips de Goede in 1440, na de mislukte opstand van de stad Brugge tegen zijn gezag, de ambachten in een strikt hiërarchisch kader onder voogdij van het nu aan de hertog trouwe Brugse stadsbestuur. In 1540 werd ook in Gent een vergelijkbaar stelsel opgelegd. Maar dergelijke strikte afspraken over bevoegdheid waren zeker geen unicum. De gilden zelf dwongen van andere, ondergeschikte groepen vergelijkbare structuren af. Maar bovenal stonden deze pogingen om topdown coördinatie-taken toe te eigenen het onderhandelingsproces en de overlap tussen de diverse niveaus nooit in de weg. Zelfs na de invoering van een meer stringente corporatieve structuur in Brugge in 1440 bleef de burgerlijke rechtspraak zijn taak van ontmoetingsforum vervullen. Noch

betekende een grotere coördinerende macht van een toevallig in een bepaalde periode dominant machtsniveau het einde van de interne contradicties en de vaagheid van het reglementair kader, waardoor de marge van onderhandeling tussen de diverse sociale groepen nooit verloren ging.

Dit fenomeen werd nog versterkt doordat de competitie niet tussen verschillende niveaus plaatsvond, maar ook op hiërarchisch gelijke niveaus. Van ambachtsgilden en individuele gildeleden is alom bekend dat ze voortdurend de grenzen van hun sociale en economische *agency* opzochten.²¹ Gilden werden opgesplitst in deels onafhankelijke specialisaties. Kleermakers en oudkleerkopers, schoenmakers en schoenlappers, boog- of kolfmakers en wapenmakers, doekschilders en paneelschilders, vissers en viskopers, slaggers en looiers waren allemaal beroepsgroepen die tot op bepaalde hoogte overlappende activiteiten ontplooiden of die voor bepaalde beroepsactiviteiten complementair waren. In de stedelijke economie, die per definitie op kwaliteitsconstructie en innovatie was gefocust, creëerde zoiets voortdurende fricties. Wanneer de Brugse zadelmakers in de vijftiende eeuw hun zadels wilden beschilderen, wekte dat de naijver van de schilders, die het zelf niet eens werden over waar de verschillende professionele capaciteiten van doek- of paneelschilders moesten worden afgebakend. Echter waren deze groepen alle drie lid van hetzelfde Sint-Lucasambacht.²² Betekende dat zo productinnovatie versmacht werd in een gehakketak over wie wat mocht doen? Integendeel, de pogingen tot afscherming van machtssegmenten genereerden ook een discours van vernieuwing en weerhielden Brugge er niet van om net van innovatie en specialisatie de basis van zijn succesvolle economische omschakeling te maken.

Deze koortsige discussiecultuur werd zelfs versterkt door het al eerder vermelde fenomeen van meervoudig lidmaatschap. In de premoderne stedelijke economie beperkten ambachtslieden hun economische activiteit niet altijd tot een sector. Hoewel een echte diepgaande kwantitatieve en daardoor arbeidsintensieve studie voorlopig nog ontbreekt, wijzen alle verspreide gegevens zonder meer op het feit dat mensen beroepen combineerden, zowel binnen als buiten de ambachtsgilden. Voorbeelden van schilders die tevens bakker zijn of van linnenwevers die het ene jaar wolwever waren om daarna weer linnenwever te worden, zijn alomtegenwoordig. Vaak waren stedelingen lid van meerdere ambachtsgilden (en waren ze tegelijk ook lid van religieuze broederschappen, enzovoort). Alleszins stonden noch het reglementair kader, noch de conventies van de dagelijkse praktijk in de weg van een dergelijke pluraliteit van soms tegenstrijdige loyaliteiten en dus van een volgens Rosser grotere sociale efficiëntie. Vaak waren intredegeden in die diverse verenigingen overigens relatief laag, wat de opportuniteitskosten zeker relatief haalbaar hield voor de meeste stedelijke middengroepen.

Macht en *gatekeeping*

Dit sociale systeem met concurrerende en overlappende gezagsniveaus en sociale actoren die functioneren in een normatief kader dat uitblinkt in vaagheid, contradictie en onvolledigheid en waar grenzen steeds opnieuw ter discussie gesteld kunnen worden, heeft uiteindelijk toch gefunctioneerd. Ambachtsgilden, door velen beschouwd als het sluitstuk van de premoderne stedelijke organisatie, worden in het hedendaags onderzoek dan ook steeds meer als efficiënte organi-

saties beschouwd in de *economy of scarcity*, die de pre-industriële economie uiteindelijk was. Dit systeem kon uiteindelijk enkel werken doordat de sociale dialoog tussen al deze spelers op een efficiënte wijze was georganiseerd en doordat subsidiaire bevoegdheden zonder al te veel conflict en sociale spanning konden worden toegewezen. Het systeem had met andere woorden ook behoefte aan *gatekeepers*.

Dergelijke poortwachters, die de coördinatie van het overleg op zich namen, lijken op talrijke niveaus aanwezig. In de door internationale handel gekenmerkte steden van de laatmiddeleeuwse en vroegmoderne Nederlanden wordt alvast duidelijk uit het onderzoek van onder anderen sociaal-economisch historicus Oscar Gelderblom dat deze functie opeenvolgend door diverse actoren is waargenomen.²³ In het laatmiddeleeuwse Brugge bijvoorbeeld waren de naties, die handelaars met dezelfde geografische achtergrond verenigden, verantwoordelijk voor conflicten in de eigen gemeenschap. Voor conflicten met derden werden arbitragecommissies ingericht (vaak met vertegenwoordigers van de betrokken partijen) en pas als overleg onmogelijk werd, werd de schepensbank als magistraat ingeschakeld (die op zijn beurt vaak terugkoppelde naar de handelaarsgemeenschappen zelf) of werd er een beroep gedaan op de regionale of bovenregionale rechtsorganen. Voor ambachtsgilden bestonden vergelijkbare arbitragesystemen en veel lijkt erop te wijzen dat zelfs informele groepen, bijvoorbeeld buurten, vergelijkbare formele of informele circuits organiseerden. Systemen van conflict-beheersing en verzoening opereerden met andere woorden als een permanent onderhandelingsforum tussen de veranderlijke relaties. De analyse van deze mechanismen toont dat de gerechtsprocedures vaak verbazend snel en toegankelijk waren. Het is enkel als de bemiddeling op stedelijk niveau faalt en hogere gerechtelijke instanties moeten worden ingeschakeld, dat procedures aanslepen en de gerechtskosten exponentieel toenemen. Gewoonterecht, dat tot het einde van de premoderne periode vaak deze procedures kenmerkte, lijkt de veranderlijke sociale relaties eigen aan de stedelijke samenleving relatief soepel in te kunnen passen en lijkt de toegangen tot het complexe stedelijke weefsel lange tijd te hebben gegarandeerd. De eindeloze juridische conflicten en de aandacht die eraan werd besteed, een fenomeen zo typisch voor een premoderne stad, waren dus geen overbodig verlies van tijd, energie en middelen, ze waren essentieel om het stedelijke sociaal systeem te doen functioneren en garandeerden het overleven van de premoderne stedelijke samenleving zelf.

De topoi van de moderne stad

Verbeelding, symboliek, representatie

Leeke Reinders

'Urbanografie': stad en verbeelding

Tussen verbeelding en werkelijkheid lopen soms dunne scheidslijnen. In de vooroorlogse cinema was het, vaak om technische redenen, gebruikelijk om stadsfilms te situeren in *stage sets*, waarin bestaande stedelijke locaties in de studio werden nagebouwd.¹ Alfred Hitchcock liet voor zijn film *Rear window* (1954), waarin een fotograaf met een verrekijker zijn achterburen bespiedt, in de Paramount Studios in Los Angeles een complete set opbouwen, gestileerd naar de achterplaatsen van appartementencomplexen in Greenwich Village, New York. *Play time* (1967) van de Franse cineast Jacques Tati, een lichtvoetige kritiek op modernistische architectuur, speelt zich geheel af in een speciaal voor de film gebouwde stad aan de rand van Parijs. De exploitanten van bioscopen en dancings in het vooroorlogse Rotterdam gebruikten decoraties die, in hun verwijzingen naar het Amerikaanse stadslandschap, bezoekers de indruk gaven deel uit te maken van een kosmopolitische wereldcultuur.² Verbeelding werkt ook andersom, niet als replica of simulatie maar als grondstof om de bestaande stad naar de eigen hand te zetten. De huidige Kop van Zuid in Rotterdam had er bijvoorbeeld nooit zo uitgezien zonder het persoonlijke visioen dat stedenbouwkundige Riek Bakker had toen zij ooit vanuit een hotel aan de Maas op het havengebied op de zuidoever uitkeek.³

De verbeelding legt als het ware een symbolische laag over de fysieke omgeving waarin we ons dagelijks bewegen. Tussen de materiële en imaginaire ruimte van de stad bestaan echter ook allerlei transacties. De Britse kunstenaar-schrijver Victor Burgin spreekt over de 'city between', die zich beweegt tussen de tastbare ruimte van fysieke objecten en structuren en de talige wereld van tekens, symbolen en metaforen.⁴ James Donald omschrijft dit als het 'mnemonische' aspect van het stadsleven, waar 'the thingness of the city' raakt aan 'its presence as a state of mind'.⁵ Hoe vinden dergelijke verbeeldingsvormen hun weg in onze begripsvorming van de stad? Hoe werkt verbeelding door in de planning, de vormgeving en het alledaagse gebruik van stedelijke ruimte?

Dit essay richt zich op de stad als object van verbeelding en symbolische representatie. Beelden, verhalen, dromen: het zijn thema's die vanouds het werkterrein zijn van schrijvers, fotografen, cineasten en beeldend kunstenaars. De antropologische documentairefilms van Martin Scorsese over Little Italy in New York, de labyrintische romans van Paul Auster, de straatscènes van fotograaf Helen Levitt; het zijn bij uitstek artistieke uitingvormen die, wellicht nog beter

dan een academisch traktaat, in staat zijn om de kijker of lezer gevoel te geven voor de tactiele ervaring van het leven in de stad.

Vanaf de jaren negentig ontwikkelden verbeelding, symboliek en representatie zich ook tot een legitiem veld van stadsonderzoek. In uiteenlopende disciplines, zoals architectuur, culturele geografie, stadsgeschiedenis en antropologie, is aandacht ontstaan voor thema's als literaire en (audio)visuele representaties van de stad, discoursanalyse, urbane symboliek en de perceptie en beleving van stedelijke ruimte. Er heeft zich een breed geschakeerd onderzoeksveld ontwikkeld dat ook wel is omschreven als 'urbanografie': de studie naar de rol van beelden en voorstellingen in de vormgeving van de stad.⁶

Hieronder zal ik de opkomst van het vraagstuk van verbeelding plaatsen in relatie tot een aantal paradigmaverschuivingen in het stadsonderzoek. Het essay is een rondgang door vier thematische velden waarin de stedelijke verbeelding op verschillende manieren benaderd wordt. De 'fantasmagorische stad' gaat over artistieke reacties op het proces van verstedelijking en de beeldtaal van de moderne metropool. De 'tekstuele stad' is de stad van semiotiek en symboliek, een studieveld dat zich richt op het lezen en decoderen van tekens. In de 'hyperstad' zien we hoe de 'zachte' thematiek van verbeelding wordt geplaatst in relatie tot de 'harde' processen van globalisering en stedelijke herontwikkeling. De 'mentale stad', ten slotte, gaat over wat Duitse sociologen de *Stadt im Kopf* noemen: de 'innerlijke' beleving en perceptie van stedelijke ruimte.⁷ Het essay sluit af met een paragraaf over Nederlands stadsonderzoek, waar het thema van stedelijke verbeelding nog een relatief onontgonnen terrein is, maar waar vruchtbare aanknopingspunten liggen voor toekomstig onderzoek.⁸

De fantasmagorische stad

Beelden en symbolen maken onlosmakelijk deel uit van het leven in de stad. De aanwas van symbolische representaties (in film, fotografie, reclame, kranten, tijdschriften, op televisie en internet) wijst ons op de audiovisuele ervaring van de hedendaagse stad, die behalve door directe, lichamelijke ervaringen in toenemende mate gestuurd wordt door een mediaal geproduceerde beeldcultuur.⁹ De grafische revolutie, die zich vanaf het midden van de negentiende eeuw voltrok, oefende een sterke invloed uit op het begrip van de stad. In 1903 publiceerde de Duitse socioloog Georg Simmel het artikel 'Die Großstädte und das Geistesleben', waarin hij een expliciete link legt tussen het 'bombardement' van stimuli waaraan mensen in de stad dagelijks zijn blootgesteld en de gereserveerde houding en het gedesoriënteerde en gefragmenteerde bewustzijn van de stedeling.¹⁰ Het werk van Simmel komt voort uit een crisis in de representatie van de stad die zich al aandiende tijdens de periode van versnelde verstedelijking halverwege de negentiende eeuw. Charles Dickens gebruikt in zijn roman *Bleak house* de metafoor van de mist. De stad, in dit geval Londen, wordt hierin voorgesteld als een onnatuurlijke omgeving die, tussen de rook van industrieën en de dichtheid van menselijke bevolking, als entiteit nauwelijks meer te bevatten is.¹¹ De stad was in ruimtelijke zin steeds moeilijker af te bakenen. De fragmentering van het stedelijk bestuur, de vervaging van de grenzen tussen centrum en periferie, het ontstaan van gefragmenteerde stedelijke landschappen (zoals de *città diffusa* in Italië, de *nevelstad* in België, de Duitse *Zwischenstadt* en de Amerikaanse *exopolis*); dergelijke ontwikkelingen maakten dat concepties als 'stad' en 'stedelijkheid' steeds lastiger te bepalen werden.

In artistieke producties uit het eerste kwart van de twintigste eeuw is te zien hoe kunstenaars uitdrukking geven aan gevoelens van verwarring en dislocatie die de grote stad opriep. Films, romans, fotografie en beeldende kunst tonen een 'disturbance of vision' die kenmerkend is voor de ervaring van de moderne stad en de uitdaging deze in (beeld)taal te vatten.¹² Symbolisten, zoals de schilders Edvard Munch en Fernand Khnopff, gebruikten het volle en anonieme leven in de metropool als aanleiding voor een psychologische zoektocht naar persoonlijke identiteit.¹³ Kubisten, zoals Picasso en Braques, werkten vanuit een caleidoscopisch bewustzijn door de stad vanuit verschillende hoeken te benaderen. Gebouwen werden vanuit verschillende perspectieven in beeld gebracht, objecten uit verschillende delen van de stad bij elkaar geplaatst, interieurs en exterieurs met elkaar vervlochten. Dit is bijvoorbeeld te zien in de serie studies die de Franse kunstenaar Robert Delaunay van de Eiffeltoren maakte, waarbij hij fragmenten van de toren vermengde met stedelijke artefacten zoals gevelreclames.¹⁴ De schilderijen roepen sensorische ervaringen op met het licht, de ruimte en beweging van de moderne metropool. De in Berlijn opgeleide schilder Paul Citroen gebruikte in *Metropolis* (1923) een collage van foto's om uiting te geven aan de fragmentarische ervaring van de stad. Deze esthetiek van de montage is ook zichtbaar in avant-gardistische films uit de jaren twintig, zoals *Berlin. Die Sinfonie der Großstadt* (1927), een soort documentaire over de dagelijkse ritmes van de stad, en *De man met de camera* (1929), een experimentele film over de relatie tussen mens en machine. De discontinuïteit en complexiteit van de stedelijke ervaring kregen ook hun beslag in literaire verbeeldingen. Romans als *Mrs Dalloway* van Virginia Woolf en *Berlin Alexanderplatz* van Alfred Döblin zijn literaire vertalingen van de psychologische en sensorische ervaring van de stad.

De Duitse filosoof Walter Benjamin stelt dat onze kijk op de materiële wereld in belangrijke mate gevormd wordt door onze dromen, concepties en representaties van de sociale werkelijkheid.¹⁵ Aangespoord door de transformatie van de Parijse binnenstad door baron Haussmann in het midden van de negentiende eeuw onderzocht hij de 'visuele textuur' van de moderne stad. Benjamin duidde het proces van modernisering als een tijdperk van mechanische reproductie. Met de opkomst van nieuwe waarnemingsvormen van tijd en ruimte, zoals fotografie en film, was de stedelijke ervaring in zijn ogen fundamenteel veranderd, waarbij een spanning was ontstaan tussen het momentane, fragmentarische en shockmatige van de moderne ervaring en de reductie van deze contrasten in beelden. Benjamin onderzocht hoe geschiedenissen, ervaringen en herinneringen doorwerken in de gebouwde omgeving van de stad. Hij experimenteerde hiertoe met verschillende soorten teksten, variërend van journalistieke essays en filosofische reflecties tot autobiografische aantekeningen en verslagen van stadswandelingen. Benjamin schreef zoals hij de stad zag: als een labyrint van fragmenten. Hij monteerte teksten aan elkaar zonder ogenschijnlijke logica, zoals de wandelaar geconfronteerd wordt met ongeordende impressies en herinneringen (een fenomeen dat Proust aanduidde als *mémoire involontaire*).

Met deze tekstuele experimenten trok Benjamin gangbare ideeën over het lineaire verloop van tijd in twijfel. Hij was in die zin sterk beïnvloed door de surrealistische teksten van André Breton en Louis Aragon, die de chaos en variëteit van de stedelijke ervaring gebruikten om noties van orde en traditie te doorbreken.¹⁶ Anders dan de surrealisten wilde hij echter ook achter de façades van de stad kijken. Benjamin stelde het 'valse bewustzijn', de dromen en mythen van

de consumptiemaatschappij, aan de orde om de 'massa' van de kapitalistische samenleving tot meer zelfbewustzijn op te roepen. Hij was vooral gefascineerd door de *fantasmagoria*, een theatervorm ontwikkeld in Frankrijk en vooral populair in het negentiende-eeuwse Engeland, waarbij een mobiele beeld-projector, de *magic lantern*, werd gebruikt om angstwekkende beelden op een doek of muur te projecteren. Het was een theatervorm die hij associeerde met consumptieplaatsen als het warenhuis en de Parijse arcade, die voor hem symbool stonden voor de ruimte van het industriële kapitalisme.¹⁷

Het werk van Benjamin ligt qua thematiek dicht bij dat van Franse filosofen als Michel de Certeau en Henri Lefebvre, die zich met name richten op de relatie tussen de moderne consumptiemaatschappij en alledaagse ruimtelijke praktijken. In *La production de l'espace* legt Lefebvre de grondslag voor een radicale herformulering van het begrip van ruimte als object van sociaal-wetenschappelijk onderzoek en theorievorming.¹⁸ Lefebvre onderscheidt drie ruimtelijke perspectieven die respectievelijk verwijzen naar de gecodificeerde en geïnstitutionaliseerde kennis van ruimte ('les représentations de l'espace'), alledaagse sociale en ruimtelijke praktijken die in een specifieke ruimte plaatsvinden ('la pratique spatiale') en de ruimte zoals die in beelden en symbolen wordt voorgesteld ('les espaces de représentation'). Lefebvre leverde met dit drieluik de basis voor onderzoek naar de relaties tussen concrete praktijken en de abstracte ruimte van de staat en het kapitalisme. Ruimte is in zijn optiek een ideologisch en politiek construct, gebonden aan specifieke lokaliteiten. Volgens Lefebvre wordt de ruimte in de Moderne Tijd steeds vaker bedacht voordat ze beleefd wordt.

Michel de Certeau legt zich, anders dan Lefebvre, vooral toe op het alledaagse leven in de stad.¹⁹ Hij kritiseert de abstracte ruimte van de stedelijke planning en moderne massamedia die het leven van alledag manipuleren en modelleren en daarmee in zijn ogen uiteindelijk vernietigen. Tegenover de allesoverziende blik van de planner plaatst hij de sensorische ervaring van de stad zoals die alleen van onderaf waarneembaar is. De Certeau wil de activiteiten opsporen die achter de gefixeerde representaties van de kaart, de maquette of het panorama schuilgaan. Hij confronteert ons met de trivialiteit van het stedelijke leven, met dat wat aan dominante lezingen ontsnapt of als banaal wordt gezien. De Certeau verplaatst de aandacht hiermee van de harde stad van architecten, planologen en populaire media naar het zachte, het weke, van het stedelijke leven. Hij attendeert ons op de sociale praktijken en fenomenologische ervaringen waarmee mensen de stedelijke ruimte bewonen, zich deze toe-eigenen, omvormen en van betekenis voorzien. Hij ziet mensen daarbij niet als passieve consumenten, maar als actieve gebruikers die het script dat anderen voor hen schrijven toe-eigenen, omvormen en naar hun hand zetten. Het gaat De Certeau niet zozeer om het abstracte normatieve systeem, maar om hoe wij ons als bewoners, burgers en consumenten door het multi-mediale landschap van de stad bewegen.

In de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw zochten humanistisch georiënteerde kunstbewegingen naar alternatieven voor de homogeniserende en disciplinerende effecten van de modernistische stedelijke planning. De situationisten bijvoorbeeld keerden zich tegen de vervreemding van de moderne wereld, waarin mensen zijn uitgeleverd aan markten en producten.²⁰ Guy Debord, een protagonist van de beweging, zag modernisering als een proces van zelfdestructie.²¹ Evenals Walter Benjamin richtte Debord zich op de rol van geschiedenis en herinnering in de beleving van de stad. Hij wilde, in theorie en praktijk, de revolutionaire

potenties van ruimtelijke praktijken vormgeven (een notie die we ook aantreffen bij Lefebvre, die nauwe contacten onderhield met de situationisten).

De situationisten combineerden revolutie (het creëren van een nieuwe stad) met conservatisme (behoud van oude wijken en straten) om een complexer begrip van de stad te ontwikkelen. Zij deden dit door 'situaties' te creëren, waarbinnen stedelingen op creatieve en speelse wijze de stedelijke ruimte hergebruiken. Debord liet mensen door de stad dwalen om veranderingen in het stedelijke landschap te ervaren. De *dérive* is een soort van droomtocht die door toeval en spontane impulsen van de wandelaar ontstaat. Deze atmosferische ervaring van de stedelijke ruimte keert ook terug in het concept van 'psychogeografie', een vorm van emotionele cartografie waarin de stad werd getoond als een verzameling van ruimtelijke fragmenten of 'microwerelden'. Situationisten speelden met vormen van creatieve omkering (*détournement*), een tactiek waarbij objecten, woorden of beelden uit hun originele context gehaald worden om nieuwe betekenissen te creëren, zoals in het plan om hele buurten van het ene naar het andere deel van de stad te transplanteren.

Dergelijke lezingen van de moderne stad zijn nauw verwant met het werk van Walter Benjamin; een vorm van stedelijke archeologie gericht op het ontdekken van sporen van menselijk gebruik die in het monumentale landschap van de stad waren uitgewist. Het waren pogingen, kenmerkend voor avant-gardistische bewegingen, om het 'creatieve potentieel' van het onbewuste te bevrijden, zoals de vrije associaties in het surrealisme en het gebruik van montage in film middelen zijn om te ontsnappen aan de gefixeerde ideeën over orde en logica. De droomtocht van Walter Benjamin, de *dérive* van Guy Debord en de stadswandeling van Michel de Certeau – het zijn oefeningen om in de stad te verdwalen. Vormen van verbeelding die, zoals Michael Sorkin in zijn recent gedocumenteerde wandeling door New York opmerkt, openstaan voor toeval, verrassing en het onverwachte plezier die de stad te bieden heeft.²²

De tekstuele stad

In 1974 publiceerde de Britse auteur Jonathan Raban *Soft city*, een bundeling met reflecties en observaties waarin hij als pas gearriveerde migrant met frisse verbazing de straten afstruint, op zoek naar de 'grammatica' van de grote stad. Raban kijkt met een melodramatische blik naar het sociale verkeer in de stad, waar mensen, als in een theaterspel, van rollen wisselen en elkaar op basis van oppervlaktesignalen inschatten en beoordelen. 'The city is a world of bewilderment surfaces', schrijft hij, 'and it is in surfaces that we must learn to be an artist.'²³ In het boek schuilt een centraal thema van de stadsliteratuur, zoals we dat ook al aantreffen bij negentiende-eeuwse auteurs als Baudelaire en Rimbaud: een zoektocht naar de creatieve bevrijding van het individu te midden van de collectieve maalstroom van de massa.²⁴ Het werk van Raban markeert echter ook een moment waarop in populaire en academische kringen op een nieuwe manier tegen het vraagstuk van de stad werd aangekeken.²⁵

In *Soft city* zijn verschillende elementen verwerkt van wat later een 'post-moderne' benadering is genoemd. Waar modernisten de stad zagen als een object van ordening en disciplineren, zien postmodernisten de stad vooral als chaotisch en oncontroleerbaar. Het postmodernisme kenmerkt zich door speelsheid en zelfrelativering, reageert op de autonomie van het modernisme

door de taal van commercie te omarmen. De stad is te complex om gedisciplineerd te worden, stelt Raban, ze staat juist open voor verbeelding. De stad is 'plastisch' van aard, nodigt ons uit om er een eigen stempel op te drukken en tot een leefbare plek te maken. 'Here one can choose and invent one's society, and live more deliberately than anywhere else. Nothing is fixed, the possibilities of personal change and renewal are endless and open.'²⁶ Om de stad te kunnen 'lezen' en begrijpen is volgens Raban verbeeldingskracht nodig, een taal die meer verwant is met de literatuur en de kunst, met de magie desnoods, dan met de demografische statistiek en de sociologische vragenlijst.

In het postmoderne van Raban zit een manier van kijken besloten die raakvlakken heeft met het vakgebied van de semiotiek: het lezen en decoderen van tekens. De opvatting van de stad als een 'leesbare' tekst heeft vooral in de culturele geografie postgevat. Er wordt wel gesproken van een *cultural turn*, waarbij de aandacht verschuift naar het onderzoeken van tekstuele en discursieve praktijken op de vormgeving van de materiële omgeving.²⁷ De opkomst van de semiotiek hangt samen met veranderingen in de sociaal-economische structuur van de stad. Tijdens de naoorlogse periode van welvaartsgroei ontstonden nieuwe symbolische vormen die zich in de gebouwde omgeving van de stad uitdrukten. Dit is onder andere te zien in het ontstaan van gethematiseerde consumptie-ruimtes, zoals winkelcentra en themaparken, die sterk geënt zijn op de populaire cultuur van reclame, film, televisie en popmuziek.²⁸

De semiologie van stad is sterk beïnvloed door het werk van de Franse filosoof Roland Barthes, die liet zien hoe de trivia van het dagelijkse leven met betekenissen gevuld zijn.²⁹ Barthes wil de ideologische grondslagen opsporen van ogenschijnlijk oppervlakkige, alledaagse verschijnselen. Deze 'mythen' zijn volgens hem uiting van ideologie, een verzameling geloofsuitingen en representaties die bestaande machtsrelaties ondersteunen en legitimeren. Barthes richt zich met name op consumptiegoederen, zoals magazines, reclames, films, fotografie, voedsel en speelgoed, die hij zag als voorbeelden van de vervlakking van de Moderne Tijd. Het ging hem niet om de objecten op zich, maar om de manier waarop consumptieartikelen ontstaan voor sociaal gebruik en betekenisgeving. In deze tekstuele benadering van de stad zit een element dat ook in het werk van Walter Benjamin, Michel de Certeau en de situationisten aanwezig is: het ontmaskeren van de verborgen betekenissen van de verschijningsvormen van de massacultuur. Uit de opvatting van de stad als tekst spreekt echter ook een zekere distantie. Waar Walter Benjamin en Jonathan Raban zich als het ware onderdompelden in de consumptiecultuur en er zich door lieten meevoeren, hield Barthes juist afstand. De stad is een boek geworden dat aan de leestafel van de universiteitsbibliotheek of de salontafel van de sociëteit bestudeerd kon worden.

De hyperstad

Het studieveld van de urbane symboliek is nauw verwant met de tekstuele benadering van de stad. Ook hier wordt de stad gezien als een samenspel van objecten, activiteiten en expressievormen die 'iets anders' representeren, meestal ideeën van abstracte aard.³⁰ De symboliek van een stad, zoals die wordt uitgedragen in standbeelden, straatnamen, monumenten, mythen, gedichten, gewoonten en rituelen, vormt meestal een gangbaar en onomstreden decor waartegen het dagelijkse leven zich afspeelt. Iedere stad kent een bepaalde

symbolische orde, zoals uitgedrukt in de standbeelden in westerse steden, de tempels in hindoesteden, de kerken in christelijke steden en het gridpatroon van de koloniale stad. Dergelijke symbolische representaties zijn, anders dan het statische karakter van een monument of standbeeld doet vermoeden, onderdeel van dynamische processen. De betekenis en draagkracht van symbolen veranderen in de tijd. Symbolen kunnen bijvoorbeeld aan zeggingskracht verliezen, in verval raken of, zoals tijdens de periode van *statuemanía* in het negentiende-eeuwse Parijs, zo'n vanzelfsprekend onderdeel van de publieke

Fig. 4 / 1

'Palast des Zweifels' in Berlijn, kort voor de afbraak in 2005.
Project van kunstenaar Lars Ø. Ramberg, die het Palast der
Republik (het parlamentsgebouw van de DDR) transformeert
tot een virtuele institutie voor twijfel.

Foto: Leeke Reinders



Fig. 4 / 2

Het geheugen van Westerstein, 2004 (ontwikkeld door Vestia Hoogvliet en WiMBY! in samenwerking met grafisch vormgever Gerard Hadders). Publieke kunst en de markering van herinne-ringen op de zijgevel van een flatgebouw in Rotterdam-Hoogvliet.

Foto: Maarten Laupman



ruimte worden dat ze niet meer worden opgemerkt.

Er zijn echter perioden waarin het vraagstuk van symbolische representatie nadrukkelijk aan de oppervlakte treedt. Sociale en politieke omwentelingen gaan vaak gepaard met veranderingen in de manier waarop de collectieve geschiedenis van een stad of samenleving wordt uitgedrukt.³¹ De transitie naar een postsocialistische maatschappij in Oost-Europa bijvoorbeeld ging vergezeld met radicale veranderingen in de symbolische opmaak van steden. De overgang naar een nieuwe politieke orde in Indonesië onder het bewind van Soeharto werd uitgedrukt in een serie van nieuwe standbeelden en publieke gedenktekens. Symbolische

interventies, zoals het plaatsen van een standbeeld, het benoemen van een straatnaam of de nieuwe bestemming van een historisch gebouw, gaan dan ook vaak met conflicten gepaard. De langdurige procedures over de herbestemming van de Stormont in Belfast, het Palast der Republik in Berlijn en het World Trade Center in New York leidden tot heftige publieke debatten die de latent aanwezige schisma's in een samenleving blootleggen.

Dergelijke perioden van transitie laten zien dat symbolen onvermijdelijk deel uitmaken van de politieke strijd om stedelijke ruimte. Zoals politieke omwentelingen gepaard gaan met veranderingen in de manier waarop de geschiedenis van een stad of samenleving worden uitgedrukt in straatnamen en standbeelden, zo markeert het proces van herontwikkeling veranderingen in de collectieve symboliek van een stad. De recente geschiedenis kent intrigerende voorbeelden van stedelijke herontwikkeling waarbij culturele representaties en noties over historische authenticiteit worden aangewend om een wijk of stadsdeel te transformeren.³² De gentrificatie van de Lower East Side in New York bijvoorbeeld is mede in gang gezet door de 'symbolische inclusie' van elementen die jarenlang met de wijk geassocieerd werden, zoals een traditie van politiek activisme en de aanwezigheid van subculturele groepen als de bohemians in de jaren twintig, de beats in de jaren vijftig, de punks in de jaren zeventig en de homo's in de jaren tachtig.³³ De Lower East Side werd een merk waarin subculturele uitingvormen van een politieke lading ontdaan werden en tot decor voor de consumptiepatronen van de nieuwe middenklasse werden 'verheven'.

Ook in de stedelijke vernieuwing van Nederlandse achterstandswijken worden culturele strategieën, zoals *branding* en publieke kunst, ingezet om het proces van verandering te begeleiden.³⁴ De vernieuwing van de Rotterdamse deelgemeente Hoogvliet bijvoorbeeld was voor een groep van architectuurhistorici aanleiding om de identiteit van de stad via kunst- en architectuurprojecten te herdefiniëren.³⁵ Levensgrote portretten van bewoners en huiselijke interieurs werden op aanstaande slooppanden geplaatst, een belichtingsplan moest de geschiedenis en toekomst van de wijk op een 'panoramische manier ontvouwen' en met het park de 'Heerlijkheid' werd het gebied van een nieuw cultuurcentrum en recreatiegebied voorzien. In de Haagse wijk Transvaal fungeerde publieke kunst als middel om het proces van transformatie te overbruggen.³⁶ In verschillende slooppanden was enkele jaren een hotel gevestigd dat bezoekers de gelegenheid gaf de wijk van binnenuit te ontdekken.

De *re-branding* van achterstandswijken, zoals Hoogvliet en Transvaal, laat zien hoe symbolische representaties onderdeel uitmaken van het politieke en economische proces van stedelijke herontwikkeling. Symbolische interventies brengen onvermijdelijk een proces in gang waarbij kenmerken van de wijk worden ingebracht en uitgewist, herinnerd en vergeten. De politiek van representatie handelt om de macht om de stad als een leesbare ruimte voor te stellen en daarmee de subjectieve beleving ervan te sturen. De inzet van verbeeldingsstrategieën, zoals kunst en *branding*, wordt vaak aangehaald als een vorm van *corporate control* die de commercialisering van stedelijke ruimte in de hand werkt. In de literatuur over *culture-led regeneration* wordt branding gezien als exemplarisch voor veranderingen in de productie en consumptie van stedelijke ruimte in postindustriële steden.³⁷ King ziet deze 'esthetisering' van het dagelijkse leven als een gevolg van de accumulatie van cultureel kapitaal in de stad en de expansie van culturele, media- en reclame-industrieën.³⁸ De opkomst

Fig. 4 / 3a-b

Narratieve kaarten getekend door bewoners van de Rosmolenwijk in Zaanstad.

Bron: Reinders/Bosch (in druk)



van verbeeldingsstrategieën betekent een verschuiving in het veld van stedelijke planning waar, in aanvulling op 'objectieve' criteria als woningprijzen en locatiekenmerken, steeds vaker accenten worden gelegd op 'niet-rationele' aspecten van het wonen, zoals belevingen, verhalen, sferen, smaken en herinneringen. Christine Boyer noemt dergelijke culturele strategieën een vorm van 'nieuwe stedelijke politiek' die wordt ingezet in gebieden waar, met het afbreken van de hegemonische controle van de overheid, de zeggenschap over een gebied gefragmenteerd is geraakt.³⁹ De sociologe Sharon Zukin stelt dat beelden een steeds prominentere rol spelen in het uitdragen van een visie op de stad waar traditionele instituties, zoals sociale klassen en politieke partijen, minder relevant zijn geworden in de expressie van identiteiten. Culturele symbolen, schrijft Zukin, zijn geen bijproduct van de materiële transformatie van een gebied, maar maken onderdeel uit van de 'active economies of signs' in de sociale productie van ruimte.⁴⁰

De mentale stad

Tekstuele en symbolische benaderingen leggen een expliciete relatie tussen de materiële omgeving van de stad en de talige wereld van beelden en symbolen. Verbeelding brengt orde en coherentie aan in de sociaalruimtelijke complexiteit van de stad. Symbolische representaties, zoals een merknaam of kunstproject, organiseren de overvloed van sensorische impressies en ervaringen in gecomprimeerde beelden.⁴¹ Verbeelding werkt behalve als externe representatie echter ook als een mentaal kader dat mensen in staat stelt om door de stad te navigeren. Mensen 'lezen' de stad, maar op een meer pragmatische manier dan semiotici als Roland Barthes doen vermoeden. In vakgebieden als de geografie en omgevingspsychologie is vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw het concept van de mentale kaart gebruikt om de waarneming en bewustwording van stedelijke ruimte te onderzoeken.⁴² Een mentale kaart is een weergave van wat *graphicacy* genoemd wordt, de vaardigheid om de structuur en proporties van een geografische ruimte als geheel te overzien en in een tekening te vertalen. Dergelijke kaarten laten zien hoe mensen informatie oproepen, verzamelen, organiseren en manipuleren om greep te krijgen op een omgeving en er comfortabel in te bewegen. Vaardigheden die essentieel zijn om het hoofd te bieden aan de talrijke ruimtelijke problemen waarmee mensen in het dagelijkse leven geconfronteerd worden.

De methode kreeg een impuls door *The image of the city*, waarin Kevin Lynch kaarten gebruikt om de verbeeldingskracht van steden te onderzoeken.⁴³ Lynch onderscheidt vijf elementen van stedelijke beelden: *paths of channels*, waarlangs mensen zich in de ruimte verplaatsen, zoals straten, stoepen, wegen, kanalen en transportroutes; *edges*, lineaire elementen die de grenzen tussen gebieden in de stad markeren, zoals kustlijnen en spoorwegen; *districts*, delen van een stad die een eigen karakter of identiteit bezitten; *nodes*, strategische knooppunten die dergelijke gebieden met elkaar verbinden; en *landmarks*, markante en gezichtsbepalende objecten in de stedelijke ruimte. Deze elementen bepalen wat Lynch de leesbaarheid (*legibility*) van stedelijke ruimte noemt. Met dit begrip doelt hij op de kwaliteit van fysieke objecten en geografische ruimtes om sterke en levendige beelden op te roepen. De leesbaarheid van een stad is volgens Lynch van belang omdat die bijdraagt aan de emotionele zekerheid waarmee mensen zich in een gebied bewegen. Een stedelijke omgeving die op een herkenbare manier is georganiseerd en gedefinieerd, maakt het voor mensen mogelijk om er een

harmonieuze relatie mee aan te gaan. Het boek van Lynch was in die zin een kritiek op de generieke en weinig onderscheidbare stedelijke omgevingen, ontstaan als gevolg van processen van suburbanisatie en *urban sprawl*.

Het boek van Lynch is een baanbrekende studie omdat het een empirische methode ontsluit om toegang te verkrijgen tot de perceptie en verbeelding van de stedelijke ruimte. Recentelijk zijn, ook in het Nederlandse stadsonderzoek, variaties op de methode van *mapping* ingezet om de stad als verbeelding te exploreren. In eigen antropologisch onderzoek is gebruikgemaakt van narratieve kaarten, waarbij gebruik en perceptie van stedelijke ruimte verknoopt worden met verhalen en herinneringen.⁴⁴ De kunstenaar Jan Rothuizen maakte een serie van getekende plattegronden van Amsterdam, waarin observaties, gedachten en ervaringen verwerkt zijn die hij tijdens wandelingen verzamelde.⁴⁵ Kaarten zijn ook gebruikt in een sociologisch-geografische studie van het gebruik en de beleving van de Westelijke Tuinsteden in Amsterdam.⁴⁶ Het zijn voorbeelden van nieuwe methoden die onderzoek naar de fysieke ruimte verbinden met de *Gestalt* van stedelijke verbeelding.⁴⁷ Dit is de zachte stad van geschiedenis en herinnering, emotie en affect, die wellicht moeilijk tastbaar is, maar fundamenteel in hoe mensen de stedelijke ruimte gebruiken en van betekenis voorzien.

Stadsonderzoek in Nederland

Het vraagstuk van verbeelding was in Nederland tot voor kort een relatief onontgonnen onderzoeksterrein. Vanaf begin jaren negentig is, met name door stads-historici, gepleit voor meer aandacht voor de rol van verbeelding in de vorm- en betekenisgeving van de stad.⁴⁸ In Groot-Brittannië en de Verenigde Staten ontwikkelde de stadsgeschiedenis zich tot een interdisciplinair studieveld, waarin kunst-historie, letterkundigen, antropologen en literatuurwetenschappers zich zijn gaan richten op de identiteit en representatie van steden. Ook in Nederland is sinds enkele jaren een breder vakgebied in ontwikkeling, gericht op onderzoek naar de relaties tussen beeldvorming, economie en politiek. De architectuurhistoricus Ed Taverne stelt dat beeldvorming als een verbindende schakel kan fungeren tussen wetenschappelijke disciplines.⁴⁹ De cultuurhistoricus Willem Frijhoff pleit voor onderzoek naar historische beelden zoals die verankerd zijn in de collectieve herinnering en morfologie van de stad.⁵⁰ Vooral de wisselwerking tussen feit en fictie wordt gezien als een vruchtbaar en relevant onderzoeksthema. Vragen richten zich bijvoorbeeld op hoe stadsbesturen zich positioneren en profileren en hoe beeldtradities van steden doorwerken in bestuur, gebruik en architectuur.

Nederlandse stadshistorici houden zich steeds vaker bezig met thema's als de literaire representatie van steden, stedelijke beeldvormingsprocessen, het gebruik en de beleving van stedelijke ruimte en de vormgeving van stedelijke identiteiten. Onderzoek naar de beeldvorming en representatie van Leiden laat bijvoorbeeld zien hoe de stad in een periode van demografische veranderingen vanaf de zestiende eeuw zich positioneerde en profileerde ten opzichte van andere Hollandse steden.⁵¹ Paul van de Laar laat zien hoe de verbeelding van Rotterdam als een 'daadkrachtige stad' voortkomt uit politiek-economische veranderingen, zoals de uitbouw van havencomplexen in de negentiende eeuw en de naoorlogse periode van industriële expansie.⁵² In de stad was lange tijd sprake van een strijd tussen behoudzuchtige kooplieden en liberale Rotterdammers die uit waren op modernisering van stedelijke instituties en infrastructuur. Waar de



koopmanselite zich richtte op herstel van de sociaal-culturele verhoudingen van het ancien régime en het beeld van de sierlijke waterstad, wilden voorstanders van modernisering de stad juist ontsluiten voor handel met Duitsland. Een specifiek beeld van Rotterdam als *shock city* ontstond, 'een stad waar men alleen verbleef als het niet anders kon'.⁵³ In de constructie van Rotterdam als denkbeeldige wereldstad speelden ook ondernemers uit de amusementsindustrie, zoals bioscoopexploitanten, caféhouders en krantenmakers, een belangrijke rol. André van der Velden toont hoe de bioscoopexploitant Abraham Tuschinski, die een sterk gevoel voor show en publiciteit aan de dag legde, Amerikaanse referentiebeelden gebruikte om het vooroorlogse Rotterdam naar een ideaalbeeld te scheppen. 'De materiële transformatie van de stedelijke ruimte', schrijft hij, 'werd vervangen door de constructie van semi-virtuele, gemedieerde ruimtes, die de inwoners van Rotterdam ertoe aanzetten zich hun stad voor te stellen *alsof* het een moderne metropool was.'⁵⁴

Naast historisch onderzoek naar de politieke macht van beelden richten onderzoekers zich sinds enige jaren ook op vragen naar de rol van verbeelding in de vormgeving van de hedendaagse stad. Hierboven zijn enkele voorbeelden genoemd, zoals studies naar architectuur en publieke kunst in transformatieprocessen. Het is een trend die zich ook voortzet in onderzoek naar de cultuurhistorische planning van landschappen en de thematisering van stadswijken.⁵⁵ Dergelijke identiteitsstrategieën passen in een breder discours over duurzaamheid en authenticiteit, dat een reactie is op de als generiek en ahistorisch beschouwde principes van het modernisme. Onderzoek richt zich ook op de representatie van steden in *branding* en stadsmarketing.⁵⁶ Een relatief weinig onderzocht aspect

van verbeelding is de relatie tussen professionele strategieën van planning en alledaagse tactieken van gebruik en betekenisgeving.⁵⁷ Recent verscheen een antropologisch onderzoek naar identiteit en alledaagse ruimte in Zaanstad, dat laat zien hoe 'grote' processen (schaalvergroting, wegtrekken van industrie, migratiebewegingen) doorwerken in de 'kleine' leefwerelden van groepen bewoners.⁵⁸

De politiek van verbeelding

In dit essay zijn enkele thema's benoemd van wetenschappelijk onderzoek naar stedelijke verbeelding. De droomtochten van Walter Benjamin, de stad als mentale kaart, de stad als tekst of verzameling symbolen: het zijn manieren van kijken naar de stad als verbeelde ruimte. Het vraagstuk van verbeelding, zo zagen we, komt voort uit een crisis in de representatie van de stad. In de moderniteit is als gevolg van grafische en technologische ontwikkelingen en de rationalisering van wetenschappelijke methoden van observatie, een beeldcultuur ontstaan.⁵⁹ De politiek antropoloog Benedict Anderson betoogt dat verbeeldingsstrategieën een cruciale rol speelden in de vorming van collectieve identiteiten zoals het nationalisme.⁶⁰ Met de opkomst van de roman en de krant werd het mogelijk om een gemeenschap, groter dan het dorp, als een eenheid voor te stellen. Het printkapitalisme leidde bovendien tot tal van nieuwe beroepsgroepen die in verbeelding handelen. De moderne tijd kenmerkt zich door wat de Franse filosoof Jean Baudrillard de 'precession of simulacra' noemt: voorstellingen van de werkelijkheid die nauwelijks meer tot het origineel zijn te herleiden. In de loop van de twintigste eeuw zijn talrijke cultuurkritieken geschreven waarin de productie en consumptie van beelden gezien worden als tekens van vervlakking en simulatie. Beelden en symbolen zijn metonymisch van aard, ze vervangen de concreet waarneembare werkelijkheid door een surrogaat niveau van tekens.⁶¹ Michel de Certeau schrijft in die zin over de opkomst van een 'verhaalde samenleving'. In de moderne tijd doet het er volgens hem steeds minder toe of bepaalde voorstellingen waar zijn, maar of ze als geloofwaardig overkomen. Beelden zijn, eenmaal losgekoppeld van hun originele context, dan ook een gewillig object voor controle en manipulatie.

Verbeelding wordt vaak gezien als een kunstzinnig en oppervlakkig verschijnsel, iets voor kunstenaars en marketeers. Beelden, symbolen en verhalen hangen echter niet in de lucht of in een abstract medialandschap, maar zijn, zo wil ik betogen, inherent onderdeel van de politieke strijd om stedelijke ruimte. De ontwikkeling van nieuwsmedia, de kunstmatige ervaring van het toerisme, de thematisering van ruimte, de *branding* van stadswijken – het zijn voorbeelden die laten zien hoe verbeelding ingrijpt in de fysieke en sociale ruimte van de stad. De voorstellingen die mensen zich van de stad maken, zijn niet slechts een reflectie of simulatie van de werkelijkheid, maar geven deze ook mede vorm. 'We do not live in abstract categories', schrijft Shields, 'but in the lived space of concrete abstractions.'⁶²

Verbeelding is moeilijk tastbare 'materie', maar een vruchtbaar thema van onderzoek. De vormgeving van de stad is behalve een tastbaar proces van plannen en bouwen immers ook altijd een vorm van culturele politiek waarbij beelden, verhalen en symbolen worden ingezet om de stedelijke ruimte te reorganiseren. Beelden vormen de topoi van de (post)moderne stad, ze mediëren

tussen de tastbare fysieke ruimte van de stad en de sociale ruimte van burgers en collectiviteiten. In een wereld die steeds complexer en heterogener wordt, neemt het belang van verbeelding alleen maar toe. De voorbeelden in het essay roepen echter ook vragen op over wie en wat deel uitmaakt van de dominante topos van de stad. Achter de retoriek van het verhaal en de oppervlakte van het beeld gaan immers sociale relaties, processen en praktijken schuil. Als we de stad zien als representatie dan is het vooral zaak de politieke processen te onderzoeken die uitmaken wat zichtbaar wordt gemaakt en wat niet. 'To ask "whose city?" suggests more than a politics of occupation', schrijft Sharon Zukin, 'it also asks who has the right to inhabit the dominant image of the city.'⁶³ De uitdaging ligt erin om op zoek te gaan naar de intersecties tussen het 'zachte' domein van beelden en symbolen en de 'harde' en structurerende krachten van klasse, politiek en kapitaal. Er zijn tal van aanzetten gegeven, maar er is ook nog een wereld te ontdekken.

Deel II

Vensters op de stad

En altijd stroomde de eindeloze mensmassa voort. Het was één gezamenlijk beweeg, maar zoo op het oog, een schijnbaar toevallig samengaan, want niemand bemoeide zich met die naast hem voortliepen; ieder drong onverschillig-norsch op den ander in, worstelde aan tegen die hem tegemoet-kwamen, trachtte dan nukkig terug-dringend zoo weinig mogelijk uit-den-weg te gaan. Het leken daar allen wel vreemde vijandige mensen.

Jan Feith (1874–1944)

Ter zonne! Een sprookje van vruchtloos vliegen, 1909

Urbs

De avond strijkt over de stad

De kleuren vergaan, maar in de plassen en in het nat van keien en asphalt beginnen de vele schakeeringen van licht uit winkels en wagens en trams ril te leven. Nu fonkelen talloze lichten op de Maas. Overdag was ze bruin-grijs en de koppen der golven waren wit. Dreigend en hoog lagen de zeeschepen voor de loodsen. De witte dekken als een kreet onder de gele schoorsteen. Maar ook waren er booten zwart als gereed om uit te varen ter kaapvaart. De Rijnbooten gingen diep binnen de plooiën der golven achter het krampachtige sleepbootje aan. Voor de breede boegen van motorvrachtbooten braken de golven wit uiteen. Menigmaal keken de werkers aan de kaden met angst naar een sleep of een schip en menige boot, die argeloos onder de bruggen doorvoer heeft zich veilig gesteld voor den wilden wind en de woeste golven in de naastbij binnenhaven.

Ben Stroman (1902–1985)

Stad, 1932

Vroege stadswording in Nederland

Een Romeinse erfenis, Karolingische impulsen
en een stroomversnelling in de twaalfde eeuw

Arnoud-Jan Bijsterveld & Frans Theuvs

Urbanisatie met horten en stoten

Een van de meest ingrijpende ontwikkelingen in middeleeuws Europa is urbanisatie: steeds meer mensen gingen wonen in een stad, zorgden niet meer zelf voor hun eigen voedsel en werden voor hun levensonderhoud afhankelijk van een groeiende markt in goederen. Nauw gerelateerd aan de urbanisatie is een tweede fundamenteel proces: dat van een toenemende commercialisering van de uitwisseling. De Middeleeuwen wordt over het algemeen in drie fasen opgedeeld: de Vroege Middeleeuwen van circa 450 tot 900, de Volle Middeleeuwen (circa 900–1250) en de Late Middeleeuwen (tot ongeveer 1500). In het proces van urbanisatie is een belangrijk scharnierpunt te herkennen in het midden van de Volle Middeleeuwen: de elfde eeuw.¹ Ná de elfde eeuw is wat de stad betreft alles anders dan daarvoor. De constatering dat veel steden uit de tijd na 1100 daarvoor al een stedelijk karakter hadden of zelfs al in de Romeinse tijd een stad waren, kan niet verhullen dat er nieuwe structuren en sociale verhoudingen ontstonden op een oude, maar deels ook nieuwe topografische grondslag.

Nieuw onderzoek dat archeologie en geschiedbeoefening combineert, laat zien hoe complex het samenspel van ruimtelijke en maatschappelijke elementen in het urbanisatieproces is geweest. De integratie van archeologische en historische kennis, die nog in de kinderschoenen staat, laat ook zien hoe uiteenlopend het proces verliep in verschillende gebieden, in individuele steden en in verschillende perioden. Urbanisatie is geen lineair en evolutionair proces maar verliep met horten en stoten, waarbij complete steden opkwamen en weer verdwenen. Dankzij nieuw onderzoek weten we dat sommige elementen, zoals een Romeins verleden, hardnekkig het urbanisatieproces bleven beïnvloeden, hoezeer het voortbestaan van een stad na de Romeinse tijd ook aan een zijden draad hing. Zodoende zien we hoe stadsontwikkeling steeds weer opnieuw begint en ook op eenzelfde plaats opeenvolgende beginpunten kan hebben. Het archeologisch onderzoek heeft ons duidelijk gemaakt dat het traditionele beeld van de compacte stad met aaneengesloten bebouwingszones veelal niet opgaat en dat er integendeel vaak sprake is geweest van een meer verspreid karakter van de bewoning en bijbehorende topografische instabiliteit. Ten slotte toont ons onderzoek, dat zich toespitste op Maastricht en de Meierij van 's-Hertogenbosch en waarin archeologische en historische gegevens worden gecombineerd, aan dat prestedelijke ontwikkeling niet los gezien kan worden van de dynamische symbiose tussen stad en ommeland. Niet alleen in de aanloop naar de meest expansieve fase van stads-

wording vanaf de twaalfde eeuw, maar ook in de eeuwen daarvoor, kan de stad nooit begrepen worden zonder de afhankelijkheid van het platteland in beeld te brengen en andersom. In deze bijdrage willen we deze cruciale elementen van het middeleeuwse urbanisatieproces benoemen en illustreren aan de hand van voorbeelden uit de Lage Landen.

De erfenis van Rome

De startblokken voor het middeleeuwse urbanisatieproces zijn door de Romeinen neergelegd. Hun creatie van steden in de noordelijke periferie van het rijk uit het vrijwel niets bepaalt tot op de dag van vandaag een deel van het stedelijk landschap, niet in de laatste plaats door hun specifieke materialiteit: het waren steden in steen, in tegenstelling tot die ten noorden van de grenzen van het oude Romeinse Rijk, die overwegend in hout waren opgetrokken.² Van een directe continuïteit tussen Romeinse en vroegmiddeleeuwse steden is echter meestal geen of slechts in beperkte mate sprake. Noviomagus (Nijmegen), Forum Hadriani (bij Voorburg) en de Colonia Ulpia Traiana (Xanten) verdwenen min of meer van de kaart. Tongeren overleefde als stad niet, maar de aanwezigheid van een onlangs herontdekt kerkelijk centrum, dat op de ruïnes van de oude stad is gebouwd, lijkt te duiden op enige, vooral symbolische continuïteit.³

Grote steden als Keulen en Trier bewaarden meer van hun stedelijk weefsel, hoewel ook hier wellicht eerder sprake was van geheel nieuwe structuren op oude fundamenteën. Die nieuwe structuren werden vooral door de Kerk gecreëerd.⁴ Er is zelfs gesuggereerd dat de nieuwe impulsen voor groei vooral daar aanwezig waren waar steden omringd waren door *memoriae* en *basilicae* boven de graven van heiligen.⁵ Zij ontvingen schenkingen van grond en goederen en ontwikkelden een nieuw economisch elan. De periferie redde de stad veel meer dan het centrum. Steden waar een bisschop resideerde, vertoonden de meeste continuïteit. Waarom sommige vrijwel verdwenen Romeinse steden, zoals Nijmegen, die geen kerkelijke infrastructuur van betekenis hadden, later toch weer uitgangspunt van een hernieuwde urbanisatie werden, wordt tot op heden slecht begrepen. Het kunnen uiterst abstracte redenen zijn, zoals de symbolische waarde van de plaats, of uiterst prozaïsche, zoals de aanwezigheid van stenen ruïnes die als groeven dienden voor het nieuw benodigde bouw materiaal.

Niet alleen steden maar ook andere relictten uit de Romeinse tijd, zoals *castella*, vormden het aangrijpingspunt van een voorzichtig op gang komende vroegmiddeleeuwse urbanisatie. Met name de vroege centra of 'steden' langs de Maas, zoals Maastricht en Namen, maar waarschijnlijk ook Hoei en Dinant, ontstonden aan de voet van kleine, laat-Romeinse versterkingen.⁶ In Namen zijn bij opgravingen aan de samenvloeiing van de Maas en Sambre aanwijzingen voor ambachtelijke productie aangetroffen die uit de eerste helft van de zesde eeuw dateren.⁷ In de zevende eeuw was dezelfde plaats vooral in gebruik als aanlegplaats voor rivierschepen, wat duidt op een toegenomen belang van de handel. In Maastricht dateren de aanwijzingen voor artisanale productie uit een iets latere tijd, met name de zevende eeuw.⁸ Dat is ook de periode waarin in alle vier de genoemde centra sprake is van muntslag.⁹ Werd muntslag vroeger vooral gezien als een indicator voor internationale handel, inmiddels zien historici muntslag eerder als een indicatie van het politieke belang van een centrum als Maastricht dan van zijn economisch belang.¹⁰ Vermoedelijk sluit het een het ander niet uit.

De uitgebreide artisanale activiteiten die in Maastricht in vele opgravingen zijn aangetroffen, duiden op een economisch vitaal centrum, ook al kan die vitaliteit samenhangen met de aanwezigheid van de bisschop te Maastricht in de zevende eeuw.¹¹

De aanzetten tot urbanisatie bij versterkingen vinden wellicht hun oorsprong in de bijzondere positie die zij ook in de Vroege Middeleeuwen nog innamen. Er is een hypothese dat *castella*, zoals dat in Maastricht, waarvan verondersteld mag worden dat ze Romeins rijksbezit waren, overgingen in handen van de Merovingische koning.¹² Dat zou de aanwezigheid van de Merovingische vorst in plaatsen als Maastricht en Utrecht verklaren. Lokale en regionale machthebbers uit de zesde eeuw kunnen deze plaatsen hebben opgezocht, enerzijds omdat zij in relatie stonden tot het nieuwe koninklijk gezag, anderzijds omdat het Romeinse verleden van de plaats een vorm van legitimatie van hun nieuwverworven macht bood. Soortgelijke ontwikkelingen kunnen een rol gespeeld hebben bij de ontwikkeling van Utrecht en Cuijk, beide *castella* waar zich later in de Vroege Middeleeuwen lokale en regionale machthebbers vestigden.¹³

Hoe de overgang van de laat-Romeinse situatie rond 400 naar latere vormen van stadsvorming in de Vroege Middeleeuwen precies verliep, is door gebrek aan bronnen nauwelijks na te gaan. De aristocratie, die een van de dragers van een nieuwe voorzichtige urbanisatie kan zijn geweest, is nauwelijks zichtbaar. Pas in de zevende eeuw zien we met personen als Adalgisel Grimo, Pippijn I en andere aristocraten een bovenlaag verschijnen die over verspreid grondbezit en meer dan lokale macht beschikt.¹⁴ Duidelijk is wel dat vroegmiddeleeuwse aanzetten tot urbanisatie en het aansluiten bij Romeinse structuren met name daar plaatsvinden waar óf de kerk óf koninklijk gezag in het geding is.

De Karolingische urbane impuls: een intermezzo

Behalve de schimmige aanzetten tot urbanisatie op basis van Romeinse structuren zijn er, tegen het einde van de zevende eeuw, geheel nieuwe vormen van urbanisatie zichtbaar, met name in de kustgebieden van zowel het Frankische rijk als Engeland en Scandinavië. In snel tempo ontstonden er omvangrijke, soms kilometerslange nederzettingen die hun ontstaan vooral te danken lijken te hebben aan de groeiende interregionale handel. Het voorbeeld bij uitstek is Dorestad, aanvankelijk gespeld als Dorestat(e), bij het huidige Wijk bij Duurstede, dat zich ontwikkelde op de splitsing van de Rijn en de Lek. Ook andere centra, zoals Quentovic aan de Franse kanaalkust, Hamwic (bij Southampton) en Ipswich in Engeland, Ribe in Denemarken en iets later ook Hedeby (Haithabu) bij het huidige Schleswig in Duitsland, maakten, zij het niet alle gelijktijdig, een grote bloei door. Hoewel deze 'steden' niet op geheel maagdelijke grond ontstonden, vertegenwoordigden ze vermoedelijk iets geheel nieuws, al was het maar omdat ze, in tegenstelling tot andere gelijktijdige centra, vrijwel geheel verstoken waren van belangrijke kerkelijke elementen.¹⁵ Men treft er geen bisschoppen aan en geen heiligen, op zijn hoogst een bescheiden kerkje als toevluchtsoord voor de christenen die deze centra bezochten. In die zin bestaat er een wereld van verschil tussen Dorestad en Hedeby enerzijds en Maastricht en Keulen anderzijds.

Archeologen duiden de nieuwe centra aan met een term uit de Vroege Middeleeuwen die men daarvoor eigenlijk beter niet had kunnen gebruiken: *emporia*. De term is nu echter volkomen ingeburgerd, hoewel al die *emporia* grote onderlinge

verschillen vertonen in organisatie, omvang, topografie en levensduur. Een homogene groep van stedelijke centra is het allerm minst. Dorestad wordt niet zelden gepresenteerd als de *type site* bij uitstek, maar het is de vraag of het niet eerder een uitzonderlijk geval is, omdat de nadruk in Dorestad vooral lag op de internationale handel en minder op ambachtelijke productie, die nadrukkelijker aanwezig was in plaatsen als Ribe en Hedeby.¹⁶ De omvangrijke Karolingische muntslag van Dorestad – een van de meest productieve muntplaatsen van het Karolingische Rijk – hangt wellicht meer samen met zijn functie als tolplaats dan met het volume van de handel.¹⁷ Dorestad vervulde mogelijk een belangrijke rol in het ommunten van 'vreemd' zilver in 'christelijk' zilver, dat wil zeggen munten met een kruis en het opschrift 'Christiana Religio'.

Het is niet uitgesloten dat Dorestad en een reeks andere *emporia* een belangrijke rol speelden in de interculturele handel, in de zin dat het plaatsen waren waar handel kon plaatsvinden op basis van geheel verschillende culturele waarde-stelsels (bijvoorbeeld dat van het christelijke Frankische Rijk en het niet-christelijke Scandinavië).¹⁸ Die articulatie van waarde-stelsels was wellicht veel minder goed mogelijk in door christelijke waarden gedomineerde centra als Maastricht en Keulen. Dorestad en de vergelijkbare *emporia* vervulden een complexe, niet eenvoudig te duiden rol in de snel veranderende wereld van handel (en uitwisselingen in het algemeen) in de late zevende en achtste eeuw.

Onder de Karolingische vorsten in de late achtste eeuw braken de hoogtij-dagen van Dorestad aan. Het is verleidelijk te denken dat er een verband is tussen directe koninklijke bemoeienis en het succes van een plaats als Dorestad. Het geschreven bronnenmateriaal geeft geen uitsluitend ondanks de aanwezigheid van koninklijke *procuratores rei publice*, van wie we de precieze functie niet kennen, al had die vermoedelijk betrekking op tolheffing.¹⁹ Dat is niet noodzakelijk hetzelfde als het organiseren en structureren van de handelsplaats. Het moet dus niet worden uitgesloten dat een plaats als Dorestad van onderop is ontstaan, dat wil zeggen zonder koninklijke en zelfs zonder aristocratische bemoeienis, en dat pas later koninklijke tussenkomst is ontstaan in verband met het afkomen via tolheffing. De vroege geschiedenis en ontstaanswijze van de *emporia* zijn al met al even schimmig als de continuïteit van Romeinse centra.

Even raadselachtig is het verdwijnen ervan. Alle grote *emporia* uit de hoogtij-dagen van het Karolingische Rijk in het noorden gingen ten onder. Quentovic, Dorestad en Hedeby waren rond het begin van de elfde eeuw spookplaatsen. Voor Dorestad, dat al rond 850 ten onder was gegaan, heeft men lokale oorzaken gezocht zoals de verlanding van de Rijn en de aanvallen van de Vikingen. De oorzaken zullen, gezien het gelijkaardige lot dat andere *emporia* was beschoren, structureler van aard zijn geweest. De Gentse historicus Adriaan Verhulst wijst op het verzwakkende gezag van de Karolingische vorsten, waarschijnlijk in de veronderstelling dat zij uitgebreid geïnvolveerd waren in de organisatie van de plaats, maar dat is eerder een vraag dan een zekerheid.²⁰ Indien dergelijke plaatsen inderdaad een specifieke rol speelden in het internationale uitwisselings-verkeer, ligt de oorzaak wellicht eerder in daarin optredende structurele veranderingen dan in lokale situaties of politieke constellaties.

Na de ondergang van Dorestad rond het midden van de negende eeuw is het een tijdlang stil op het gebied van urbanisatie in de Nederlanden. De centra in de Maasvallei waren vooralsnog zo goed als onzichtbaar en nieuwe centra als Tiel en Deventer maakten pas een betekenisvolle ontwikkeling door vanaf het einde van

de negende eeuw.²¹ Dat is ook de periode waarin in de Scheldevallei de aanzet werd gegeven tot een nieuwe golf van stadsvorming, die zou leiden tot het grote keerpunt in het urbanisatieproces in de elfde eeuw en die in de twaalfde eeuw van Gent een van de grootste steden van Europa zou maken.²² Maar voordat we nader op die fase ingaan, is het goed stil te staan bij enkele belangrijke aspecten van de vroegmiddeleeuwse urbanisatie, zodat duidelijk wordt waarom de elfde eeuw een scharnierpunt is.

Vroegmiddeleeuwse 'steden': meer dynamiek dan tot nu toe verondersteld

Hiervoor is verschillende malen gesproken over steden, centra en *emporia*. Het is een bewust gehanteerde begripsverwarring, simpelweg omdat het niet mogelijk is een heldere definitie te geven van wat een vroegmiddeleeuwse 'stad' zou moeten zijn. Velen hebben al geprobeerd een stad te omschrijven via een lijst van kenmerken waaraan een stad moet voldoen om voor die kwalificatie in aanmerking te komen.²³ Het is een lange lijst, veelal toegesneden op de steden van na 1100. Maar geen enkele stad heeft alle kenmerken en geen kenmerk is op zichzelf voldoende om van een plaats een stad te maken. Als dit voor de periode na 1100 al een probleem is, is het voor de periode daarvoor ondoenlijk. Naast een gebrek aan bronnen en gegevens, ligt de oorzaak voor de omstandigheid dat vroegmiddeleeuwse 'steden' zich moeilijk laten definiëren, in de 'urbane' veelvormigheid, het efemere karakter van centra, hun ruimtelijke instabiliteit en wellicht ook in de onmogelijkheid de 'stad' goed af te bakenen ten opzichte van het platteland. Uit het bovenstaande mag duidelijk zijn dat vroegmiddeleeuwse vormen van urbanisatie alleen contextueel begrepen kunnen worden.

Natuurlijk waren er in de Vroege Middeleeuwen plaatsen waar de bevolkingdichtheid groter was dan elders, waar niet alleen voedsel voor eigen consumptie werd geproduceerd en waar ook niet-agrarische producten voor de export werden vervaardigd. Deze criteria gaan echter ook op voor een reeks plaatsen die we niet direct als 'steden' zouden willen aanduiden, zoals kloosters of een *palatium*. Een additioneel criterium moet dan worden gehanteerd om deze plaatsen te onderscheiden van 'steden'. Dat kan niet anders dan de sociale organisatie van de gemeenschap en die van de productie zijn. De eenhoofdige leiding van kloosters en *palatia* maakt dat wij niet geneigd zijn deze centra als steden te beschouwen. Aan welke maatschappelijke structuur en aan welke sociale organisatie van de productie moet een vroegmiddeleeuws centrum voldoen willen wij het een stad kunnen noemen? Hoe 'vrij' waren de bewoners van vroegmiddeleeuwse centra?

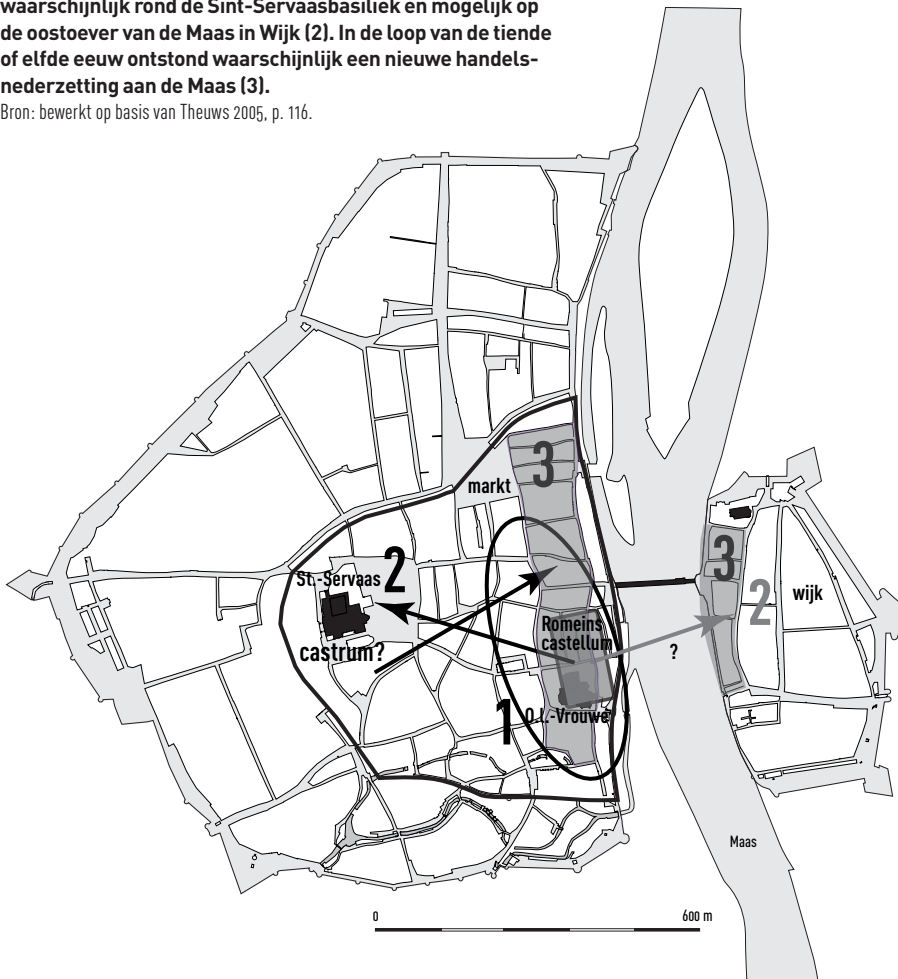
Waren de bewoners van vroegmiddeleeuwse centra wel anders georganiseerd dan die op het 'platteland'? Of is het niet goed mogelijk een onderscheid te maken tussen 'stad' en 'platteland' zoals in later tijd en waren alle nederzettingen, ongeacht omvang en karakter, verweven in een moeilijk te doorgronden netwerk van uitwisseling van personen, goederen en ideeën? Was er wel sprake van een onderscheid tussen stad en platteland of moeten we eerder denken in termen van één vroegmiddeleeuws landschap, bezaaid met een veelheid aan complementaire woonvormen? Wellicht is het niet onverstandig voorlopig af te zien van iedere poging vroegmiddeleeuwse 'urbane vormen' te definiëren om eerst maar eens na te gaan op welke wijze de bewoners van een veelheid aan nederzettingen met elkaar verbonden waren.

Hoe moeilijk het is vroegmiddeleeuwse 'steden' eenduidig te omschrijven

Fig. 5 / 1

De 'wandelende' stad Maastricht. De oorspronkelijke kern bevond zich rond het Romeins *castellum*. Stabiele kerkelijke centra waren de basiliek van Sint-Servaas en waarschijnlijk een kerk op de plaats van de Onze-Lieve-Vrouwekerk (1). In de Karolingische tijd lag het accent van de bebouwing waarschijnlijk rond de Sint-Servaasbasiliek en mogelijk op de oostoever van de Maas in Wijk (2). In de loop van de tiende of elfde eeuw ontstond waarschijnlijk een nieuwe handelsnederzetting aan de Maas (3).

Bron: bewerkt op basis van Theuvs 2005, p. 116.



en in beelden te vangen, blijkt in toenemende mate uit recent archeologisch onderzoek. Een van de grote verrassingen daarvan is dat topografische instabiliteit een wezenskenmerk blijkt te zijn van vele 'steden'. In de archeologie is het al gemeengoed te spreken over 'zwervende erven' van boeren, omdat zij in veel gevallen voortdurend hun boerderijen verplaatsten. Aan dit 'prehistorisch gezwerf' kwam in sommige delen van Nederland pas na 1000 een eind. Pas in de Late Middeleeuwen is de bewoning in het landschap redelijk gestabiliseerd.

Niet alleen boeren zwierven, ook steden lijken te kunnen zwerven, zij het over kortere afstanden. Niet alle steden zwierven en in zwervende steden zwierf niet alles. De grote plaatsconstantheid van belangrijke religieuze instellingen zoals de Onze-Lieve-Vrouwekerk en de basiliek van Sint-Servaas in Maastricht, de Dom van Keulen of de Sint-Maartenskerk in Utrecht leek erop te wijzen dat 'steden' vanaf hun vroegste bestaan altijd op dezelfde plaats hebben gelegen. Dat lijkt voor een reeks van 'steden' gezichtsbedrog te zijn. Het bekendste voorbeeld

Fig. 5 / 2

De 'wandelende' stad Utrecht. De oorspronkelijke kern bevond zich rond het Romeins *castellum* waarin het stabiele kerkelijke centrum was gevestigd (1). Rond 1100 lag het accent van de stedelijke bebouwing verder naar het noorden aan de oevers van de Vecht (2). Na 1200 ontwikkelde de stad zich op de plaats van het huidige centrum langs de nieuw-gegraven Oude Gracht (3).

Kaarten 1 t/m 4: Van Rooijen 2010; kaart 5 bewerkt op basis van Van Rooijen 2010.

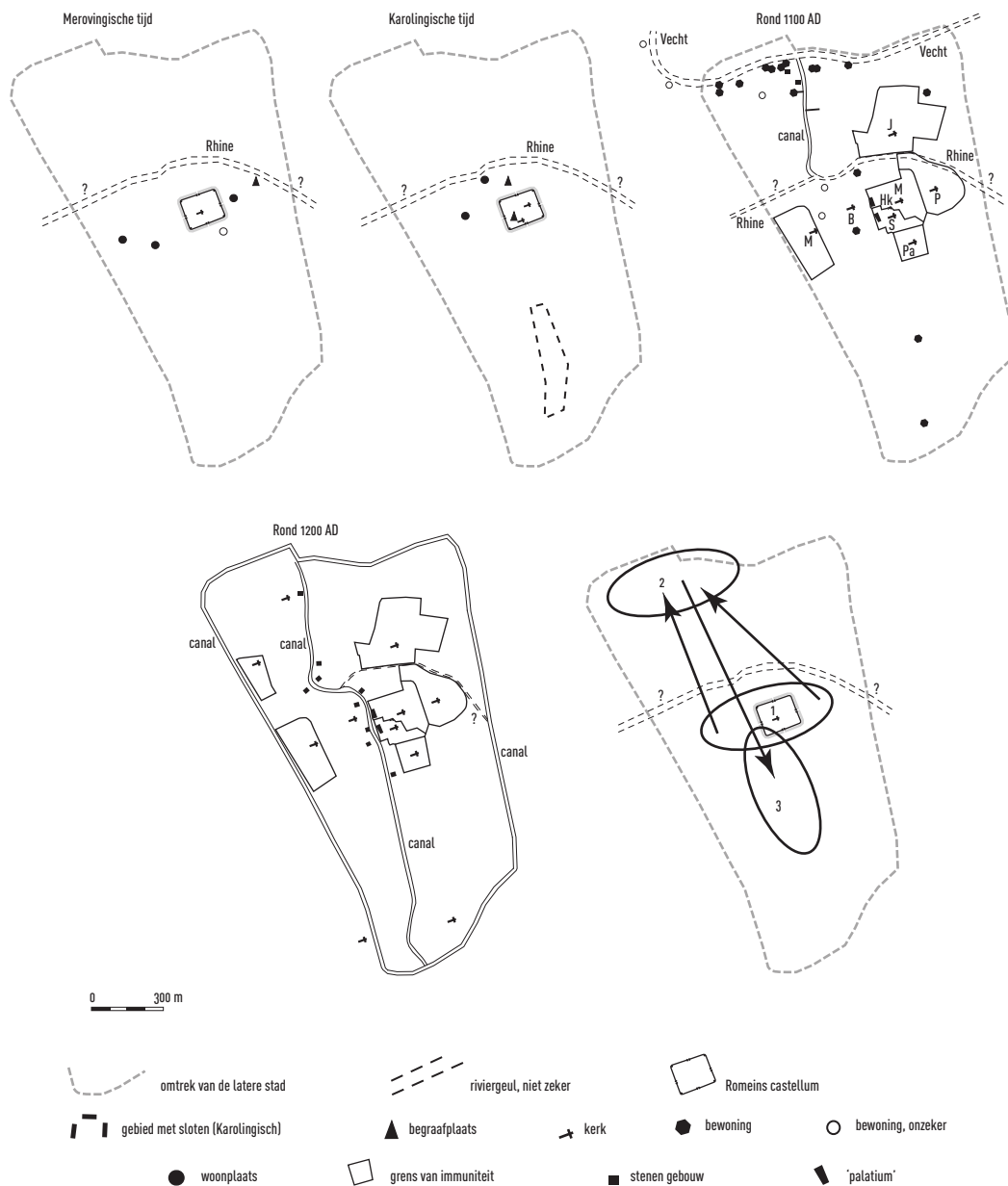
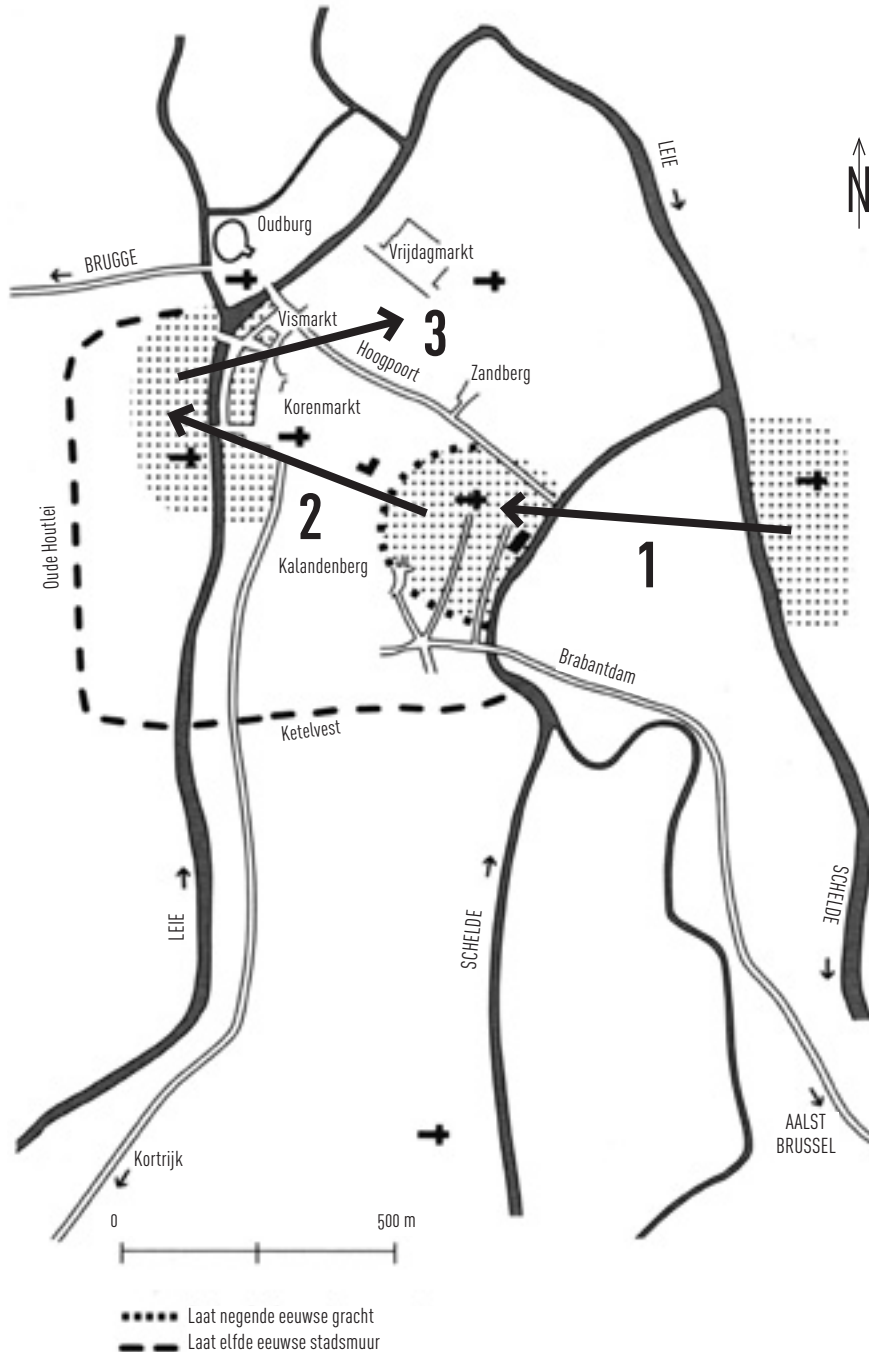


Fig. 5 / 3

De 'wandelende' stad Gent. De bewoningskern verplaatst zich van de portus Ganda naar de portus Gandavum (1) en vervolgens verder naar het noordwesten (2), waarna de bewoning zich ontwikkelde in het gebied Hoogpoort/Vrijdagmarkt (3).

Bron: bewerking van Verhulst 1999, p. 76



is Londen, waar de Angelsaksische stad een tijd 'zoek' was omdat men die niet vond op de plaats van de Romeinse stad.²⁴ Het Londen van de zevende tot negende eeuw blijkt stroomopwaarts langs de Theems te hebben gelegen. Na de ondergang van deze stad rond het midden van de negende eeuw keerde de stad terug binnen de oude Romeinse ommuring. In de Lage Landen zijn ook vroeg-middeleeuwse centra 'zoek'. Zo is het Merovingische en Karolingische Antwerpen nog altijd niet goed te identificeren, omdat het niet lijkt te liggen op de plaats van de latere Ottoonse burcht, die de ligging van het huidige centrum van Antwerpen bepaalde.²⁵ Een kartering van Merovingische en Karolingische vondsten en structuren in Maastricht laat zien dat op de plaats waar in de Laat-Romeinse en Merovingische tijd volop activiteit was, nauwelijks Karolingische structuren aanwezig zijn.²⁶

Aangezien Maastricht in de teksten uit de Karolingische tijd als een belangrijk economisch centrum wordt aangeduid, valt te vermoeden dat Karolingisch Maastricht op andere locaties ligt, wellicht aan de oostzijde van de Maas en rondom de abdij van Sint-Servaas. In later tijd ontwikkelde Maastricht zich weer op en rond de plaats van het Romeinse *castellum*, dat wil zeggen op de plaats waar nu het centrum van de stad ligt. De kern van Maastricht kan zich dus twee keer verplaatst hebben. De relatieve onzichtbaarheid van de overige centra langs de Maas in de achtste eeuw kan met zulke verplaatsingen samenhangen.²⁷

Ten aanzien van Utrecht bestaat er een levendig debat over de structuur van de vroegmiddeleeuwse 'stad'. Onderwerp van discussie is de ligging van de in de elfde eeuw genoemde handelswijk *vicus Stathe*.²⁸ Twee mogelijke locaties worden voorgesteld: of direct ten westen van het Romeinse *castellum*, waar vooralsnog niet veel aanwijzingen voor een tiende- en elfde-eeuwse *vicus* zijn aangetroffen, of noordelijker langs de Vecht, ter plaatse van het huidige Waterkwartier. Daar hebben uitgebreide opgravingen oeverversterkingen, bebouwing en schepen aan het licht gebracht, zodat aangetoond is dat er aldaar sprake is geweest van een oevernederzetting die intensief bij de rivierhandel betrokken lijkt te zijn geweest. Deze nederzetting nam in de loop van de twaalfde eeuw in belang af en verdween. Tegelijkertijd ontstond een 'nieuw' Utrecht langs de Oude Gracht. Het is dus niet uitgesloten dat ook 'Utrecht' zich tweemaal heeft verplaatst. De eerste verplaatsing was van de omgeving van het Romeinse *castellum*, waar zich in de Merovingische en Karolingische tijd de meeste activiteit voordeed, naar het Waterkwartier. De tweede verplaatsing was van het Waterkwartier naar de Oude Gracht. Bij al deze verplaatsingen bleven de kerkelijke structuren op dezelfde plaats.

Er zijn meer voorbeelden aan te dragen zoals 'Gent', dat zich meermaals verplaatst heeft.²⁹ Antoinette Huijbers heeft onlangs voorgesteld de ondergang van de centrale plaats Vught, die in de elfde eeuw voorzien was van tol- en muntrecht en waar nog rond 1200 kooplieden actief lijken te zijn geweest, en de daaropvolgende opkomst van 's-Hertogenbosch te interpreteren in de zin van verplaatsing.³⁰

De ratio achter deze verplaatsingen is niet altijd duidelijk, maar twee elementen lijken van belang. In de eerste plaats lijken machthebbers het initiatief tot verplaatsing te hebben genomen, bijvoorbeeld om tot een nog grotere concentratie van handelaren en handwerkslieden te komen of om hen op een voor de machthebbers beter controleerbare plaats te vestigen.³¹ In de tweede plaats is het mogelijk dat verplaatsingen samenhangen met wezenlijke veranderingen in het economisch systeem, waarbij met name de commercialisering van de

uitwisseling van belang is. Het is een proces waarbij de uitwisseling en de productie loskomen van domaniale structuren.³² Verhulst plaatst deze ontwikkeling al vroeg in de tiende en elfde eeuw in Vlaanderen; elders lijkt deze ontwikkeling van later datum, zoals de overgang van het domaniale Vught naar het commerciële 's-Hertogenbosch in de laatste decennia van de twaalfde eeuw suggereert.

'Wandelende steden' zijn dus een gewoon verschijnsel in de tijd voor circa 1100 en behoren tot de wezenskenmerken van het vroegmiddeleeuwse Europese urbane landschap. In hoeverre dit alle steden betreft en met name de steden die een voortzetting zijn van grote Romeinse steden zoals Keulen, Trier en Parijs, is een nog niet te beantwoorden vraag. Het voorbeeld Londen laat evenwel zien dat ook deze niet noodzakelijkerwijze altijd op dezelfde plaats bleven liggen en een grote ruimtelijke dynamiek kunnen vertonen.

De Volle Middeleeuwen: urbanisatie in een stroomversnelling

Na de ondergang van Dorestad werd zijn commerciële functie overgenomen door een hele reeks verschillende soorten nederzettingen: Deventer aan de IJssel, Tiel aan de Waal en Wessum aan de Maas, plaatsen die tussen de negende en elfde eeuw als *portus* worden aangeduid en waar een sterke koninklijke invloed waarneembaar is.³³ Kleinere handelsplaatsen – waarvoor een tol, muntslag en/of kooplieden worden vermeld – waren in de tiende en elfde eeuw onder meer Medemblik en Muiden aan de Zuiderzee, Heerewaarden op de kruising van Waal en Maas, en Vught aan de benedenloop van de Dommel.³⁴ Groningen en Zutphen kunnen gekenschetst worden als belangrijke domaniale centra, het eerste in 1040 door de keizer geschonken aan de bisschop van Utrecht en het tweede geleidelijk in handen gekomen van de graaf van Zutphen. Ze kregen sindsdien steeds meer een urbaan karakter.³⁵ In Zutphen gebeurde dat op basis van een fenomenaal *castrum* dat al in de late negende eeuw is aangelegd.³⁶ In tegenstelling tot Dorestad waren kerkelijke structuren, zoals een cultusplek voor een heilige, een abdij of een andere bijzondere kerk, van groot belang voor de ontwikkeling van deze centra, uiteraard naast hun plaats in de internationale handel en de politieke structuur. Hierin verschillen de nieuwe urbane centra van de Volle Middeleeuwen nadrukkelijk van de nieuwe, maar verdwenen centra van het Karolingische intermezzo.³⁷

Kerkelijke structuren waren van nog groter belang voor de stedelijke ontwikkeling van de voor de Nederlanden belangrijke bisschoppelijke centra: Luik en Utrecht, met in hun kielzog Maastricht. In beide plaatsen werden door respectievelijk bisschop Notker (972–1008) en bisschop Bernold (1027–1054) ware religieuze centra ontwikkeld. Rondom de oude *groupe épiscopale* – het kerkelijke cluster rond de kathedraal – stichtten zij abdijen en kapittels.³⁸ De aanvankelijk nog open gebieden daartussen werden vervolgens langzaam met stedelijke bebouwing opgevuld. Notker versterkte zijn bisschoppelijke centrum en omliggende bebouwing met een muur; Utrecht zou pas in de twaalfde eeuw worden versterkt. Die versterking omvatte echter een groter gebied dan alleen het bisschoppelijke centrum.

Hoewel Maastricht geen bisschopszetel was, maakt het in dezelfde periode een vergelijkbare ontwikkeling door. Als gevolg van de nog slecht gekende verplaatsingen van de stedelijke agglomeratie in de Karolingische tijd is het niet bekend wat de uitgangspositie is geweest van de bloei aan bouwactiviteiten in de

late tiende en elfde eeuw. In die tijd moet Maastricht echter één grote bouwput zijn geweest. De Onze-Lieve-Vrouwekerk met haar imposante westwerk kreeg in deze tijd in belangrijke mate haar huidige gedaante.³⁹ Aan het Vrijthof, dat geen marktplein is maar een van de weinige representatieve pleinen in de Nederlanden, werd een geheel vernieuwde basiliek van Sint-Servaas gerealiseerd.⁴⁰ Aan de noordzijde verrees in het begin van de elfde eeuw een groot representatief gebouw waarvan de functie niet bekend is, maar volgens sommige auteurs was het een paltsgebouw.⁴¹ In de zuidoosthoek stond het Sint-Servaasgasthuis voor pelgrims, dat voor het eerst in 1171 wordt genoemd.⁴² Wellicht is het opgericht in dezelfde periode van bouwactiviteiten rondom het plein, dus in de elfde eeuw. De topografische ontwikkeling van Maastricht in de Volle Middeleeuwen onttrekt zich al evenzeer aan ons oog als die in de Karolingische tijd. De archeologie biedt vooralsnog weinig aanknopingspunten, bijvoorbeeld voor de versterking van de stad. De bouw van de 'eerste' nog bestaande stadsmuur vanaf 1229 lijkt relatief laat, hetgeen doet veronderstellen dat er daarvoor al versterkingen aanwezig waren, zoals de muur die door hertog Giselbert rond het palts- en het Sint-Servaascomplex zou zijn opgericht.⁴³

Het is niet onwaarschijnlijk dat vanuit twee Karolingische kernen, één rond het Sint-Servaascomplex en één aan de oostoever van de Maas in het huidige Wyck, het oude laat-Romeinse en Merovingische *vicus*-areaal weer werd 'gekoloniseerd', waarbij het kenmerkende stratenpatroon van haaks op de Maas staande straten tot stand is gekomen.⁴⁴ Deze dynamiek vormt dan het laatste hoofdbedrijf in de geschiedenis van de 'wandelande stad'. Na de elfde eeuw stabiliseerde het stedelijk weefsel zich en kwam het grootste deel van het nu bekende stratenpatroon tot stand. De stad bestond toen uit een conglomeraat van elementen: twee kerkelijke centra rond Onze-Lieve-Vrouwe en Sint-Servaas, een keizerlijk element in de vorm van een paltsgebouw, dat later in handen kwam van de hertog van Brabant, en stedelijke bebouwing waar ambachtslieden en handelaren belangrijke bevolkingsgroepen zullen zijn geweest. In cultureel en artistiek opzicht sloot de stad zich tot 1200 aan bij ontwikkelingen in het Duitse Rijk. Daaraan kwam een einde na de overdracht van de helft van stad door de keizer aan de hertog van Brabant in 1204.

De urbane geschiedenis van Maastricht illustreert goed hoe het historisch en archeologisch onderzoek van middeleeuwse steden zich – door de bronnen-situatie en door de ruimtelijke continuïteit van de kerkelijke centra – vooral heeft geconcentreerd op die plekken die doorlopend deel lijken te hebben uitgemaakt van die steden. Daardoor zijn de ruimtelijke en sociale aspecten van de veel mobielere 'stedelijke' groepen onderbelicht gebleven en daarmee het wezen en de dynamiek van de stad uit de Vroege en Volle Middeleeuwen. Steden waar ruimtelijke continuïteit van kerkelijke of andere machtscentra ontbreekt – zoals Dorestad – pasten om die reden dan ook niet goed in het beeld van wat een middeleeuwse stad is. Zo is het bijvoorbeeld de vraag in welke mate de verschillende groepen in een vroege stad het idee hadden dat zij in eenzelfde nederzetting woonden waarmee zij zich identificeerden, met andere woorden in welke mate beschouwden zij zich 'burgers' van een stad? Of meer specifiek in het geval van Maastricht: in welke mate voelden zij zich *Trajectenses*? Een groot deel van de clerus leefde in hun eigen immuniteiten en de welgestelde handelaren woonden mogelijk niet ver van elkaar in hun prestigieuze, wellicht zelfs al in steen gebouwde huizen, zoals in Deventer.⁴⁵ Veel bewoners van Maastricht waren eerder lid van de

familia van Sint-Servaas of van die van Sint-Lambertus of waren onderhorig aan de koning dan dat zij *Trajectenses* waren.

Het stadsvormingsproces is dus niet alleen een ruimtelijk proces, het is vooral ook een sociaal en cultureel proces, waarbij een mengelmoes aan groeps-culturen (van onder meer boeren, geestelijken, krijgers, elite en handelaren) langzaam een extra urbane dimensie krijgt voor hen die in zulke nederzettingen wonen. Verschillende aspecten spelen een rol in de ontwikkeling van urbane identiteiten, maar dat de nieuwe materiële omgeving van cruciaal belang was en dat er vanaf de elfde eeuw een wisselwerking is geweest tussen urbane identiteiten en culturele posities enerzijds en de materialiteit en materiële cultuur van de stad anderzijds, staat buiten kijf. De sociale en culturele verschillen tussen groepen als stedelingen, aristocratie en boeren kwamen materieel tot uiting: zo fixeerden stedelingen en aristocratie, deels in steen, hun woonplaats in het landschap, terwijl de boeren nog steeds vasthielden aan het 'prehistorische gezwef' in het landschap.⁴⁶

Economische en demografische expansie leidt tot stadstichtingen

De economische en demografische expansie vanaf het midden van de elfde en in de twaalfde eeuw leidde, eerst in Vlaanderen en de Scheldevallei, het Rijnland en langs de Maas, ook in andere dan door de bisschop gedomineerde centra tot een opbloei van handels- en marktplaatsen waar ambachtelijke en agrarische producten werden geproduceerd en verhandeld. Er vond regionale specialisatie plaats: textielnijverheid in Vlaanderen, aardewerk en wijnproductie in het Rijnland en metaal- en aardewerknijverheid langs de Maas.⁴⁷ Pas in de twaalfde eeuw kwam, als gevolg van economische groei en politieke ontwikkelingen, een duurzame alliantie tot stand van kerkelijke, maar vooral politieke macht en economisch potentieel. Door de toenemende commercialisering en vermarkting veranderden de economische structuren bovendien zodanig ten opzichte van de voorheen domaniaal gestructureerde uitwisseling, dat nieuwe locaties met nieuwe 'regels' ontstonden. In een stad als Utrecht zien we rond 1120 de eerste aanzet tot een doelgerichte, gezamenlijke juridische en economische ontplooiing door stadsheer en kooplieden. In de laatste decennia van die eeuw gingen kooplieden en wellicht ook ambachtlieden en opkomende landsheren een (vooralsnog moeilijk te doorgronden) samenwerking aan om te komen tot de gezamenlijke ontwikkeling van nieuwe steden. Of ook de regionale aristocratie hierin een aandeel heeft gehad, is de vraag. Verondersteld kan worden dat ook zij gebaat was bij nieuwe afzet- en ruilmarkten voor het in de twaalfde eeuw sterk toegenomen agrarisch surplus van hun grondbezit. Zelfs kan gedacht worden aan de opkomst van textiel- en metaalnijverheid op het platteland, waarvan de producten nieuwe afzetkanalen nodig hadden. Van de hieruit resulterende nieuwe stadstichtingen is 's-Hertogenbosch een goed voorbeeld.⁴⁸

De opkomende landsheren (bisschoppen, hertogen en graven) onderkennen snel het economisch en strategisch belang van deze stedelijke kernen en verleenden hun bewoners economische en bestuurlijke voorrechten, een combinatie van handelsvoordelen (marktrecht, tol vrijdom) en bestuurlijke autonomie. Met deze voorrechten en andere rechtsregels verzelfstandigde de stedelijke nederzetting zich ten opzichte van het omringende platteland.⁴⁹ Onderzoek van deze zogenaamde stadsrechten heeft echter uitgewezen dat de oudste privileges niet

tot stand kwamen op bestuurlijk of juridisch initiatief van bovenaf, maar zich in de praktijk ontwikkelden. Deze rechten, resultaat van overleg tussen prille stedelingen en hun heer en dienovereenkomstig met een sterk contractueel karakter, werden aanvankelijk getolereerd door de landsheer en pas na enige tijd formeel erkend, in mondelinge dan wel geschreven vorm. Wanneer een echte stadsrechtsoorkonde werd verleend, bevat deze in de regel voorrechten die al enige tijd gehanteerd waren.⁵⁰

Deze zogenaamde stadsrechtverlening luidde een nieuwe fase van stadsvorming in en wordt vaak gezien als het beginpunt van de échte middeleeuwse stad: ook nu nog beconcurreren steden elkaar om de oudste stichtingsdatum. In Nederland hebben Stavoren (1058–1068), Utrecht (1122), Deventer (1123) en Aardenburg (1127) de oudste papieren; in het oude graafschap Holland bestrijden Geertruidenberg (1213) en Dordrecht (1220) elkaar de eer. Er ontstonden stedelijke netwerken en ‘stadsrechtfamilies’ langs de IJssel (Deventer 1123; Zutphen 1191/1196; Zwolle 1230; Kampen 1236), in Zeeland (Hulst 1180; Biervliet 1183; Axel 1213; Middelburg 1217), in noordelijk Brabant (’s-Hertogenbosch circa 1196; Oisterwijk, Breda en Bergen op Zoom voor 1212; Eindhoven, Sint-Oedenrode en Helmond 1232) en in Holland de op het stadsrecht van ’s-Hertogenbosch teruggaande filiatie van Haarlem (1245), Delft (1246) en Alkmaar (1254). In het graafschap, later hertogdom Gelre, kreeg tussen de dertiende en het midden van de vijftiende eeuw een dertigtal steden ‘stadsrechten’.⁵¹

De Meierij als casus

Maar maakten deze voorrechten ook een stad? Misschien wel in juridische zin, maar lang niet altijd in demografisch, economisch en fysiek opzicht. Raymond van Uytven kwam twintig jaar geleden met een matrix met aspecten van stedelijkheid waarin de verschillende juridische, economische, bestuurlijke en politieke indicatoren zijn weergegeven. Daaruit blijkt duidelijk dat ‘stadsrecht’ of ‘vrijheidsrecht’ maar een van de vele aspecten is.⁵² Stadsstichtingen *ex nihilo* door landsheren betekenden lang niet altijd dat ze ook succesvol waren. Het was de bedoeling dat economische activiteiten (markt en nijverheid) werden geconcentreerd op een klein oppervlak, dat, naargelang de status van de nieuwe stichting, werd omgeven door grachten, wallen of muren. De stedelijke gemeenschap in wording verkreeg van de lands- of stadshere ook juridische privileges, opdat binnen de nieuwe steden een stedelijke *communitas* ontstond met een relatief autonoom bestuur. De realiteit is dat veel steden ergens in deze ontwikkeling bleven steken en bijvoorbeeld wel een marktfunctie maar nooit stadsmuren kregen. Dit proces is op regionaal niveau goed te volgen in de zogeheten Meierij van ’s-Hertogenbosch, een ‘kwartier’ van het hertogdom Brabant, dat de meier of hoogschout van ’s-Hertogenbosch in naam van de hertog van Brabant bestuurde. Hier kwam vanaf circa 1196 tot circa 1240 een vijftal, hierboven al genoemde en door de hertog van privileges voorziene ‘steden’ tot stand: ’s-Hertogenbosch, Oisterwijk, Eindhoven, Sint-Oedenrode en Helmond.

Eindhoven, een blijkens archeologisch onderzoek rond 1200 gestichte marktstad gelegen tussen landelijke nederzettingen en kerkelijke en heerlijke domeinen, kwam in de eerste decennia van de dertiende eeuw snel tot ontwikkeling, maar omstreeks 1350 was de groei eruit: pas in de negentiende eeuw groeide het buiten zijn middeleeuwse stadsvesten.⁵³ Concurrentie met andere

ajb Ai versie leveren, zoals fig 5



steden, geografische en strategische nadelen en de verlegging van economische zwaartepunten fnuikten de ontwikkeling van menige nieuwe stadsstichting, naast Eindhoven ook die van Sint-Oedenrode en Helmond. Ze werden allemaal overvleugeld door 's-Hertogenbosch. Niettemin bleef stadsrechtverlening gedurende de hele Middeleeuwen een beproefde strategie van landsheren om hun territorium gestalte te geven en de economische ontwikkeling daarvan te stimuleren.

's-Hertogenbosch, omstreeks 1180 gesticht op een ontgonnen bosperceel in handen van de hertog van Brabant, die hier sinds de elfde eeuw een nabijgelegen domein bezat, ontpopte zich als een echte *boomtown*. Strategisch gelegen aan de samenvloeiing van Dommel en Aa, die samen als Dieze de verbinding vormen met de Maas, bleek de stad een succesvolle doorontwikkeling van oudere, mogelijk tot de vroegmiddeleeuwse en zelfs Romeinse periode teruggaande centrale plaatsen of handelsnederzettingen in dit gebied.⁵⁴ Het is opvallend dat de hertog van Brabant niet rechtstreeks betrokken lijkt geweest bij de verlening van het

Fig. 5 / 5

Ruimtelijke patronen van productie en consumptie in de Meierij van 's-Hertogenbosch rond 1550 met behulp van de analysemethode *space syntax*. Deze methode bepaalt door wiskundige berekeningen de 'relatieve diepte' van straten en wegen, dat wil zeggen het aantal stappen van elk stuk weg naar alle andere stukken weg in relatie tot het aantal stukken weg in totaal, om te kunnen vaststellen welke straat of weg in een regio of stad het vaakst door inwoners of bezoeker als doel wordt opgezocht. Dit wordt uitgedrukt als mate van integratie. Het gebruik van deze techniek in de moderne stad laat onder andere zien dat straten en wegen met veel doelgericht verkeer een economische functie hebben, bijvoorbeeld als winkelstraat of markt. Dit was ook in de middeleeuwse stad en regio al het geval, zoals deze kaart aantoont.

Bron: Craane (in druk)



stadsrecht omstreeks 1196, hoewel hij er wel mee instemde en sommige elementen naar het Leuvense recht verwijzen. Of het recht werd geïnitieerd door de lokale handelsgemeenschap, al dan niet met invloeden vanuit het Rijnland, of toch door hertog Hendrik I, is geen uitgemaakte zaak. In ieder geval noemt de hertog Den Bosch in 1212 onder zijn steden die 'vanouds' zijn gebouwd en probeerde hij tussen 1195 en 1204 de stad tolvrjdom te bezorgen in Gelre, op de Rijn en in het Rijk.

Aankankelijk was de stad niet meer dan een ommuurd marktterrein, waarop drie handelsroutes uitkwamen, en voorzien van de in tufsteen opgetrokken residentie van de hertog. Maar al snel ontgroeide de stad deze eerste muren.

De stad werd uitgelegd, er verrezen een romaanse kerk (omstreeks 1250) en stadskloosters van franciscanen (1229) en dominicanen (1296), gevolgd door een begijnhof (1267). Vanaf 1300 slaagde de stad er onder hertogelijke leiding in de economische en bestuurlijke controle te verwerven over het platteland, aangeduid als de Meierij van 's-Hertogenbosch. Ook gold Den Bosch als een van de vier hoofdsteden van het hertogdom. Tegen 1350 had de stad de andere steden en vrijheden, zoals Eindhoven, Helmond en Oisterwijk, in de schaduw gesteld. In het laatste kwart van de veertiende eeuw telde Den Bosch zo'n 14.000 inwoners en rond 1500 was ze met circa 20.000 stedelingen na Utrecht de grootste stad van het huidige Nederland.

Uit onderzoek van Marlous Craane naar de ruimtelijke patronen van interregionale, regionale en plaatselijke productie, handel en consumptie in de laatmiddeleeuwse Meierij van 's-Hertogenbosch komt naar voren dat de stad 's-Hertogenbosch rond 1200 nooit had kunnen ontstaan en groeien zonder de gelijktijdige economische dynamiek in het achterland. Ook al groeide de wederzijdse afhankelijkheid naarmate de stad haar Meierij in economische, bestuurlijke, administratieve en juridische zin wist te domineren, toch bleef dat platteland een eigenstandige ontwikkeling doormaken, die zo succesvol was dat de Meierij zich in de zestiende eeuw zelfs weer onafhankelijker kon opstellen op politiek en economisch gebied. Er ontstond daar een structuur van week- en jaarmarkten en een bijbehorende verkeersinfrastructuur die weliswaar sterk op 's-Hertogenbosch gecentreerd was, maar ook zelfstandig functioneerde. Anderzijds blijkt dat het achterland amper een rol speelde in de interregionale handel: typisch Bossche exportproducten als messen vonden nauwelijks hun weg naar het platteland en wat de Bossche handelaren aan producten uit het Rijnland en Scandinavië haalden, werd wellicht ofwel in de stad geconsumeerd of bewerkt, ofwel verder gevoerd via de rivierhandel. Omgekeerd speelden ambachtelijke en agrarische producten van het platteland, die in grote hoeveelheden naar de Bossche markt werden gebracht, geen grote rol in de handel via 's-Hertogenbosch. In de ruimtelijke structuur van de stad zijn die verschillende functies (ambachtelijke productie, overslag van en handel in producten van de interregionale handel respectievelijk de aanvoer en verkoop van producten uit de regio) duidelijk aan te wijzen, zoals blijkt uit een analyse van het archeologisch, het cartografisch en het geschreven bronnenmateriaal. Kortom, 's-Hertogenbosch maakte in de Late Middeleeuwen deel uit van een interregionaal netwerk van handelssteden en vormde daarnaast het centrum van een regionaal economisch handelsnetwerk, maar van een echte schakelfunctie was wellicht geen sprake.⁵⁵

Besluit

Met deze vaststelling zijn we echter ruimschoots het tijdstip gepasseerd waarop nog langer gesproken kan worden van *vroege* stadsvorming. Vroege stadsvorming omvat de periode met als belangrijkste kenmerk dynamische, nog niet gefixeerde steden waarvan onderdelen nog in het landschap kunnen 'wandelen' en waarin verschillende groepen wonen die zich nog maar in beperkte mate als 'stedelingen' zien en nog maar in beperkte mate een stedelijke cultuur en identiteit hebben eigen gemaakt. Deze fase lijkt tot in de twaalfde eeuw te duren. In sommige steden lijkt dan al sprake van een vaste topografische ordening die tot op de dag van vandaag, soms zelfs tot op perceelsniveau, het beeld van de stad

bepaalt, zoals in Deventer het geval lijkt te zijn. In andere steden vroeg dit fixatieproces meer tijd, maar tegen 1200 lijkt dit in vrijwel alle steden afgerond te zijn. Als iets later het urbanisatieproces in Holland en Zeeland begint en in hoog tempo steden opkomen die mede vorm geven aan het globaliseringsproces, ontwikkelen die zich op basis van een urbaan model dat al enige eeuwen daarvoor in Noord-west-Europa was ontwikkeld.

In het voorgaande is duidelijk gemaakt dat een uitwisseling van moderne archeologische en historische inzichten en gegevens tot een vernieuwing kan leiden in de uitgangspunten en paradigma's van stadsgeschiedenis in Nederland. Sociaal-wetenschappelijke perspectieven en meer aandacht voor de ruimtelijke aspecten en de symbiose tussen 'stad' en platteland maken duidelijk dat dynamiek en veelvormigheid een prominenter plaats verdienen in ons beeld van stadswording in de Middeleeuwen. Dé middeleeuwse stad bestaat niet.

Macht en onmacht van de stedenbouw

Rotterdam-Zuid 1850–2010

Michiel Dehaene, Els Vervloesem & Bruno De Meulder

Het wensbeeld van de 'open stad'

De huidige generatie stedenbouwers houdt er een discours op na waarin de stad verheerlijkt wordt. Stedelijkheid is een heilzame kwaliteit die aangeprezen en verdedigd wordt als de kern van het stedenbouwkundige project. Stedelijkheid zou bijdragen aan een inclusieve samenleving, aan haar democratisch gehalte, aan creativiteit en tolerantie, zo luidt het. De stadsminnende stedenbouwer pleit voor de 'open stad' – een begrip waarvan vele definities circuleren, maar die met elkaar gemeen hebben dat ze de stad karakteriseren als een sociaal open en emanciperend milieu. De stad wordt getypeerd als een inclusieve kansenstructuur omwille van het relatief hoge en meer toegankelijke voorzieningenniveau op tal van terreinen zoals huisvesting, onderwijs, werkgelegenheid en gezondheidszorg.¹

Toch is de koppeling van de stedenbouw aan een dergelijke visie op de stad minder voor de hand liggend dan het lijkt. De stedenbouw kent een lange traditie die gekenmerkt is door een uitgesproken antistedelijke mentaliteit. Stedenbouwers zagen de stad als een opeenhoping van problemen, zoals armoede, gebrek aan hygiëne en onbeschaafd gedrag. Stedenbouw organiseerde mee de stadsvlucht richting tuinsteden, buitenwijken, en oorden waar het beter en gezonder toeven was.

Maar ook voor de stedenbouwer die kiest vóór de stad, blijkt 'stad maken' geen evidente opgave. Het wensbeeld van de open stad laat zich in de praktijk niet zo maar plannen. Met een open stad bedoelen we een stedelijk milieu dat met de tijd mee evolueert en in staat is om de verschillende wensen en ambities van steeds weer nieuwe groepen en individuen, ieder met andere leefstijlen en gedragspatronen, op te nemen. In deze bijdrage wordt betoogd dat de open stad enkel kan bestaan bij de gratie van een zekere mate van onbepaaldheid waarmee de stedelijke ruimte zowel wordt gepland en ontworpen alsook door gebruikers wordt toegeëigend.² Aan de open stad ontwerpen veronderstelt met andere woorden een omgang met een stedelijke werkelijkheid die zich gedeeltelijk onttrekt aan elke poging om haar een vaste vorm te geven.

In dit verhaal over Rotterdam-Zuid ('Oud Zuid') willen we laten zien wat voor problemen dit oplevert. We gaan in op de worsteling van de stedenbouw om stedelijke condities te ondersteunen, te creëren en te genereren die slechts half bepaald zijn; om ruimte open te laten voor het onverwachte, het onbestemde. Daarbij kijken we naar de verschillen die er kunnen ontstaan tussen het ontwerp van de ruimte en de wijze waarop die in de loop der jaren wordt gebruikt. In een dergelijke visie figureert de stad als een rijk geschakeerd veld van ruimtelijke

arrangementen die zich lenen voor verschillende manieren van gebruik en betekenisgeving. Stedenbouw legt daarbij niet zozeer vast, maar conditioneert in de zin van het scheppen en uitsluiten van kansen en mogelijkheden.

Een dergelijk verhaal kan natuurlijk op iedere plek, in welke stad dan ook, worden verteld. Wat Oud Zuid voor een dergelijke oefening tot een bijzondere plek maakt, is het wisselende gebruik binnen een betrekkelijk vast en constant ruimtelijk patroon. Daarbij valt op dat sommige plekken dit veranderend gebruik wonderlijk goed verdragen, terwijl andere ruimtes in een permanent verbouwingsproces gevangen lijken te zitten.

We hanteren in deze bijdrage een breed stedenbouwbegrip dat afwijkt van de geijkte overheidsgedreven praktijk die we vandaag in Nederland kennen. Stedenbouw staat voor een geheel aan ruimtelijke inrichtingsprincipes en kaders die de stadsontwikkeling in een gegeven tijdsvenster schragen. Het initiatief ligt daarbij niet alleen bij de overheid, maar ontstaat bij een wisselend samenspel van markt, overheids- en middenveldactoren. Reizend door ruim honderd jaar Rotterdamse stadsgeschiedenis passeren verschillende stijlen van stedenbouwkundige interventie en ontwerp de revue, waarvan sommige soms wonderwel aansluiten bij de sociaal-ruimtelijke werkelijkheid van Oud Zuid. Maar we komen ook voorbeelden tegen van stedenbouwkundige ingrepen die de relatieve onbepaaldheid bestrijden en er zelfs in slagen om in één en dezelfde beweging de relatieve openheid van Oud Zuid vakkundig te vernietigen.

De logica van de negentiende-eeuwse stadsaanleg

In 1879, na het frauduleuze faillissement van de voortvarende ondernemer Lodewijk Pincoffs, die als eerste de uitbreiding van de Rotterdamse haven op Zuid voor zijn rekening nam, zag de gemeente zich gedwongen om het heft in eigen hand te nemen.³ De uitbouw van de haven op de linker Maasoever kreeg na lang talmen prioriteit. Toenmalig directeur van Gemeentewerken Gerrit de Jongh werd met de uitvoering belast en ging daarbij te werk als een verlicht ingenieur.⁴ Geïnspireerd door baron Haussmanns doortastende aanpak in Parijs, hertekende hij de bestaande polderstructuur op maat van de haven: grootschalige uitsneden voor de havenbekkens vormen de basis van het nieuwe stedelijk ontwerp. In de overtuiging dat Rotterdam, in tegenstelling tot Parijs, een stad was waar mensen naar toe komen om geld te verdienen in plaats van uit te geven, werden de assen geen boulevards om te flaneren, maar brede verkeersaders voor goederenvervoer.⁵

De Jongh had, als civiel ingenieur, meer oog voor het wel en wee van de haven dan voor andere, bijkomende stedelijke functies. De eerste woonwijken die door De Jongh op Zuid worden gepland, Katendrecht en Afrikaanderwijk, dienden zich dan ook te plooiën naar de structuur van de haven. Wie hier komt wonen, woont te midden van laad- en loszones, pakhuizen, werkloodsen, fabrieksterreinen en sporen voor goederenverkeer. Het havenspoor doorkruist letterlijk het stratenplan. Voor het overige is de opzet van de woonwijken bijzonder eenvoudig. Het bouwblokpatroon houdt het midden tussen de orthogonale structuur van de droogmakerij en de optimale blokmaat van de speculatieve revolutiebouw.

Zowel in de Afrikaanderwijk als op Katendrecht werden enkele bouwblokken opengelaten, waardoor een grote open ruimte ontstond: het huidige Afrikaanderplein en het Deliplein. In de stedenbouwkundige visie van De Jongh waren dit 'negatieve' ruimtes waar verder geen specifieke functies voor werden vastgelegd.

Fig. 6 / 1

Zicht op Rotterdam-Zuid door E. Hesmert, 1904.
Katendrecht en de Maashaven zijn grotendeels gerealiseerd.
De Afrikaanderwijk is in volle ontwikkeling.

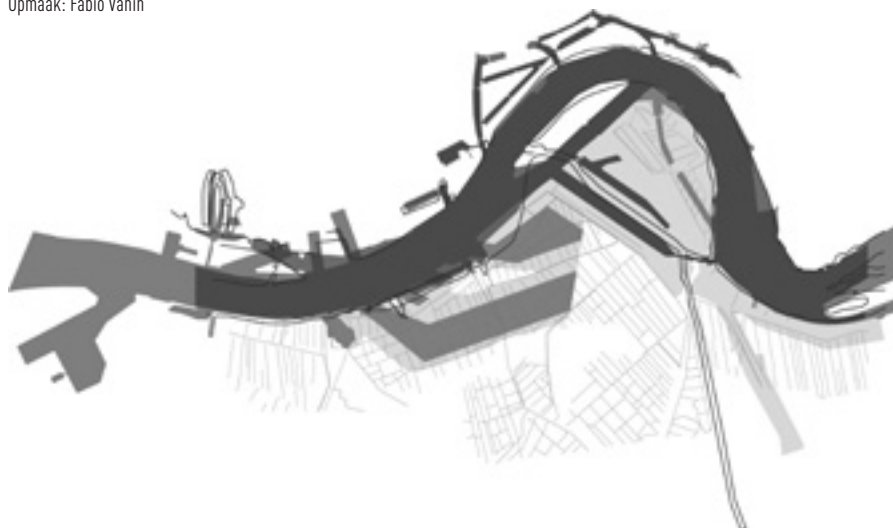
Bron: Gemeentearchief Rotterdam, cat.nr. VII 88.31



Fig. 6 / 2

Uitbreidingsplannen van de haven geprojecteerd
op de polderstructuur.

Opmaak: Fabio Vanin



Toch is het juist die onbepaaldheid die deze ruimtes in de vaart zet als een open scenario. De betekenis van deze ruimtes komt niet zozeer voort uit de productie-logica van de haven en de wijk, maar wordt volledig bepaald door het complexe spel van gebruik en toe-eigening van de wijkbewoners. Op die manier werden deze lege, onbestemde plekken in de wijk het voorwerp van een soort stedenbouw die ruimte bood aan praktijken van toe-eigening en inrichting die meeveranderden met de claims van de toekomstige stadsgebruikers en wijkbewoners.

De uitzonderlijke mogelijkheden van de enclave

Hoewel De Jongh het zo niet had bedacht, ontwikkelde Katendrecht zich vrij snel tot vestigingsplek voor Chinese zeelui. Die werden aanvankelijk binnengehaald als stakingsbrekers, maar mochten later omwille van hun lage lonen en hoge

flexibiliteit in Rotterdam blijven. De Jongh had wellicht een andere populatie voor ogen voor zijn efficiënt en ordelijk geplande Katendrecht, dat hij zag als tegenpool van de chaotische, lage lintbebouwing langs de poldergrenzen. Deze lintbebouwing, die hem deed denken aan een 'Javanese dessa' of een 'Turks dorp', zou plaats moeten maken voor de ordelijke herontwikkeling van de haven.⁶

De vraag waarom de Chinezen uitgerekend op Katendrecht terecht kwamen, kan enkel speculatief beantwoord worden.⁷ Achteraf bekeken bood de vestiging van de Chinese nieuwkomers binnen een afgelegen compacte enclave voor de overheid, maar ook voor de Chinezen, tal van voordelen. Katendrecht – dat blijkt vrijwel een constante te zijn in de ontwikkeling van het schiereiland – leende zich op natuurlijke wijze voor het installeren van een uitzonderingsregime, ergens tussen een gedoogbeleid en repressie in. De Chinezen hadden op Katendrecht een soort minivrijstaat, weliswaar voor zolang de overheid daar het voordeel van inzag. Het einde van de Chinese enclave was even abrupt als zijn begin. Vanaf 1935 werden onder leiding van de Rotterdamse hoofdcommissaris Louis Einthoven meer dan duizend als 'overtollig' geclassificeerde Chinezen het land uitgezet. Van de naar schatting 2.500 Chinezen op Katendrecht tijdens de hoogtijdagen bleven als gevolg van deze campagne en de algemene economische malaise in 1940 nog maar tweehonderd Chinezen over.⁸

Binnen Rotterdam ontwikkelde Katendrecht zich aan de hand van een, in stedenbouwkundige zin, dubbele logica. De buitenzijde is een harde schil: moeilijk bereikbaar en ondoordringbaar. Het schiereiland is letterlijk aan het oog onttrokken door de havenloodsen rondom; omgeven door water en alleen te bereiken vanuit het centrum via een overzetbootje of een brug met onzekere en lange ophaaltijden. Het relatieve isolement van de wijk biedt een ideale gelegenheid voor het herbergen van alle openlijk bestreden maar tegelijk gedoogde aspecten van het stedelijke leven in een havenstad. Overbevolkte logementshuizen, gokhuizen, opiumgebruik of prostitutie: het wordt hier allemaal oogluikend toegestaan. De enclave, met zijn duidelijk afgebakende grenzen, als de perfect beheersbare gedoogzone.

Tegelijkertijd kent Katendrecht ook een 'weke' binnenkant, waar een alternatieve orde heerst. Katendrecht is altijd een opvallend gemengde plek geweest met, meer dan elders, culturele uitwisseling tussen de lokale bevolking en nieuwkomers, afkomstig vanuit de hele wereld. Dat vertaalde zich bijvoorbeeld in de vele gemengde huwelijken.⁹ Naast de ontwikkeling van een van Nederlands bekendste Chinatowns, groeide Katendrecht tijdens de donkere dagen van de Tweede Wereldoorlog, toen het afgesloten en verboden werd voor Wehrmacht-soldaten, uit tot vrijplaats voor feest en vertier, met tal van zeemanskroegen, prostituees en een bloeiende jazzscène.¹⁰

Grijs wonen

De flexibele revolutiebouw in de Afrikaanderwijk en op Katendrecht leverde lange tijd de krappe woonruimte voor havenarbeiders, maar ook later gebouwde wijken elders op Zuid, zoals Bloemhof, Hillesluis en Tarwewijk, ontwikkelden zich tot de perfecte uitvalsbasis voor arbeiders die onmiddellijk paraat wilden staan bij de binnenkomst van een schip. Vlakbij wonen betekende in die periode nog iets. Naarmate de haven zich zeewaarts verplaatste, verloor ook dit woonbestand zijn geprivilegieerde relatie tot de haven. Bovendien was intussen de suburbanisering

van het wonen in zwang gekomen. De vrijgekomen ruimte op Oud Zuid werd vanaf de late jaren zestig in korte tijd ingenomen door nieuwkomers van buitenlandse origine (hoofdzakelijk Turken, Marokkanen, Spanjaarden). Huisjesmelkers grepen hun kans en vonden in de revolutiebouw een winstgevend werkterrein.

Als gevolg van de beruchte rellen in de Afrikaanderwijk in 1972, waarbij Nederlanders de huizen van voornamelijk Turkse gastarbeiders belaagden, schakelde de stadsvernieuwing een versnelling hoger. Met veel bluf overtuigde de wethouder van stadsvernieuwing, Jan van der Ploeg, de huisjesmelkers om

Fig. 6 / 3

Winkelvitruine van J. Noest, een 'shipchandler' die volgens het Kantonees opschrift ook westerse en oosterse specialiteiten verkoopt, ca. 1927. Hij poseert hier met zijn familie, vermoedelijk is de Chinees op de voorgrond zijn schoonzoon.

Bron: Gemeentearchief Rotterdam, cat.nr. 1969-862



Fig. 6 / 4

Kaart met aanduiding van kavelgebonden woningen in 1969 en 2008

Opmaak: Michiel Dehaene



hun woningen aan de gemeente te verkopen, met als belangrijkste stok achter de deur het dreigement dat de panden anders onbewoonbaar zouden worden verklaard.¹¹ In korte tijd verdubbelde de gemeente haar woningbezit in de oude wijken van 30 naar 60 procent. De Afrikaanderwijk werd op die manier koploper met vandaag de dag rond de 84 procent corporatiebezit.¹²

De huisjesmelkerij werd met dit beleid daadkrachtig aangepakt. Maar ook half-geformaliseerde woonmogelijkheden als de 'woningen onder de huurwaarde' en de 'huur-koopwoningen' werden in dezelfde beweging mee opgeheven. Het half-geïntegreerde 'grijze' wonen binnen de private huurmarkt – tussen het overbevolkte pension en het reguliere wonen in – werd hiermee letterlijk uit het woningaanbod geknipt. Hoewel het grijze wonen vaak het voorwerp is van uitbuiting en ondermaatse kwaliteit, vormde dit woonlandschap tegelijkertijd ook het enig alternatief voor de nieuwkomer die in de georganiseerde Nederlandse huurmarkt niet of nog niet terecht kan.¹³ Het integratietraject van nieuwkomers blijkt immers in belangrijke mate afhankelijk van een dergelijk aanbod. Het functioneert als een noodzakelijke opstap en maakt bijvoorbeeld gezinshereniging en stijging op de huisvestingsladder mede mogelijk. De mate waarin en de snelheid waarmee de al dan niet gemeentelijke woningcorporaties op dergelijke behoeften kunnen reageren, is daarentegen uiterst beperkt. De sanering van de grijze woningmarkt verscherpte het contrast tussen formeel en informeel en leidde uiteindelijk tot een ferme reductie in het aanpassingsvermogen van deze wijken en de mogelijkheden die ze boden voor zelforganisatie.

Oefeningen in een vierkant

Wat waren de gevolgen van al deze transformaties op wijkniveau voor de vormgeving en het gebruik van het centraal gelegen Afrikaanderplein? In eerste instantie is er sprake van een snel opeenvolgende reeks van incidentele invullingen: oefenterrein voor de voetbalploeg Feyenoord, de bouw van de hogereburger-school in 1925, een sportveld voor de school, een bomentuin, een vogelasiel en een muziektent. Maar er zijn ook hele periodes waarbij het plein als een overmaatse vrijplaats er verloren bij lag, zonder een duidelijke en permanente invulling, of gewoon omgeploegd voor de aardappelteelt zoals tijdens de beide Wereldoorlogen.¹⁴

Aan het begin van de jaren zestig veranderde het gebruik drastisch. Voor de aanleg van de metro moest de markt langs de Maashaven tijdelijk uitwijken naar het Afrikaanderplein. Voor het eerst in zijn bestaan kreeg het plein een bovenlokale functie. Wat bedoeld was als een tijdelijke oplossing werd permanente toestand: de markt is er nog steeds op het Afrikaanderplein. De onduidelijke verhouding die tot op vandaag bestaat tussen het lokale gebruik van het plein en de bovenlokale claim, slingert het plein heen en weer tussen tegenstrijdige visies.

Conform de veranderende opvattingen over speelruimte en het publiek domein, werd in 1970 in het kader van het C70-festival op het Afrikaanderplein met veel ambitie een publieke speeltuin ingericht, vlak naast het terrein van de speeltuinvereniging.¹⁵ Het nieuwe spelen waarmee in Amsterdam ruim tien jaar eerder van gemeentewege volop werd geëxperimenteerd, kwam in de Afrikaanderwijk echter tien jaar te laat: precies op het moment dat de wijk haar karakter als arbeiderswijk begon te verliezen.¹⁶ De speelvijver werd aanvankelijk intensief gebruikt, maar kreeg al snel te maken met overlastproblemen en gebrek aan

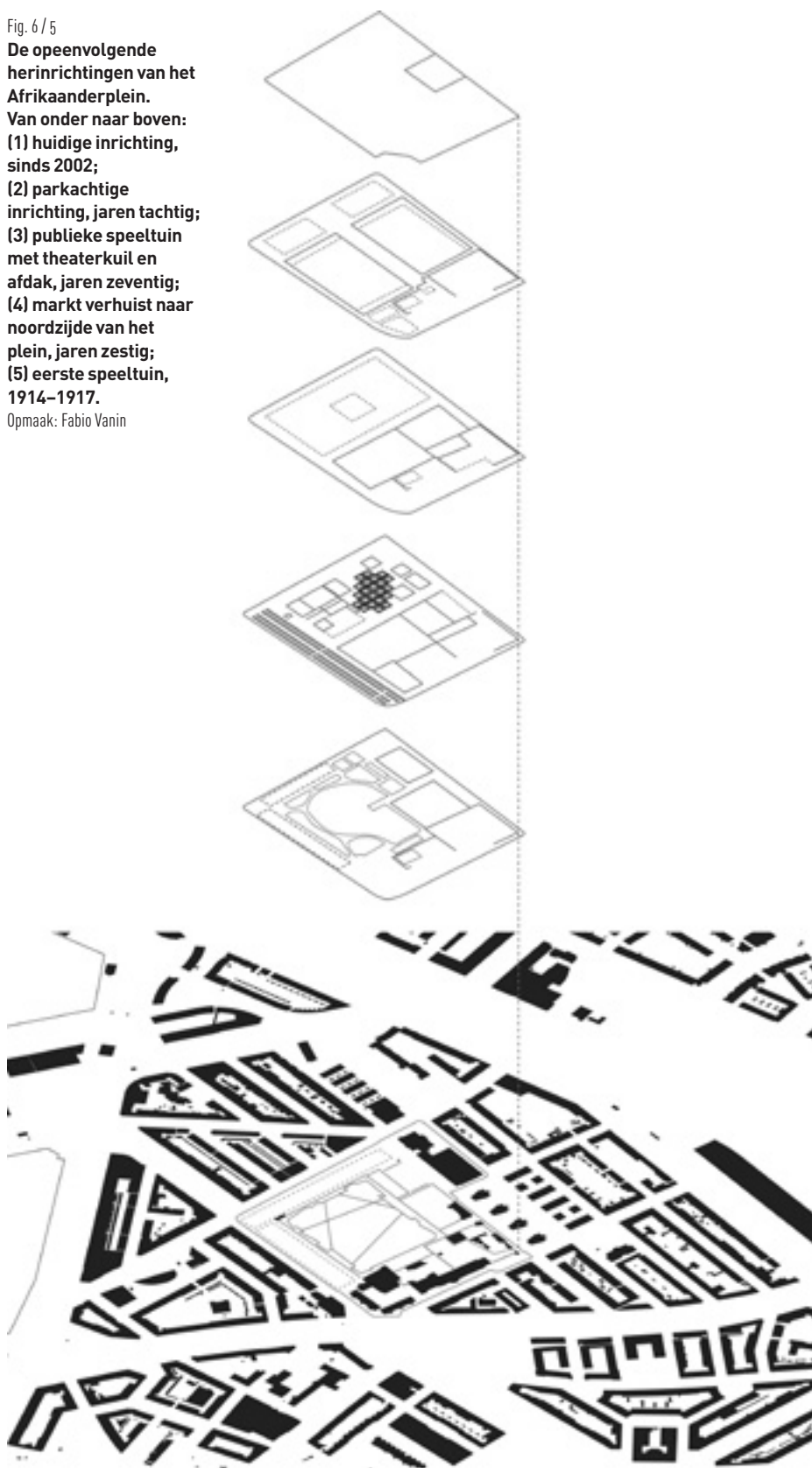
Fig. 6 / 5

De opeenvolgende herinrichtingen van het Afrikaanderplein.

Van onder naar boven:

- (1) huidige inrichting, sinds 2002;**
- (2) parkachtige inrichting, jaren tachtig;**
- (3) publieke speeltuin met theaterkuil en afdak, jaren zeventig;**
- (4) markt verhuist naar noordzijde van het plein, jaren zestig;**
- (5) eerste speeltuin, 1914–1917.**

Opmaak: Fabio Vanin



onderhoud. Het spectaculaire afdak, inclusief een verdiepte theaterkuil, deed nog wel dienst als verzamelplek voor arbeiders tijdens de havenstaking van 1979, maar was voor de rest niet echt aan de wijk besteed.

Op het Afrikaanderplein toont de formele stedenbouw (in de gedaante van de gemeente Rotterdam en later ook de deelgemeente Feyenoord en de dienst Stadsontwikkeling Rotterdam) haar ambivalente houding tegenover de spelers uit het maatschappelijk middenveld. Vooral de speeltuinvereniging was slachtoffer van die aanpak. Hun speeltuin, die er na zestig jaar nog steeds zit, is in die periode maar liefst drie keer van plek veranderd en werd door regelgeving gedwongen om minstens drie keer van speeltoestellen te wisselen. Zestig jaar speeltuinvereniging staat gelijk aan negentien jaar waarin de vereniging in een of andere onderhandeling met de overheid is verwickeld.

De jaren zeventig vormden in dat opzicht een absoluut hoogtepunt. Het plein werd toen voor ongeveer de helft ingenomen door speelruimte, met naast elkaar een publieke speeltuin en een door de speeltuinvereniging uitgebaat terrein. De publieke speeltuin, zo bleek al na een jaar, vergde veel onderhoud zonder dat daar mensen en middelen voor waren.¹⁷ Terugblikkend, is deze fase het begin van het einde. Het markeert het einde van het samenvallen van de speeltuinvereniging met haar oorspronkelijke doelgroep, maar het is ook het slotakkoord van een pedagogisch-ruimtelijk project dat in sociaal opzicht in de wijk is geïntegreerd en door de bewoners wordt gedragen.

In de jaren tachtig werd het plein andermaal grondig heringericht. De verschillende claims die door de jaren heen op de ruimte zijn gelegd, werden samengebracht in één groene jas. Het Afrikaanderplein wordt gerestyled als een park naar model van het Amsterdamse Sarphatipark. Maar het park werd niet bepaald door de bewoners in de armen gesloten. Als park- en pleinontwerp weerspiegelde het een soort publiek karakter waarvoor op dat moment al geen publiek meer was.

Eind jaren negentig sloeg de stemming weer helemaal om. De onbepaaldheid van de oorspronkelijke opzet van de wijk werd niet langer sociaal gekaderd en daardoor steeds meer als probleem ervaren. 'Parochialisering' was het antwoord: het prijsbekroonde stedenbouwkundig plan van ontwerp bureau OKRA herschikte alle bestaande claims in een reeks kamers met elk hun eigen doelgroep en een hek eromheen. De resterende parkruimte, eveneens volledig gekooid in het hart van het plein, ligt er voor het algemeen publiek. Maar wat we ons bij dit algemeen publiek in deze hyperdiverse wijk moeten voorstellen, is steeds minder duidelijk.

De meervoudige logica van de nevenschikking

Op en rond het Afrikaanderplein werd niet alleen gewoond en gespeeld. Ook was hier de detailhandel geconcentreerd. In het licht van een betere huuropbrengst voorzagen de bouwondernemers op Zuid aan het begin van de twintigste eeuw de begane grond van hun arbeiderswoningcomplexen vaak van winkelruimte. Dit winkelbestand bood gedurende vele jaren ruimte aan een veranderlijke commerciële mix. In de Afrikaanderwijk concentreerde de detailhandel zich aanvankelijk vooral aan de havenkant van de Hillelaan, om later uit te breiden tot een lint van winkels en cafés langs de oevers van de Maashaven en de wijk verder binnen te dringen via de Paul Krugerstraat. Samen met de markt aan de Maashaven – meeprofiterend van het laden en lossen van de schepen – vormde de Afrikaander-

wijk tientallen jaren het commerciële hart van Oud Zuid, waar zowel schippers, arbeiders als wijkbewoners terecht konden voor hun dagelijkse behoeften (van bakkers en slagers tot cafés en bordelen).

Met de metroaanleg en de verplaatsing van de markt aan de Maashaven naar het Afrikaanderplein verschoof het zwaartepunt van de handel geleidelijk naar de Pretoriaaan, niet toevallig de loodrechte verbinding tussen de metrohalte aan de Maashaven en het Afrikaanderplein. De Afrikaanderwijk bood op dat moment het ideale vestigingsmilieu voor marktkooplui: het wonen boven de eigen handel (opslagruimte of winkel) biedt tal van voordelen. De mogelijkheden hiervan werden gretig opgepikt bij de ontwikkeling van het kleinschalige ondernemerschap dat vanaf de jaren tachtig en negentig opmars maakt onder migranten. Maar ook het lot van dit winkelbestand werd weer bezegeld door het actieve aankoopbeleid van de gemeente en de woningcorporaties, die net zoals bij de woningmarkt, de 'grijze' winkels er wilden wegsaneren. Nu, vele sanerings-, sloop- en herstructureringsrondes later, is er in de Afrikaanderwijk niet veel meer overgebleven dan een kwijnend winkelbestand, met veel leegstand en snel wisselende eigenaren. Veelzeggend is het feit dat vandaag het merendeel van de winkels slechts geopend is op marktdagen.

Dan ligt de bedrijvigheid van de Beijerlandse laan en de Groene Hilledijk (onder de oudere bewoners beter bekend als de Boulevard Zuid) er een stuk interessanter bij: het winkelbestand heeft zich hier op een spontane manier ontwikkeld, in een sterke wisselwerking met de context en de veranderende omstandigheden. Dieper in Oud Zuid gelegen en daardoor minder de hete adem voelend van de grootstedelijke ontwikkeling op de Kop van Zuid, heeft het zelf-genererend vermogen van de stad hier ongestoord zijn werk kunnen doen. Het feit dat de straat tot op vandaag bijna geheel in particulier bezit is gebleven, is hier wellicht niet vreemd aan. De winkelboulevard is uitgegroeid tot een multi-etnische winkelstraat, die zowel ruimte biedt aan de kleinkinderen van typisch 'witte', 'oorspronkelijke' ondernemers, het overlevingsondernemerschap van de asielzoeker, de ambitieuze *young ethnic professional*, als aan de Turkse multinational die er zijn zoveelste meubelfiliaal opent.¹⁸ De ijzersterke ruimtelijke vormgeving van deze brede en lange boulevard, zijn onwrikbare status als een van de belangrijkste toegangswegen tot Rotterdam, en de aanwezige gevarieerde bebouwing, vormen de ruimtelijke ingrediënten van een handelsstraat die moeilijk stuk te krijgen is. In tegenstelling tot (en complementair aan) de ontwikkeling in de bekende generieke winkelstraten slagen deze ondernemers er kennelijk wel in om aan te sluiten bij de specifieke behoeftes van uiteenlopende groepen die deel uitmaken van de multi-etnische samenleving.

Speelruimte binnen de culturele vrijplaats

Op Boulevard Zuid verliep de ruimtelijke differentiatie als een organisch proces zoals dat aan het begin van de vorige eeuw op gang was gekomen. Daarmee verschilt het grondig met wat zich op andere terreinen als huisvesting, recreatie en handel heeft afgespeeld, die intussen met harde hand zijn geherstructureerd tot strak beheerde en geprogrammeerde ruimtes. Binnen de aanbod gedreven logica van het hedendaagse Rotterdam-Zuid neemt daardoor de ruimte voor alternatieve toe-eigening hier steeds meer de vorm aan van 'alternatieve' programmering. We denken daarbij aan culturele initiatieven zoals het project *Freehouse*

van Jeanne van Heeswijck en Dennis Kaspori gericht op initiatieven die de designwereld en het lokaal ondernemerschap in de Afrikaanderwijk met elkaar verbinden. Het huistheater Walhalla is een kleinschalig initiatief van cabaretier Harry-Jan Bus en programmamaakster Rachèl van Olm dat het Deliplein in Katendrecht opnieuw op de culturele kaart van Rotterdam plaatst. Pact op Zuid, het gezamenlijke investeringsprogramma van (deel)gemeente en woningcorporaties voor Rotterdam-Zuid, lanceerde dan weer de Afrikaanderwijk als eetwijk en spoorde etnische restaurants aan zich te verzamelen rond dit gemeenschappelijk thema voor de buurt.

Zuid werd voor het eerst het voorwerp van gethematiseerde stadsontwikkeling toen Katendrecht in 1935, in het kader van een promotiecampagne voor Rotterdam door de Vereniging voor Vreemdelingenverkeer, bijna letterlijk het decor werd van een Chinese wijk. Rotterdammers werden uitgenodigd om de voor deze gelegenheid sterk uitvergroete, wondere wereld van dit exotisch stukje Rotterdam te komen opsnuiven. Deze zogenaamde V.V.V.-week was niet alleen een oefening in 'aapjeskijken', waarbij de heterogene gemeenschap van Katendrecht op stereotiepe wijze als Chinees werd neergezet, maar het was voor die gemeenschap zelf ook een soort maskerade. Door de toe-eigening van dit stereotiepe beeld, als een soort tweede identiteit, kregen zij toegang tot een buitenwereld die voordien onbereikbaar was. De Chinese ondernemers wisten een nieuwe westerse cliëntèle te strikken en hun wankel economische positie te herstellen. De Chinatown op Katendrecht laat het spanningsveld zien tussen Katendrecht als vrijwillige opsluiting en emancipatiemachine, en een beleid dat moeiteloos schakelt tussen repressie en tolerantie.¹⁹

Uitzonderingen daargelaten, mist de hedendaagse culturele vrijplaats op Zuid die ambiguïteit. Het engagement achter de projecten is oprecht en inspirerend, maar in veel gevallen is de culturele vrijplaats van waaruit deze initiatieven vertrekken tegelijk ook hun beperking. De onbepaaldheid van de vrijplaats staat dan vooral voor vrijblijvendheid. De kleurrijke initiatieven verdrinken in de vermenigvuldiging van projecten binnen de geprofessionaliseerde stadsvernieuwingspraktijk. Ze versterken het beeld van een civiele maatschappij die niet langer de verbreding van het maatschappelijk draagvlak schraagt, maar die enkel uit is op het herschikken tot een gevarieerd landschap van *single issue*-gebonden *common interest groups* die even snel wisselen als de afspraken in de overvolle agenda van de actieve burger.

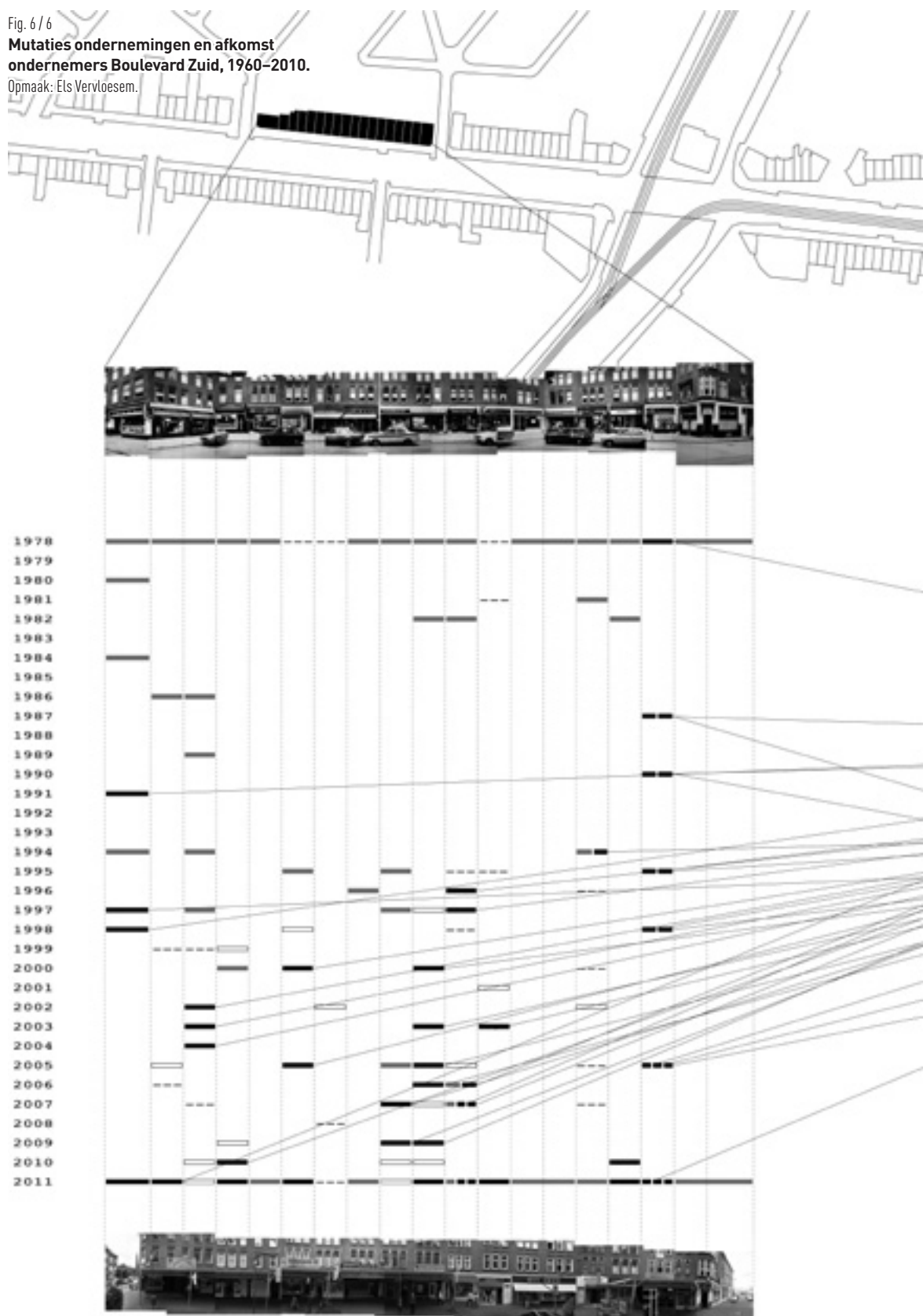
Terecht wordt de culturele vrijplaats gezien als kans om iets voor de buurt te doen. Het sociaal-artistiek werk toont een ander Zuid en dat is waardevol. Maar tegelijk lijken deze initiatieven steeds meer te worden afgesneden van de mogelijkheden om een structurele investering in de wijk op gang te brengen. De schaal en impact van deze zachte, in de wijk ingebedde projecten staan immers in scherp contrast met de middelen en ruimtelijke ingrepen die ingezet worden om nieuwe draagkrachtige groepen naar de wijk te brengen. Het cultureel gebaar lijkt daarmee onderdeel van een patroon waarbij participatie, sociale mobilisering en activering wordt voorgeschreven voor die groepen en plekken waar de draagkracht juist het kleinst is. Op die manier wordt de vrijplaats de ruimte waar de groep met de grootste problemen het dubieuze privilege krijgt om die problemen op eigen kracht op te lossen.

Maar in het beste geval is de culturele vrijplaats toch ook het ankerpunt voor ontluikende nieuwe netwerken, dat de tweedeling tussen de georganiseerde

Fig. 6 / 6

**Mutaties ondernemingen en afkomst
ondernemers Boulevard Zuid, 1960–2010.**

Opmaak: Els Vervloesem.





- Nederland
- China, Hong Kong, Maleisië, Pakistan, Afghanistan, Irak, Turkije, Marokko, Groot-Brittannië, Dominicaanse Republiek, Nederlandse Antillen, Suriname.
- leegstand
- geen gegevens

stadsvernieuwing en het bottom-up-initiatief overstijgt. De Scholingswinkel, in 2005 opgestart door het Albeda College, is een goed voorbeeld van een initiatief dat hierin is geslaagd. Door de vestiging van dit onderwijsproject in een multi-etnische straat kon de school het hoofd bieden aan een structureel tekort aan stageplaatsen. Anderzijds bood de fysieke aanwezigheid van de Scholingswinkel een laagdrempelige voorziening voor de allochtone ondernemers en bewoners op zoek naar bijkomende scholing, stage en werk. Toch blijkt uit de recente opheffing van (de meeste) Scholingswinkels hoe fragiel dergelijke initiatieven zijn. De programma's waarbinnen ze moeten functioneren bieden nauwelijks ruimte om de lokale meerwaarde van dit soort projecten te erkennen en ondersteunen.

Exclusieve stedelijkheid

De stedenbouwkundige Han Meyer karakteriseerde Oud Zuid eind jaren tachtig als een stadsdeel waarvan de sociale coherentie, ontleend aan de haven en de sociale arbeidsorganisatie eromheen, was weggevloeid. Ook in ruimtelijke zin was de industriestad met haar rationele stedenbouw onderhevig aan een proces van fragmentatie. De weinige open ruimtes, de robuuste structuren van Oud Zuid, zijn niet langer de uitwisselingszones waarin verschillende, overlappende werelden zich naar elkaar schikken, maar zijn vouwlijnen geworden in een lappendeken van probleemwijken. Meyer stelde zijn hoop op de herontwikkeling die op de Kop van Zuid op touw werd gezet.²⁰

Ruim twintig jaar later is deze opgave aan zijn laatste ronde toe. Het project Parkstad completeert de al uitgevoerde delen van de ontwikkeling op de Kop van Zuid en moet de brug slaan tussen de nieuwe ontwikkeling ten oosten van de Laan op Zuid en de wijken van Oud Zuid aan de westkant. De naden van de versleten negentiende-eeuwse stad worden letterlijk weggesaneerd om plaats te maken voor een afgelijnde publieke ruimte met strak getekende nieuwe bouwblokken. Deze actie doet denken aan de grootschalige vernieuwing van het grijze wonen in de jaren zeventig. Dergelijke projecten verwijderen weliswaar de problemen, maar ruilen in één beweging het brede spectrum van sterk en zwak geïntegreerde ruimtes in voor een strak georganiseerde orde waar naast de formele markt enkel de marginaliteit rest.

In de Afrikaanderwijk zijn de keuzes gemaakt. Het bestaande ondernemerschap moet wijken voor een proces van geplande gentrificatie. Na de woningen in de jaren zeventig worden nu de winkels opgekocht om ze te kunnen 'brancheren' tot een gevarieerd en evenwichtig bestand en daarna opnieuw in de markt te zetten als winkelgebied voor de toekomstige bewoners van Parkstad. Boulevard Zuid ligt er vanuit dit oogpunt bekeken een stuk interessanter bij. De winkelstraat is recent ingrijpend getransformeerd, maar zijn lot is nog niet bezegeld. De autonome dynamiek van het (migranten)ondernemerschap, actief in de kleine panden die de straat rijk is, blijft aanwezig naast de nieuwe ingrepen die ketenwinkels en supermarkten naar de winkelstraat moeten brengen. Hier is de mogelijkheid van een complementaire ontwikkeling nog intact. Hier functioneert de straat als een ruimtelijke machine die verschillende ontwikkelingspaden en -snelheden, verschillende investeringsmogelijkheden, hoog- en laagdynamisch, kapitaalsintensief en -extensief, snel en traag wisselend, naast elkaar laat bestaan en van elkaar laat profiteren. Uit bedrijfseconomisch oogpunt lekt hier de investering weg, maar vanuit stadsontwikkelingsperspectief vervult de stad hier

haar economische functie en genereert binnen een ruimtelijk milieu de macro-economische meerwaarde van een heterogeen en inclusief stedelijk milieu, waarin geld verdienen en sociaal en cultureel kapitaal opbouwen niet aan elkaar hoeven tegengesteld te zijn.

Graden van (on)bepaaldheid

In de loop der jaren is Oud Zuid er ongetwijfeld ruimtelijk meer divers op geworden. Er is een grotere variatie in het woonbestand, er zijn meer voorzieningen in het publieke domein. En toch kun je stellen dat in termen van graden van (on)bepaaldheid het spectrum is versmald; de stedenbouw lijkt steeds minder ruimte te laten voor het ongeplande. De stedenbouw van de negentiende eeuw, die gekenmerkt werd door een zekere overmaat (de brede dijken, de ruime boulevards, de te grote pleinen, de kilometerslange dokoevers) leende zich uitstekend voor een steeds wisselend gebruik. Pas sinds de laatste veertig jaar zijn we getuige van een stedenbouw die op ruimtelijke integratie inzet en daarbij de tweede orde, de B-locatie, de onderbenutte ruimte, de overmaat, in het vizier neemt.

Het bestrijden van de grijze woningmarkt is hier wellicht het meest heldere voorbeeld van. Het resultaat van de verschillende herstructureringsrondes is een georkestreerde diversiteit die wel rekening probeert te houden met de verschillende groepen die op Zuid wonen, maar die stedelingen opsluit in ruimtelijk maatwerk. Voor de kinderen is er ruimte om te spelen, maar ze worden wel geacht om te spelen op de voor hen voorziene wipkip, voor de verschillende stadia in de wooncarrière is één woonproduct en voor allerlei soorten ondernemers staat één

Fig. 6 / 7

Parkstad. De aansluiting tussen Kop van Zuid en Oud Zuid zoals verbeeld in het ontwerp van Palmboom van den Bout.

Bron: Palmbout Urban Landscapes



begeleidingstraject ter beschikking. De diversiteit die via dit soort stedenbouw tot stand komt, is echter uiterst statisch. Maar echt problematisch is dat geplande diversiteit nieuwe scheidslijnen van in- en uitsluiting introduceert naargelang het beleid wel of niet is aangepast, en vooral dat overmatig maatwerk de ongelijk verdeelde capaciteit om zich het geprogrammeerde aanbod daadwerkelijk toe te eigenen ermee versterkt.

Dit zegt zowel iets over de macht als de onmacht van de stedenbouw. De negentiende-eeuwse stedenbouw van Rotterdam Zuid is er wel degelijk in geslaagd een ruimtelijk milieu te creëren dat generaties lang is meegegaan, dat telkens opnieuw werd uitgevonden, ondanks of misschien dankzij grote maatschappelijke veranderingen. De doortastende manier waarop in de jaren zeventig hele wijken zijn aangepakt met het oog op betere huisvesting heeft zijn effect niet gemist, maar het duurzame effect is al minder duidelijk. De stedenbouw is verstrikt geraakt in een beheerslogica die ernaar streeft de stad aan haar huidig gebruik aan te passen en die zodoende voortdurend achter de feiten aanloopt. De extreme variatie die via ontwerpend stedenbouwkundig maatwerk in de stad is ingebracht, vormt een rechtstreekse bedreiging voor de architectonische variëteit van de stad als historische structuur. De grote stedenbouwkundige daadkracht van een projectgerichte stedenbouw blijkt net zo goed een uitdrukking van een relatief onvermogen met ruimtelijke productieprocessen om te gaan die niet vanuit het actief georganiseerde samenspel van actoren ontstaan, maar vanuit de elkaar wederzijds versterkende combinaties van groepen en individuen die handelen in hetzelfde ruimtelijke milieu.

Als tegenbeeld van deze 'aangepaste stad' werd in de voorafgaande tableaux over de ontwikkelingsgeschiedenis van Rotterdam-Zuid ingezoomd op de heilzame werking van relatief onbepaalde ruimtelijke constellaties. De centrale claim dat onbepaaldheid bijdraagt aan de openheid van de ruimtelijke diversiteit van de stad is nochtans niet zonder problemen. Onbepaaldheid, zoveel is duidelijk, is geen waarde op zich. Onbepaaldheid is vaak een teken van verval, van sociaal-ruimtelijke erosie. Totale onbepaaldheid is de ultieme miskenning van de ruimtelijke schakeringen die de stad rijk is. De periodes die er tijdens deze historische vlucht over Rotterdam-Zuid positief uitspringen, zijn die waarin stedenbouw kaderend is. Onbepaaldheid is dan niet de marginale rest van de formele orde, maar is erin ingesloten en is er de vrijheidsgraad van.

Maar ook institutioneel geldt dat onbepaaldheid niet als kwaliteit op zich geldt. De zelforganisatie, de vrijheid waarvan wordt gebruikgemaakt, produceert ook het beste en het slechtste. Zelforganisatie zonder het kader van een wettelijke orde, zonder een gelijk speelveld, levert de stad over aan de dubieuze tussenpersonen: de huisjesmelkers in de Afrikaanderwijk van de jaren zestig en zeventig, de *shipping masters* in het Katendrecht van de jaren dertig.²¹ Ook hier geldt dat goede stadsvernieuwing de context kan creëren waarin kruisbestuiving tussen sterk en zwak geïnstitutionaliseerde verbanden tot stand kunnen komen. Voor de positie van het maatschappelijk initiatief geldt in die zin hetzelfde. Kapitaalsintensieve gebiedsgerichte investering enerzijds, activering, participatie anderzijds: zonder uitzicht op reële verknoping en wederzijds profijt. Zelforganisatie dreigt daarmee gelijk te komen staan met het dubieuze voorrecht zichzelf te mogen helpen.

De interesse in relatieve onbepaaldheid waarvan dit verhaal over Rotterdam-Zuid blijkt geeft, is geen pleidooi voor deregulering en evenmin een pleidooi om stedenbouw te laten indalen in de ongrijpbare spontane ontwikkelingsprocessen

van alledaagse praktijken. Net daar tussenin, in de halfbepaalde, gekaderde verbanden, liggen de mogelijkheden om stedenbouw en stadsontwikkeling op elkaar te laten aansluiten. De succesvolle bijdrage van de stedenbouw aan de open stad is af te meten aan zijn capaciteit om indirect met onbepaaldheid om te gaan en de stad te verrijken met een breed spectrum over alle graden van bepaaldheid heen: niet zwart of wit, maar alle schakeringen van grijs.

De ruimtelijke metamorfose van Schiphol

Van polderdorp tot nevelstad

Koos Bosma & Abdel El Makhoulfi

Luchthavens als stad?

Steden hebben een uiteenlopende ontstaansgeschiedenis die aan hun ruimtelijke structuur is af te lezen. Ook de twintigste eeuw heeft tal van stadstypen voortgebracht waarvan we de 'stichtingsakte' kennen: tuinstad (wonen), fabrieksstad (één dominante werkgever, bijvoorbeeld Eindhoven), landbouwstad (Emmeloord) of havenstad (IJmuiden). Vaak wordt er beweerd dat dergelijke eenzijdig gespecialiseerde steden niet zouden kunnen tippen aan de sfeer, de cultuur en de forumfunctie van de klassieke, historisch gegroeide stad. 'Nergens in Europa is waarschijnlijk langer aan het ideaalbeeld van "de Europese stad" vastgehouden dan in Nederland. Steden moesten vooral zo klein en compact mogelijk blijven, georganiseerd rond hun historische centra, waar een levendige mix van wonen, werken, winkelen en cultuur te vinden was.'¹ Een dergelijk sentiment beheerst ook de discussie over de vraag in hoeverre vliegvelden met steden kunnen worden vergeleken. Zo werd tamelijk recent de vraag gesteld of grote vliegvelden ook als gespecialiseerde steden kunnen worden beschouwd – als een luchtvaartstad of *airport city*. In vergelijking met de klassieke stad bieden luchthavens immers grotendeels dezelfde voorzieningen en zijn onderhevig aan vergelijkbare politieke en sociale krachten. Toch hebben ze een heel eigen verschijningsvorm en organisatorische opzet.² De spectaculaire verstedelijkingsprocessen in de Haarlemmermeerpolder – de bakermat van Schiphol – staan in schril contrast met het wensbeeld van de klassieke stad. In 1852 opgeleverd als een strak verkavelde polder, bestemd voor agrarische productie, lag de Haarlemmermeer tegelijk in het hart van een ring van steden die hun eeuwenoude compacte vorm – met herkenbare overgangen tussen stad en platteland – geleidelijk begonnen prijs te geven. Vestingwerken en andere begrenzingen verdwenen uit het stadsbeeld, maar ook allerlei gevaarlijke en hinderlijke ondernemingen werden verbannen naar de periferie.

De geschiedschrijving van vliegvelden en hun metamorfose tot kern van een metropolitaan gebied is onlosmakelijk verbonden met processen van verstedelijking, decentralisatie, economische groei en de ruimtelijke aanwas van steden, buitenwijken en regio's. Die worden niet door enig ontwerp gestuurd, maar zijn het resultaat van talloze autonome beslissingen door individuen en bedrijven, gefaciliteerd door de infrastructurele netwerken die de wonende en werkende mens in beweging brengen.³ Het gaat daarbij om *functionele patronen* in de bewegingen en transacties die op hun beurt weer invloed hebben op *ruimtelijke*

structuren, dat wil zeggen de fysieke verschijningsvorm die dergelijke activiteiten ter plekke opleveren. In dit hoofdstuk willen we inzichtelijk maken hoe de groeistuipen van Schiphol eraan hebben bijgedragen dat het noordwestelijke deel van de Randstad is uitgegroeid tot een bijzonder metropolitaan gebied met een eigen stedelijke structuur en cultuur. Dat verschijnsel hebben we nevelstad genoemd. Hier analyseren we vooral de groeiprocessen zoals die hebben plaatsgevonden in de regio rond Schiphol: in Amsterdam en de Haarlemmermeer. Hier ontstond een verneveling die zich vanaf de jaren zestig over het westen van Nederland snel heeft uitgebreid, tot aan de Brabantse stedenrij toe.

Al in de jaren zestig van de vorige eeuw hebben geografen, stadssociologen en planners gewezen op het uitdijend heelal van de stedelijke cultuur die op een nog nooit vertoonde schaal om zich heen greep. De fysieke verschijningsvorm van dit nieuwe type stedelijke ruimte etiketteerden zij onder meer als *urban field*, *urban sprawl*, *super-cities* en *megalopolis*, waarbij de geograaf Jean Gottmann deze als *nebulous* karakteriseerde en zo de vergelijking doortrok naar hemisferen in melkwegstelsels.⁴ Door recent onderzoek is het vernevelingsproces inhoudelijk verrijkt met twee cruciale eigenschappen, namelijk de nevelstad als een op zichzelf staand ruimtelijk fenomeen met een eigen betekenis en de afhankelijkheid van mobiliteit, infrastructurele netwerken (kabels, leidingen en andere energieleiders, evenals afvoer van afval) en communicatie (digitale aansluitingen).⁵ Hoezeer de regionale verweving van stad en land een zodanig gelaagd fenomeen is waarin ruimtelijke, infrastructurele, economische, politieke en sociaal-culturele kenmerken uiteindelijk uitmonden in een nevelstad, kan prachtig worden geïllustreerd aan de hand van de metamorfose van Schiphol van polderdorp tot regionale netwerkstad met een mondiale inbedding.

Collectief arrangement

Hoe ijl ook, nevel heeft substantie en structuur. Daarom startten we indertijd ons onderzoeksproject vanuit de aanname dat de nevelachtige structuur vorm kreeg door met name 'collectieve arrangementen'.⁶ Kale (bedrijfs)economie biedt geen sluitende verklaring voor vernevelingsprocessen. Om hiervoor het nodige bewijsmateriaal te kunnen leveren, werden vier deelonderzoeken uitgevoerd met een verschillend (disciplinair) perspectief op de gedaanteveranderingen van Schiphol: verstedelijkingsconcepten, infrastructurele netwerken, ruimtelijk-economische structuren en beeldcultuur.⁷ Die zouden moeten samenkomen in een overkoepelende verklaring via het begrip 'collectief arrangement': 'een geheel van door actoren gedeelde (in)formele afspraken, conventies, visies en beelden die stedelijke ontwikkelingen vormgeven en interpreteren. Ze worden door actoren gemaakt, maar kunnen zich tot een relatief autonome factor ontwikkelen die op zijn beurt padafhankelijke effecten teweeg kan brengen'.⁸ Gezien vanuit de institutionele omgeving komen verschillende collectieve arrangementen tot stand die een specifiek parcours afleggen, en uiteindelijk de stad en/of de regio een eigen ruimtelijk-economische verschijningsvorm geven.⁹ Door dergelijke arrangementen in een historisch perspectief te plaatsen, wordt het mogelijk om verschuivingen in de functies en de structuren chronologisch in de tijd te situeren. Op die manier kunnen de metamorfoses van Schiphol worden ontleed, wordt inzicht geboden in de afzonderlijke lagen en kunnen die uiteindelijk weer samengevoegd worden.¹⁰

In welke mate werd de metamorfose door collectieve arrangementen gestuurd? Om die vraag te kunnen beantwoorden, geven we hier een korte chronologische schets van de ontwikkeling van Schiphol. De aanleg van vliegvelden rond de Eerste Wereldoorlog, die werd aangestuurd door gemeentelijke autoriteiten, was een internationaal fenomeen. Amsterdam beschouwde Schiphol als een alternatief voor de verloren strijd met Rotterdam om de havenactiviteiten. De trotse krachtenbundeling van politici, ondernemers en bankiers, die de mogelijke impact van de luchtvaart voor de lokale, regionale en nationale economie voorzagen, wijst op een institutionele en bestuurlijke inbedding van de luchtvaart en het vliegveld in de cultuur van de hoofdstad. De bijzondere institutionele omgeving van Schiphol past in een traditie van industrieel ondernemerschap en internationale handel. In deze traditie spelen pioniers en hun motieven (het verspreiden en exploiteren van het luchtvaart-evangelie) een grote rol, evenals een specifieke organisatiestructuur, een reeks afspraken en regels, en kennisoverdracht die tezamen een onderlegger vormen voor allianties en interacties tussen instellingen en individuen.

In 1926 kreeg de gemeente Amsterdam het alleenrecht om Schiphol als centrum van de burgerluchtvaart te exploiteren. Het fungeerde als internationaal overstapstation, aangezien meer dan een derde van de passagiers en een kwart van de vracht Schiphol als tussenstation gebruikte. Dit was het begin van een lange traditie, want bij iedere vernieuwing van de luchthaven stond het 'tussenstop-comfort' centraal. In de jaren twintig transporteerde Schiphol gemiddeld tien passagiers per dag, maar in 1939 waren dat er al enkele honderden. Na Londen, Parijs en Wenen bezette de Amsterdamse luchthaven tegen het eind van de jaren dertig de vierde plaats op de lijst van drukst bezochte vliegvelden in Europa. Echter, KLM noch Schiphol was in staat om financieel het hoofd boven water te houden en beide ontvingen aanzienlijke ondersteuning van achtereenvolgens het Rijk en de gemeente Amsterdam. De beperkte markt, de dure technologie (aanschaf en onderhoudskosten van vliegtuigen en aanpassing van de technische voorzieningen op vliegvelden) en de internationale concurrentie maakten een commerciële exploitatie van vliegvelden onmogelijk. De handel in snelheid rendeerde niet. Vandaar dat Schiphol poogde de gaten te dichten met neven-inkomsten uit de verhuur van gebouwen en gronden (agrarische doelen), lucht-shows, rondleidingen en tentoonstellingen. Dit was overigens een internationaal verschijnsel. De investeringen van vooral overheden moeten worden begrepen vanuit het geloof in de heilzame bijdrage van de luchtvaart aan de welvaart en de bewegingsvrijheid van de burger.

Het simpele, lokaal aangestuurde collectieve arrangement van vóór de oorlog zou niet meer terugkeren. Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog barstte de stedenstrijd om het binnenhalen van de nationale luchthaven in volle hevigheid los. Tijdens de oorlog hadden commissies, samengesteld uit departementale en gemeentelijke ambtenaren en luchtvaartexperts, vergaderd over de toekomstige luchtvaartinfrastructuur in Nederland. Hier werden ook plannen gemaakt voor Schiphol als nationale luchthaven die op termijn van grote invloed zouden zijn. Ook na de bevrijding hielden diverse commissies zich bezig met de optimale locatie van een nieuwe nationale luchthaven. Door een effectieve politieke alliantie van Amsterdamse belanghebbenden trok Schiphol aan het langste eind. Om de nationale onderhandelingspositie niet te verliezen, was onmiddellijk na de bevrijding begonnen met de herbouw van Schiphol met de

nadrukkelijke kanttekening dat het een tijdelijke oplossing betrof. De Amsterdamse luchthaven, hoewel minder dan een ruïne, kreeg prioriteit in de nationale wederopbouwcampagne, terwijl Rotterdam een uitzonderingspositie kreeg voor zijn haven. Dat hield voor Amsterdam een parallelle strategie in. Op het gebombardeerde terrein werd een tijdelijk vliegveld met tijdelijke bebouwing uit de grond gestampt en als nationale luchthaven in gebruik genomen, terwijl tegelijkertijd een plan voor een nieuwe nationale luchthaven werd ontwikkeld.

Nationale luchthaven Schiphol

De institutionele omgeving van Schiphol veranderde totaal toen de luchthaven, op aanbeveling van de Rijkscommissie Luchtvaartterreinen, op 7 januari 1946 door het Rijk werd aangewezen als 'Wereldluchthaven Schiphol'. Voor Amsterdam was deze nieuwe status financieel te hoog gegrepen. Er was een nieuw collectief arrangement nodig. Daarom trad de rijksoverheid als belangrijke nieuwe speler in het krijt. Tussen 1945 en 1957 werd stevig onderhandeld over het aandeel van Amsterdam in de nieuwe rechtspersoon: de status van het vliegveld, de stemmenverdeling in het bestuur, de financiële inbreng van het Rijk en Amsterdam. Als grootste aandeelhouder in de nieuwe N.V. Luchthaven Schiphol (76 procent), waaraan ook de gemeenten Amsterdam (22 procent) en Rotterdam (2 procent) deelnamen, nam het Rijk uiteindelijk in 1958 de luchthavenexploitatie over. Bestuur en coördinatie vonden plaats in een tegenstrijdige en weinig transparante omgeving en werden daarmee steeds complexer. De groeiplannen en de ruimtelijke consequenties ervan werden weliswaar door de Schipholdirectie voorbereid, maar moesten voortaan in politiek Den Haag worden goedgekeurd, waardoor zich, zoals later zou blijken, met name op het terrein van de ruimtelijke ordening en milieu talrijke dilemma's voordeden.

De strategische ligging van het tijdelijke Schiphol in Europa werd – ook door de geallieerde partijen – onmiddellijk uitgebuit, mede dankzij het voortvarende optreden van Haagse diplomatieke instanties die de weg effenden voor allerhande bilaterale verdragen over het gebruik van het internationale luchtruim, waarbij en passant ook het Duitse luchtruim voor de KLM werd 'meegenomen'. Al in 1948 had Schiphol zijn prominente positie in de Europese luchtvaart heroverd. De tijdelijke accommodatie bleef tot 1967 in gebruik, wat nauw samenhang met de volstrekte onzekerheid over de te verwachten technische ontwikkelingen in de luchtvaart en de toename van de hoeveelheid passagiers en vracht. Tijdens de wederopbouw was immers de commerciële luchtvaartbranche spectaculair gegroeid.¹¹ De introductie van grotere en snellere vliegtuigen, goedkopere vluchten en uitgekende marketingcampagnes, gericht op een groter aantal bestemmingen en een nieuwe categorie reizigers (middenklasse), bracht de luchtvaart onder de aandacht van een breed publiek. Was voorheen het werven van luchtreizigers gericht op de luxe zakenman en hoogwaardigheidsbekleders, nu werd een nieuw marktsegment aangeboord. Toen de luchtvaartmaatschappijen lage tarieven voor verschillende klassen (economyclass en touristclass) koppelden aan package-deals met reisbureaus voor individuele en groepen reizigers, voltrok zich de omslag naar massavervoer.¹² Wat waren de consequenties van deze omslag voor Schiphol? Tal van commissies hebben zich verdiept in het optimale banenpatroon, de locatie van de terminal en andere gebouwen en de aansluiting van het nieuwe vliegveld op de omringende infrastructuur. Het feit dat de planvorming zo veel tijd

in beslag nam, had als bijkomend voordeel dat het nieuwe Schiphol volledig was voorbereid op de *jet age*.¹³

De overgang naar massavervoer betekende uiteindelijk wederom een aanpassing van het collectieve arrangement. Die leidde tot een heroverweging van de organisatie, de opzet en de exploitatiemogelijkheden van vliegvelden om niet alleen als geoliede overstapmachine, maar ook als aangename verblijfsruimte te worden benut. Sinds 1984 genereerde Schiphol meer inkomsten uit activiteiten die niet rechtstreeks aan de luchtvaart waren gerelateerd. Dat succes werd geprolongeerd. De luchthaven werd in 1989 organisatorisch in vier sub-eenheden opgesplitst die de opdracht kregen om naar winst te streven in hun domein: *Airside*, *Landside*, *Terminal* en *Facility Management*, later omgedoopt in Amsterdam Airport Schiphol (dienstverlening aan en ondersteuning van consumenten, luchtvaartmaatschappijen en afhandeling), Schiphol Real Estate (vastgoedtransacties), Schiphol Project Consult (consultatieactiviteiten) en Schiphol International (export en internationale verkoop van het commerciële concept van Schiphol).

Metamorfose ruimtelijk gevisualiseerd

De ruimtelijke effecten van de groei van Schiphol en zijn tentakels in de regio verdienen een nadere beschouwing. In het veranderingsproces van de hele regio bleef ook de historische stad Amsterdam niet langer klassiek. Ze veranderde, door het vertrek van grootschalige activiteiten en ondernemingen, in een gespecialiseerde binnenstad met een beperkt aantal functies en betekenissen, omringd door nieuwe centra. Om de transformatie van Schiphol tot een kern van de metropolitane regio inzichtelijk te maken, is het erg belangrijk om het verzamelde archiefmateriaal visueel te bewerken en toegankelijk te maken. In het onderzoek is veel tijd besteed aan het vervaardigen van cartografische en statistische chronologieën en beeldreeksen die de onderbouwing leveren voor argumentaties rond het collectief arrangement en de metamorfose. Alleen in langlopende onderzoeksprojecten kunnen dergelijke representatieve databases worden aangelegd en voor het onderzoek worden gebruikt. Een deel ervan is ondergebracht in de website www.urbannebula.nl en daardoor publiek toegankelijk.

Laten we eerst naar enkele statistieken van de groei van Schiphol kijken. Hoe onwaarschijnlijk dat ook klinkt, in de verschillende archieven is het statistisch materiaal over Schiphol niet zonder meer voorhanden. In het onderzoek moesten betrouwbare bouwstenen voor de kwantificering van de verschillende aspecten van Schiphol uit alle hoeken en gaten worden bijeengesprokkeld. Juist de statistieken over langere termijnen maken vaak in één oogopslag trends en ontwikkelingen duidelijk. Werkgelegenheidscijfers geven een indicatie van de drukte op een vliegveld. Zo bood Schiphol in 1935 werk aan 450 en in 1938 zelfs 1.200 medewerkers. In 1940 werkten ruim 4.000 personen rechtstreeks voor Schiphol en indirect 2.500. Vijftig jaar later telde de luchthaven ruim 26.000 medewerkers en was daarmee de op één na grootste werkgever in de regio Amsterdam. In 2005 was Schiphol directe werkgever van 37.000 en indirect van 57.573 medewerkers. Niemand kon in 1945 bevroeden dat het aantal reizigers dat Schiphol aandeed – 300.000 in het jaar 1946 – zou uitgroeien tot duizelingwekkende getallen. In 1980 verwerkte Schiphol 9,7 miljoen passagiers en maakte in minder dan

Fig. 7 / 1

Ontwikkeling passagiers en vracht, 1945–2007

Bron: Jaarverslagen Luchthaven Schiphol

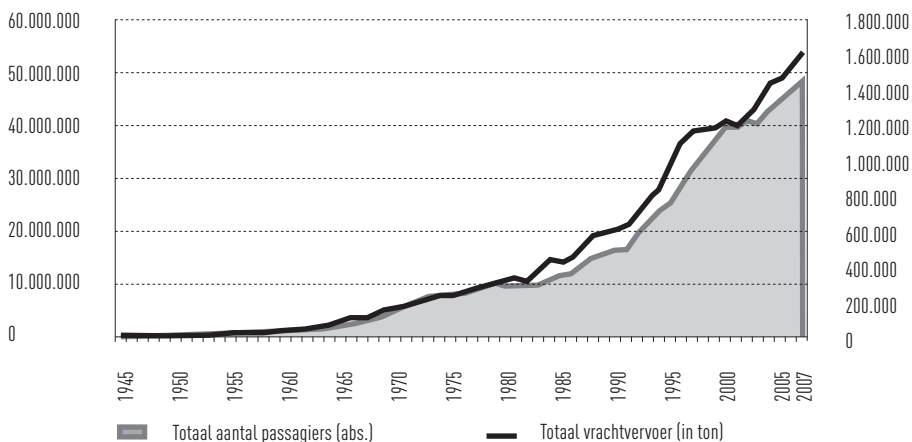
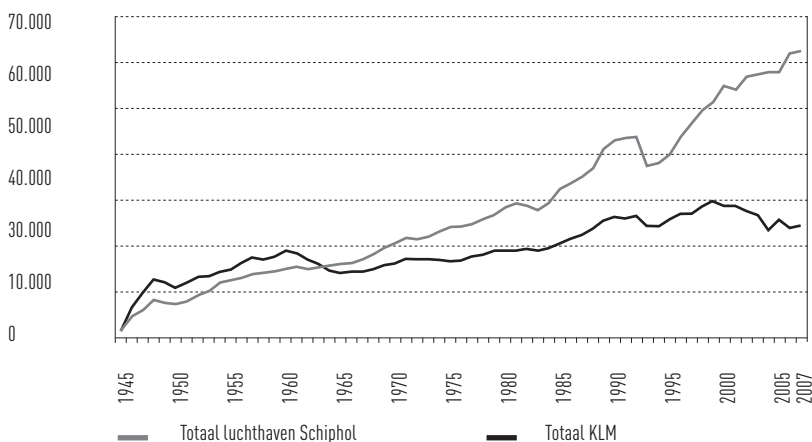


Fig. 7 / 2

Ontwikkeling werkgelegenheid Schiphol en KLM, 1945–2007

Bron: Jaarverslagen Luchthaven Schiphol



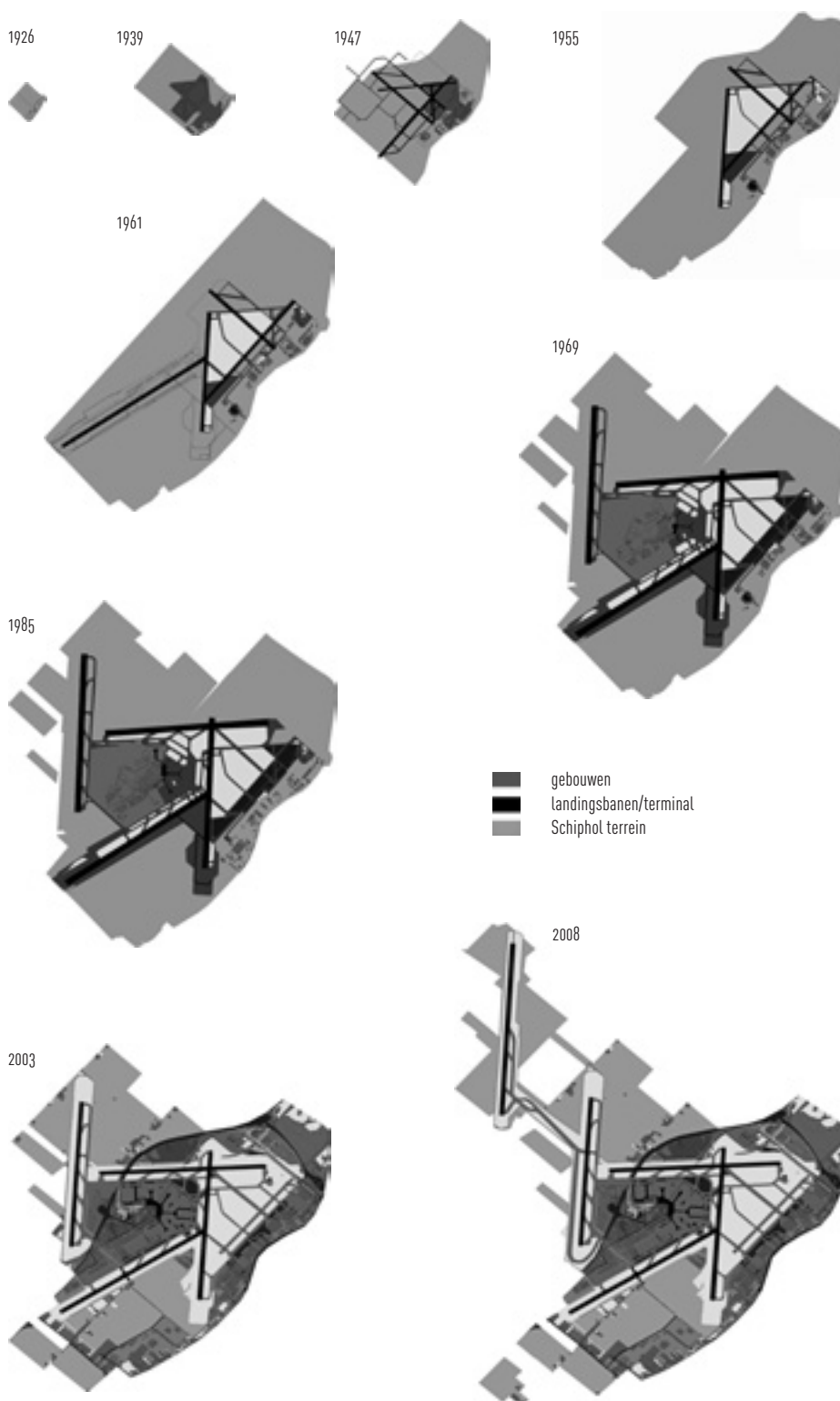
twintig jaar een enorme sprong naar 30 miljoen in 1998 en 40,7 miljoen passagiers in 2004. In 2011 steeg dit aantal naar bijna 50 miljoen.

Naast een statistische weergave van de overgang naar massavervoer zijn cartografische methoden toegepast om het ruimtebeslag van Schiphol te visualiseren. De stadia van de ruimtelijk-economische transformatie van de regio Schiphol–Amsterdam van een polder via een suburbaan gebied in de huidige nevelstad kunnen worden geanalyseerd aan de hand van de schoksgewijze verschuivingen in structuren, zoals clustering, spreiding, versplintering, grondeigendom en verhuishbewegingen. We geven enkele voorbeelden. De chronologisch afgebeelde kaartreeksen maken de grondtransacties en het ruimtebeslag van Schiphol zichtbaar. De oercompositie van het vliegveld, met maximaal dertig vluchten per maand in 1919, was simpelweg een weiland van 800 x 800 meter met gedempte sloten en aan de oostrand boerderij Vredenhof, militaire loodsen (1916), een KLM-hangar (1921), een Fokkerloods (1924) en een houten hotel-restaurant

Fig. 7 / 3

De metamorfose van Schiphol luchthaven, 1916-2010

Bron: Abdel El Makhloufi; bewerking: Bureau LUST



(1921) aan de Ringvaart. Dit was het enige kolonisatiemoment waarbij de vliegwei zich naar het rechthoekige polderstramien voegde. In het Interbellum veranderde Schiphol drastisch qua omvang, grondgebruik en sociaal-economische betekenis voor de regionale economie. Na een reeks dramatisch natte winters besloot het Amsterdamse gemeentebestuur tot de aanleg van een verhard en verlengd banenstelsel van asfaltbeton en een met betontegels verhard opstelplatform. In 1935 besloeg het totale oppervlak van het vliegveld 1.200 x 1.500 meter. Qua ruimtebeslag was Schiphol daarmee een van de grootste vliegvelden van Europa. In het nieuwe terminalgebouw van Schiphol (1928) was reeds in miniatuur de terminal als logistiek geordend gebouw met verkeerstoren, aankomst- en vertrekhal, loketten van luchtvaartmaatschappijen, wachtruimte, hotels, café-restaurants en kantoorruimte te herkennen. Typerend genoeg voor een druk vliegveld als Schiphol moest de terminal direct na voltooiing alweer worden uitgebreid met een ruim restaurant voor bezoekers en boven de wachtruimte een groot dakterras voor *sightseers*, dat een panoramische blik op het vliegveld bood. Het was een bescheiden forum voor de aankomende en vertrekkende elite die, samen met de brullende gevleugelde machines, als kijkvoer diende voor de dagjesmensen. Handel in snelheid werd verenigd met handel in sensatie.

De nationale status van Schiphol en de naoorlogse plannen voor de aanleg van een nieuw vliegveld legitimeerden een grootschalige onteigening van agrarische gronden in de Haarlemmermeerpolder tegen een relatief lage prijs. Het totale oppervlak van het vliegveld dijde uit van 210 hectare in 1940, via 700 hectare medio 1955 tot 1.350 hectare in 1967. In 1957 werd, vier kilometer ten noorden van het oude Schiphol, met de aanleg van banen van 3.300 meter lengte begonnen. In vergelijking met 1940 was het ruimtebeslag van de banen en opstelplatforms meer dan verdubbeld. Het centrale eiland werd tussen 1963 en 1967 aangelegd. Als we het grondbezit plus de aanvliegroutes van de vier banen combineren, ontstaat het beeld van een polder waar nog slechts in het zuidelijke deel de oorspronkelijke agrarische bestemming te vinden is, maar die verder in beslag wordt genomen door aan de luchthaven gerelateerde infrastructuur en bebouwing. Het stationseiland riep geen associaties meer op met een dorp, maar veeleer met een knooppunt van autoverkeer met ruime parkeergelegenheid en een uitgestrekt technisch areaal. De nieuwe passagiersterminal, verkeerstoren, vrachtgebouwen, kantoren, parkeervoorzieningen, luchthavendiensten, infrastructuur en vier betonbanen bepaalden de aanblik van het luchtvaartterrein.

Het *Plan van aanpak Schiphol* (1991) omvatte, naast de bestaande terminal uit 1967, een nieuwe terminal (12.000 vierkante meter, geopend in 1993) met Schiphol Plaza (1995), in totaal 111 ingrepen. Opvallende onderdelen uit dit pakket waren aanpassing van bestaande landingsbanen, de bouw van een verkeerstoren, de aanleg van opstelplatforms en pieren, verbetering van de verwerkingscapaciteit en de infrastructuur. In het laatste decennium van de twintigste eeuw was Schiphol de grootste bouwput van Europa. De politieke goedkeuring in 1995, na vijftientig jaar debat, voor de aanleg van de vijfde baan vormde het hoogtepunt van deze groeistuipt. Na de uitvoering van de ingrepen zou Schiphol zich met 30 miljoen passagiers en 4,5 miljoen ton vrachtvervoer per jaar tot een van de belangrijkste *hubs* in Europa ontwikkelen. Een direct effect van deze strategie was de sterke toename van de hoeveelheid passagiers, vracht en vliegbewegingen. Daarnaast werd Schiphol actief in de ontwikkeling van vastgoed. De opening van het World Trade Center (Amsterdam-Zuid), het bedrijventerrein en de kantorenconcentratie

Beukenhorst in Hoofddorp en Amsterdam ArenA bleken een enorme stimulans, ook voor de kantorenbouw in Schiphol-Centrum (Triport).

In 2001 lanceerde de Schiphol Group het masterplan *Airport development plan 2020* met als doel een verdubbeling van het aantal passagiers naar 85 miljoen per jaar in 2020. Dit betekende wel dat de luchthaven afscheid moest nemen van het *one terminal*-concept (gestroomlijnde overstapmachine), dat in de marketing tot nu toe zo'n belangrijke rol had gespeeld. Immers, de vijfde baan ligt zo afzijdig dat een extra terminal onontkoombaar lijkt.

Verneveling

Net als de leiding van Schiphol had de Commissie Westen des Lands (1958), die het voorwerk verrichtte voor de *Nota over de Ruimtelijke Ordening* (1960), gewaarschuwd voor de gevolgen van geluidsoverlast voor gemeentelijke uitbreidingsplannen. De geluidscontour van Schiphol, die al in 1966 was vastgesteld, speelde een sturende rol in de opkomende *urban sprawl* in de Randstad. Het bevestigde dat Schiphol niet slechts een concreet begrensde ruimtelijke eenheid was, maar ook een schakel, zo niet de spil in een netwerk van luchtsnelwegen dat vanwege de vaste routes van opstijgen en landen ruimtelijke effecten op de hele Randstad heeft. Binnen de geluidscontour had de luchthaven vrij spel en verrezen bedrijven-terreinen en kantoorgebouwen, aan de randen en daarbuiten woongebieden. De open ruimtes slibden dicht. Binnen de lawaaizones werden afbraak, vrijwaring en bij uitzondering isolatie van bebouwing vereist. In het noordwestelijke deel van de Randstad vond een tegenstrijdige herverdeling van ruimte plaats die in een kwart-eeuw zijn beslag kreeg. De provincies en gemeenten zagen enerzijds in dat ze vanwege de geluidshinder eigenlijk van welomschreven en in bestemmingsplannen vastgelegde uitbreidingen zouden moeten afzien, maar voelden zich anderzijds door decentralisatie en de ontwikkelingen op de woningmarkt (woningnood en trek naar buiten) gedwongen om ze toch uit te voeren.

Al snel na de opening van het nieuwe Schiphol in 1967 ontstond rumoer over de effecten van geluidsoverlast van opstijgende vliegtuigen boven de *sprawl* van de stadsranden en de dorpen in de Haarlemmermeerpolder. De gemeentelijke uitbreidingsplannen pasten in het vigerende ruimtelijke-ordeningsstelsel en waren gericht op huisvesting van steeds meer stedelingen en de creatie van bedrijven- en kantoorterreinen (gemeentelijke werkgelegenheid), terwijl de uitbreidingen van Schiphol juist gericht waren op het verhinderen van huisvesting en het faciliteren van steeds meer vliegbewegingen. Die strategie werd gerechtvaardigd door het nationaal economische belang. Dit moest wel botsen, ook al poogden de verschillende regeringen de expansie van Schiphol in nationale ruimtelijke-ordeningsvoornemens in te passen. De zuidelijke en westelijke stadsranden van Amsterdam en groeiende nederzettingen als Amstelveen, Badhoevedorp en Zwanenburg kregen te maken met geluidsoverlast, waarvoor Schiphol overigens had gewaarschuwd. Ook in de publieke opinie werd de perceptie van het glamoureuze aura van Schiphol afgezwakt door romans en documentaires die de negatieve kanten van vliegvelden benadrukten.¹⁴ Niet alleen de milieuaspecten, maar ook de risico's van rampen en terroristische acties leidden ertoe dat vliegvelden als weinig positieve oorden werden gewaardeerd. De massa's passagiers in de terminal ondervonden aan den lijve de tot dan toe ongekende lichamelijke visitaties en *screening* met elektronische apparaten.¹⁵

De verstedelijking van de Schipholregio, 1900–2000

Bron: Abdel El Makhloufi; bewerking: Bureau LUST



De infrastructurele inpassing van het nieuwe vliegveld, officieel geopend in 1967, verliep traag.¹⁶ In 1975 werd de luchthaven met rijksweg A4 verbonden, maar met het snel groeiende autogebruik was geen rekening gehouden. De aansluiting van Schiphol op het spoorwegennet verliep in drie etappes: de verbinding van Amsterdam-Zuid met Schiphol (1978), de lijn Schiphol–Leiden–Den Haag (1980) en de uitbreiding van het spoor van Amsterdam-Zuid naar het Centraal Station (1985). Al die tijd had Schiphol gewerkt aan de uitbreiding van het parkeerareaal, waaraan trouwens extra inkomsten werden verdiend. Juist de infrastructuur faciliteerde pendelbewegingen van werknemers. Van de bijna 43.000 werknemers in de gemeente Haarlemmermeer (inclusief Schiphol) woonde een kwart in de gemeente en pendelde driekwart. De vestiging van bedrijven in de Haarlemmermeerpolder steeg exponentieel van 93 in 1963 naar 453 in 1977; de hoeveelheid gebouwen groeide van 373 in 1980 naar 543 in 2005. Ook het inwonertal van de gemeente Haarlemmermeer ging spectaculair omhoog van 40.000 in 1960 naar

143.295 in 2007; de helft daarvan woont in Nieuw-Vennep en Hoofddorp.

Nieuwe subcentra verschenen op de kaart. De hiërarchie van stad en periferie veranderde en meerkernige stedelijke structuren kwamen op. Alle functies die door hun schaal niet in de historische binnenstad pasten, verdwenen naar de stadsranden of naar het voormalige platteland. Ook de exodus van middenklasse-groepen naar buitenwijken en naar dorpen op het platteland en hun groeiende mobiliteit door autobezit zorgden voor verregaande, stedelijke decentralisatie. De nieuwe dorps- en buitenwijkbewoners brachten hun stedelijke leefwijze en consumptiepatronen mee. Op die manier zorgden het ontstaan van de stadsregio, tegenstrijdig beleid van overheden en de dynamiek van Schiphol voor een fysieke, sociale en economische versplintering van de regionale ruimte. Het fraaie onderscheid tussen stad en land, met als metafoor de Randstad en het Groene Hart, dat sinds 1958 als nationaal beleid werd opgedist, stond in schril contrast met de reële ontwikkelingen.

De ideologie van nationale trots en vooruitgang, evenals de functie van een van de belangrijkste motoren van de nationale economie, versterkte de machtspositie van Schiphol. De veranderde verhouding tussen de vliegwei Schiphol die oorspronkelijk louter als verkeersknooppunt fungeerde en de traditionele kern Amsterdam was beslissend voor de opkomst van de nevelstad in dit deel van Nederland. Het jaar 1979 markeert deze omslag. Toen begon de handel in grond en vastgoed de 'oude' inkomstenbronnen van de luchthaven te overheersen en werd het ruimtebeslag grootschalig. De luchthaven begon de hele regio te domineren, niet alleen qua werkgelegenheid, maar ook in termen van ruimtebeslag voor bedrijvigheid die aan Schiphol was gelieerd. Tussen 1967 en 1979 steeg het aantal bedrijven met 35 procent. Naast haar voornaamste functie als overstapmachine en centraal verbindingspunt in het (inter)nationale vervoersnetwerk ontwikkelde Schiphol zich tot een economisch centrum met een sterke magneetwerking en een eigen stedelijke uitstraling. De luchthaven concurreerde met traditionele stadscentra in de regio, onder meer door aanvullende commerciële strategieën, zoals verhuur van grond en gebouwen, belastingvrije winkels (de eerste in april 1957), catering, hotels, autoverhuur en winkelpromenades. Deze strategieën trokken talrijke bedrijven en werknemers aan. Tussen 1945 en 1980 waren de voornaamste bronnen van inkomsten van Schiphol de landingsrechten, gevolgd door de verhuur aan derden van gebouwen en objecten (zoals olietanks), verhuur van grond en vergunningen voor winkels en restaurants. Na 1979 omvatte het bedrijfsmodel van Schiphol niet alleen snelheid en sensatie, maar ook grond en vastgoed.

Het postindustriële tijdperk

In het postindustriële tijdvak dat in de jaren tachtig aanving, werd de agrarische productie in enkele sterke bedrijfstakken geconcentreerd en vond schaalvergroting plaats, ook in de Haarlemmermeerpolder. Industriële productie verdween naar derdewereldlanden. De opkomst van de kennis- en diensteneconomie ging gepaard met de expansie van stedelijke netwerken in meerkernige stedelijke systemen. De verschuiving van specialisatie en expertise in de richting van onderzoek, ontwikkeling, advisering, ICT, distributie en andere vormen van dienstverlening werd zichtbaar in uitgebreide kantoorconcentraties met werktorens en bedrijventerreinen met horizontaal geordende grote loodsen

die het werkterrein van de vorkheftruck werden. De geplande woonpatronen in de stadsuitbreidingen van Amsterdam en Haarlem schurkten aan tegen de zones met kantoren en bedrijven. Ondertussen werd continu gewerkt aan autonome infrastructurele verbindingen tussen deze zones en de regionale en nationale wegenstructuur, zoals metro- en tramlijnen en de ringweg A10. Om de nadelige effecten van geluid van steeds meer vliegtuigen te neutraliseren, werd de Zwanenburgbaan 14 graden gedraaid. Na vijftientwintig jaar discussie kwam er een vijfde baan om de groei van het aantal vliegbewegingen voor de komende decennia op te vangen.

Schiphol Area Development Company (SDAC) werd in 1987 opgezet als een samenwerking met externe partners (de ING-bank, de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer) voor de aanleg, marketing en verkoop of exploitatie van hoogwaardige bedrijventerreinen rond Schiphol en het realiseren van infrastructuur. SDAC ontwikkelde talrijke bedrijventerreinen en kantoorparken, zoals industriepark Oude Meer (dicht bij het vrachtcentrum), Sky Park, Schiphol Triport (Schiphol-Centrum met WTC, hotels, kantoren, etc.) en de Riekerpolder. Tussen 2000 en 2004 kwamen de bedrijventerreinen Lijnden (35 hectare) in het noordelijke deel van Schiphol en Amsterdam-West (Osdorp) tot stand. De erkenning dat Schiphol een van de belangrijkste financiële pijlers is van de regio Amsterdam en dat infrastructurele bereikbaarheid een belangrijke vestigingsvoorwaarde is, heeft bijgedragen aan de voltooiing van de spoorring rond Amsterdam, de aanleg van de Noord/Zuidlijn en de commerciële uitbating van Amstel III rond de Rembrandttoren, vervolgens het ArenA-gebied en ten slotte de Zuidas. Schiphol, ooit een voorhof van Amsterdam, heeft de historische kern van de hoofdstad qua ruimtebeslag definitief overvleugeld.

De nieuwe economische orde, die leidde tot liberalisering van de luchtvaartmarkt, heeft ook de internationale luchtvaart niet onberoerd gelaten. De dereguleringsring maakte een eind aan nationale luchtvaartmaatschappijen en leidde tot allerhande allianties en fusies, waarvan de grootste de fusie tussen Air France en

Fig. 7 / 5

Kantoorlocaties in de Schipholregio, 2007

Bron: Abdel El Makhloufi (bewerkt op basis van verschillende kaarten Schiphol Group).



KLM was. De internationale concurrentie tussen vliegvelden spitte zich toe op hun toenemende productiviteit door de uitbreiding van verbindingen en bestemmingen, en een strakkere planning van aankomende en vertrekkende vliegtuigen tijdens piekuren.¹⁷ Transnationale luchtvaartmaatschappijen veranderden hun strategie van traditionele *origin–destination* (van vertrekpunt naar bestemming) in een model van *hubs* en *spokes*. De *hubs* zijn de grote luchthavens met een spilfunctie die luchtverbindingen met afgelegen *spokes* legt, wat in de praktijk betekent ‘omvliegen’ en vaker overstappen. Schiphol is zo’n *hub* en dat legt het vliegveld geen windeieren: het aantal passagiers nam gemiddeld met 5,6 procent toe in de jaren tachtig, met 9 procent in de jaren negentig en met 3,37 procent in de periode 2000–2007. Dat betekent overigens niet automatisch hogere winsten, omdat de prijzen van tickets sterk daalden en de kosten van bagageafhandeling, veiligheidsmaatregelen, integratie van internetmogelijkheden en dergelijke stegen. Ook is het opmerkelijk dat tussen 2000–2007 het aantal overstappassagiers met 20 procent afnam. Dat kan te maken hebben met de fusie van Air France en KLM, waardoor Charles de Gaulle een sterkere *hub* werd dan Schiphol, maar ook met de toenemende concurrentie tussen Europese *hub*-luchthavens en de opkomst van nieuwe *hub*-luchthavens in het Midden-Oosten, waar de milieulast minder hoog ligt.

De traditionele rol van Schiphol als bemiddelaar van de handel in snelheid en sensatie werd vanaf de jaren negentig uitgebreid met een bedrijfsmatige commercialisering. Met name aan de landzijde werd de reiziger als een consument benaderd en in de watten gelegd. Daarnaast trad Schiphol op als projectontwikkelaar. De aanblik van de terminal wordt vanaf dat moment bepaald door *fast food stands*, *retail shops* en *shopping malls*, hotels en restaurants en, dankzij vastgoedontwikkeling, ook de wijde omgeving door bedrijvenparken, kantoorconcentraties, internationale handelscentra, conferentie- en expositiecentra, sterrenhotels, centra voor amusement en culturele ontmoetingen. Kortom, allerhande voorzieningen die men ook in stadscentra verwacht.

Door al deze groeistruipen dijt de Haarlemmermeerpolder uit tot een van de meest dynamische centra in de Randstad. De diffuse verstedelijking resulteert in een compleet door ondernemersdriften uitgемergelde polder. Het noordwestelijke deel van het Groene Hart staat volledig in het teken van geluidscontouren, de banenconfiguratie en de bebouwing van Schiphol en de projectontwikkelingsactiviteiten. Hoofddorp en Nieuw-Vennep groeien (bijna) aan elkaar tot een stad van ongeveer 200.000 inwoners en de rest van de voormalige polder wordt overwoekerd door infrastructurele projecten, bedrijventerreinen met *big sheds* en kantoorparken, elk met een eigen verkavelingsstructuur. De bijdrage van de luchthaven aan de economie van de provincie Noord-Holland schommelt rond de 10 procent. De gemeenten en de provincie zijn doordrongen van de betekenis van Schiphol en passen intussen camouflagetechnieken toe door de polder te compartimenteren en bedrijventzones te ‘omsingelen’ met grootschalige bosaanplant.

Samenvattend kunnen we concluderen dat Schiphol een sleutelrol speelde in de verandering van de Haarlemmermeerpolder van een puur agrarische economie in een steeds verder gevarieerde economie van handel, transport, grondtransacties en andere commerciële activiteiten. De ruimtelijke effecten ervan werden zichtbaar in een exponentieel groeiend ruimtebeslag door bedrijventerreinen en kantoorparken in de nabijheid van de luchthaven en langs spoor- en snelwegnetwerken. Het ontstaan, de groei en stagnatie van nevelsteden zowel in

generieke zin als in specifieke gebieden voltrekt zich volgens wetmatigheden die zich weinig aantrekken van de traditionele ruimtelijke ordening in de zin van een democratische afweging van ruimtelijk-economische belangen. Eerder dan de uitkomst van stedenbouwkundige ordeningsprincipes lijken ze de uitvloeisels van een slag om de ruimte, gericht op het veroveren van zones waarin een of enkele functies worden ondergebracht. Op hun beurt zijn deze zones weer aangetakt op de logistieke infrastructuur die van al deze lappen weer een morfologische deken maakt. Deze uitgestrekte achtertuin van het vliegveld is een onlosmakelijk onderdeel van de hedendaagse stedelijke regio. Tegelijkertijd is deze veldslag op maaiveldniveau weer een afspiegeling van een moordend economische gevecht in het luchtruim, waarin concurrentiepositie, marktaandeel, kostenbeheersing en marketingconcepten als wapens worden ingezet.

Civitas

Te Amsterdam zag ik lord Aylburie met zijne vrouw en dochters door de stinkende grachten varen; hoe hebben zij het uitgehouden? Hij wilde ook naar Zaandam, dat de Koning van Engeland, zooals hij mij eens zeide, het meest van alles in Holland bewondert. 6e Aoust 1678.

Constantijn Huyghens (1596–1687)
in een brief aan prins Willem III

Hartje zomer ruikt Amsterdam naar patat, shag en verschaald bier. In nauwe straten, waar de dichte mensenmassa's daar nog een eigen geur aan toevoegen, hangen die dampen als een heiige walm in de lucht. In de Kalverstraat, de oude en lawaaierige steeg die vanaf de Dam zuidwaarts kronkelt, stolt de stroom toeristen om vier uur 's middags tot één grote 'kleverige' brij. Maar in Amsterdam lokken de stegen; brede straten stoten af.

Simon Schama (1945)
Overvloed en onbehagen. De Nederlandse cultuur in de Gouden Eeuw, 1988

De stad als sociaal lichaam

Ware armen en liefdadigheid

Anita Boele

Stedelijke armenzorg

In de laatmiddeleeuwse en vroegmoderne steden van de Noordelijke Nederlanden gold een goed functionerend armenzorgstelsel als iets om trots op te zijn. Zo besteedt de Haarlemse predikant en stadschroniqueur Samuel Ampzing in zijn *Beschrijving ende lof van Haarlem* (1628) ruim twintig pagina's aan de Haarlemse armenzorginstellingen. De voorzieningen voor armen, wezen, zieken en bejaarden beschouwt hij als het resultaat van het roemwaardige beleid van de stedelijke bestuurders en als een bewijs voor hun godzaligheid.

Een goed armenzorgstelsel veronderstelde dat onderscheid werd gemaakt tussen ware of hulpwaardige armen en hun tegenpolen, de valse armen. Er is al het nodige geschreven over de mechanismen van criminalisering en uitsluiting waaraan de laatsten werden onderworpen.¹ Maar hoe was de beeldvorming van hulpwaardige armen? Welke ideeën waren over hen in omloop en welke taken kregen zij binnen de stad toebedeeld? Hieronder zal aan de hand van gasthuis-reglementen, notariële documenten, beschrijvingen van gebruiken waarin armen participeerden en een aantal toneelspelen getracht worden op die vraag een antwoord te geven. Centraal daarin stond het besef deel uit te maken van een gemeenschap. Dit kon de stad zijn, maar ook kleinere eenheden als de parochie of de buurt of juist stadsmuren overschrijdende verbanden als de gemeenschap van gelovigen. Het hing van het belang van deze gemeenschap af of iemand voor bepaalde vormen van steun in aanmerking kwam. Zeker met het wegvallen van de Kerk als vanzelfsprekende samenbindende instantie aan het einde van de zestiende eeuw lijkt het gemeenschapselement steeds belangrijker te worden.

Het Haarlemse Oudemannenhuis

'Meretur hic spectari (...) het oldemannenhuis, 't welck veel eerder schynt een Paleis van een Prince', noteert de Harderwijkse burgemeester Ernst Brinck (1582–1649) na een bezoek aan het zeventiende-eeuwse Haarlem in zijn reisverslag.² Hij doelt met dat 'Paleis van een Prince' op het pand aan het Groot Heiligland waar sinds 1609 bejaarde mannen werden verzorgd. Inderdaad ging het om een groot en statig complex, een 'herlicke timmerage', om de bewoondingen van onze bezoeker te gebruiken. Via een met figuren en wapenschilden versierd poortgebouw kwam men bij een vierkante binnentuin. Tegenover de ingang lag het hoofdgebouw met de eetkamer, de keukens en regentenkamers. De bewoners

woonden getweeën in huisjes die rond de binnentuin waren gebouwd.³

De stichting van het huis was een initiatief geweest van het Haarlemse stadsbestuur. Tijdens vergaderingen van de vroedschap was de zorg voor mannelijke bejaarden al een aantal keren ter sprake gekomen.⁴ In 1607 besloot de magistraat een nieuw pand te laten bouwen op het Groot Heiligland. De financiering van dit bouwproject gebeurde grotendeels uit de opbrengsten van een liefdadigheidsloterij. Voorafgaand aan deze loterij hadden de rederijders van de Haarlemse kamer Trouw Moet Blycken een groot literair festival georganiseerd. De uit verschillende plaatsen toegestroomde bezoekers konden op de Grote Markt opvoeringen bijwonen van toneelstukken en luisteren naar gedichten en liederen.⁵ In alle bijdragen stond het thema armenzorg centraal en de noodzaak tot solidariteit met de 'leden van Christus', zoals de arme oude mannen in diverse bijdragen werden genoemd. Op verschillende locaties in de stad werden lootjes verkocht en stonden collectebussen opgesteld. Zo stond de stad gedurende tien dagen volledig in het teken van liefdadigheid.

Ampzing refereert eraan in zijn kroniek, en niet alleen aan het wijze beleid en de godvruchtigheid van het stadsbestuur, maar ook aan de solidariteit van de stadsbevolking en de vele bezoekers die vrijgevig loten hadden gekocht. Ook na de oprichting was die solidariteit nog herhaalde malen door (rijke) Haarlammers aan de instelling betoond, in de vorm van giften, rentebrieven en obligaties. Gedenkplaten op en in het pand herinneren aan deze gulheid. Buiten bij de toegangs-

Fig. 8 / 1

Het Oudemannenhuis aan het Groot Heiligland te Haarlem, waarin nu het Frans Hals Museum is gevestigd.

Foto: Margareta Svensson/Frans Hals Museum, Haarlem



poort, waar een collectebus stond, kon deze vrijgevigheid worden herhaald. Boven de bus hing een gedicht dat in vergulde letters de voorbijganger in naam van de oude mannen opriep tot liefdadigheid.⁶ Refererend aan de 'arbeyd en de tijd' waardoor de krachten van de oude mannen waren afgenomen en aan de beloning die de milde gevers van God konden verwachten, werd hun gevraagd een gift te doen.

Een sociaal lichaam

Het Haarlemse Oudemannenhuis was een exponent van ontwikkelingen in de armenzorgpraktijk zoals die zich rond 1600 in verschillende Hollandse steden voordeden. Na de woelige jaren van de Opstand en de vestiging van de gereformeerde religie als de geprivilegieerde godsdienst in de Noordelijke Nederlanden stond de organisatie van de armenzorg in verschillende plaatsen weer volop in de belangstelling. Stadsbesturen hadden de katholieke instellingen geconfisqueerd en onder hun toezicht geplaatst. Met de diaconieën van de Gereformeerde Kerk (en later ook van de Lutherse en Doopsgezinde Gemeenten) traden nieuwe belanghebbenden op de voorgrond.⁷ Nieuwe armenhuizen bestemd voor specifieke doelgroepen openden hun deuren, terwijl publieke werkprojecten en bedelverboden de straten moesten vrijwaren van vagebonden en bedelaars.⁸

Een integraal onderdeel van deze ontwikkelingen – waarvan de meeste overigens op zichzelf niet nieuw waren – vormde de kwalificatie en categorisatie van armen en de ontwikkeling van specifieke 'zorgarrangementen' voor afzonderlijke groepen. De belangrijkste scheiding daarbij was natuurlijk die tussen ware en valse armen, tussen diegenen die wel en niet voor een of andere vorm van steun in aanmerking kwamen. Binnen de eerste categorie werd door de verschillende instanties die zich in de stad met de zorg voor armen bezighielden nog verder gedifferentieerd: tussen inwoners en vreemdelingen, burgers en ingezetenen, lidmaten en toehoorders, gildeleden en niet-gildeleden. Kortom, de ene arme was de andere niet. Het niet beschikken over voldoende middelen om in de eerste levensbehoeften te voorzien, was een noodzakelijke maar zeker geen voldoende voorwaarde om voor zorg in aanmerking te komen. Criteria als de oorzaken van iemands armoede, diens morele kwaliteiten en de relatie tussen hem en de potentiële gever waren even belangrijk, zo niet belangrijker.

Wat dit laatste betreft is in een aantal recente studies gewezen op het verband tussen enerzijds de vorming, instandhouding en zelfdefiniëring van gemeenschappen en anderzijds de ontwikkeling van de armenzorg daarbinnen.⁹ Door te bepalen welke personen voor steun in aanmerking kwamen, werden de grenzen van de gemeenschap afgebakend. Enerzijds impliceerde dit dat bepaalde personen buiten de solidariteitsgemeenschap werden gesloten. Anderzijds gingen armenzorg en liefdadigheidsactiviteiten een belangrijke rol spelen in het ontstaan en versterken van de sociale relaties binnen die solidariteitsgemeenschap.¹⁰

Hierachter schuilt het idee van de gemeenschap of groep als een sociaal lichaam waarin de leden door afhankelijkheidsrelaties met elkaar verbonden zijn. In laatmiddeleeuwse en vroegmoderne teksten is een variant van deze notie terug te vinden in de wijdverspreide metafoor van een gemeenschap of de stad als een lichaam.¹¹ Naast een politieke kende dit beeld ook een sociale connotatie, waarbij het gebruikt werd om de noodzaak van wederzijdse steun en afhankelijkheid uit te drukken. Arm en rijk waren van elkaar afhankelijk als ledematen van

hetzelfde lichaam. Elk had zijn eigen taak en functie, waarbij onderlinge solidariteit onmisbaar was. Immers, als de kleine teen zich bezeerde, rezen de haren te berge, zoals een gereformeerde predikant het in het midden van de zeventiende eeuw uitdrukte.¹²

Verbale beeldvorming over armen speelde hierbij een belangrijke rol. Immers, door de arme op een bepaalde manier te karakteriseren, werd hij binnen dan wel buiten het sociale lichaam van de gemeenschap geplaatst, werd hij een hulpwaardige behoeftige dan wel iemand die van steun moest worden uitgesloten. Daarnaast zegt de manier waarop een gemeenschap haar hulpwaardige armen beschrijft iets over de wijze waarop ze zichzelf ziet. De kenmerken en eigenschappen die aan deze armen werden toegeschreven, maakten hen tot acceptabele leden van de eigen groep.

De arme buur als 'evenkorsten'

Laatmiddeleeuwse liefdadigheid wordt over het algemeen gekwalificeerd als religieus. De werken van barmhartigheid vormden het uitgangspunt, de ongedifferentieerde en vrijwillige liefdadigheid was de praktijk en de Kerk trad op als de belangrijkste animator van beide. Die kwalificatie hangt samen met de centrale positie die het geven van aalmoezen binnen de laatmiddeleeuwse vroomheid bezat. Liefdadigheid was een manier om te boeten voor gedane en gebiechte zonden. In biechtspiegels en preken werden gelovigen aan de hand van de werken van barmhartigheid aangespoord hun arme naasten te gedenken. Bovendien had Christus zich met armen vereenzelvigd. Wat aan de minste van Zijn broeders was verricht, had men immers aan Hem gedaan.

Laatmiddeleeuwse stedelingen gaven hun eigen invulling aan deze religieuze noties. Hoe dit gebeurde, laat een vijftiende-eeuwse notarisakte uit Den Bosch zien.¹³ In het najaar van 1480 verschenen enkele buurt- of blokmeesters uit die stad bij de notaris om zaken vast te leggen met betrekking tot de armenzorg in hun wijk. Directe aanleiding voor hun actie was de grote armoede waar veel buurtbewoners mee te kampen hadden. De akte opent met een verwijzing naar de werken van barmhartigheid uit Mattheus 25. In dit bekende Bijbelgedeelte vertelt Jezus over de dag des oordeels waarop iedereen gevraagd zal worden in hoeverre hij de werken van barmhartigheid heeft verricht aan de minsten van zijn broeders. Vanuit de christelijke plicht tot naastenliefde en de opdracht de werken van barmhartigheid te vervullen, wilden zij de zorg voor hun 'evenkorsten', hun arme medemens, ter hand nemen.

Uit het vervolg van de akte blijkt dat niet iedere arme of naaste op hulp kon rekenen. Zeer gedetailleerd worden de straten en stegen van het blok beschreven dat onder de verantwoordelijkheid van de blokmeesters viel. Alleen mensen die in deze afgebakende wijk woonden, konden een beroep doen op de zorg van de blokmeesters. Ze worden nader omschreven als zieken of kraamvrouwen, mensen dus die over het algemeen slechts tijdelijk niet tot werken in staat waren. In het bijzonder worden de zogenoemde 'huysarmen' vermeld. Tot deze groep behoorden de armen die niet in een gasthuis woonden. Over hen wordt bovendien opgemerkt dat zij niet 'openbairlijk bedelden', dus niet bedelend langs de huizen trokken.

De Bossche notarisakte laat de verwevenheid zien van religieuze en sociale waarden die kenmerkend was voor de laatmiddeleeuwse armenzorgpraktijk. De

blokmeesters spraken in hun akte de verwachting uit dat de getroffen maatregelen de vrijgevigheid van de wijkgenoten zouden doen toenemen. Deze solidariteit richtte zich als eerste op de arme bewoners van de buurt. Dat waren de armen die men kende, naast wie men woonde en met wie men wellicht samenwerkte. Aloude religieuze noties als de werken van barmhartigheid en de christelijke plicht tot naastenliefde werden gebruikt om niet zomaar alle armen te helpen, maar alleen de armen die tot de eigen groep behoorden en die bovendien voldeden aan specifieke criteria.

Ook uit andere steden zijn hiervan voorbeelden te geven. Zo lieten de Heilige Geestmeesters (functionarissen die in de vijftiende en zestiende eeuw in verschillende steden een belangrijke coördinerende rol vervulden binnen de armenzorg) hun activiteiten omlijsten met de notie van de werken van barmhartigheid. De Heilige Geestmeesters van Haarlem en Alkmaar bijvoorbeeld gaven rond 1500 zelfs de opdracht tot vervaardiging van altaarstukken waarop de werken van barmhartigheid waren afgebeeld.¹⁴ Die moesten het belang ervan bij henzelf en de kerkgangers inprenten. Op gezette tijden verzorgden de Heilige Geestmeesters vanuit zogenoemde 'tafels' in de parochiekerk uitdelingen van levensmiddelen, geld, schoenen en kleding. Het was echter geen ongedifferentieerde vrijgevigheid die vanuit deze voedselbanken plaatsvond. Alleen de armen die woonden in de betreffende parochie kwamen in aanmerking voor het brood en het spek dat op vaste tijden werd uitgedeeld.¹⁵ Ook hier werden de 'minste van Christus' broeders' nader aangeduid als de armen uit de directe gemeenschap. Uiteraard werden ook aalmoezen gegeven aan voorbijgangers en bedelaars van buiten de stad, maar de primaire aandacht gold de eigen groep, of dit nu de buurt, de parochie of de stad was.

Ledematen van Christus

De laatmiddeleeuwse kerk had aan armen een bijzondere rol toegedacht. Vanwege hun armoede, die zij deelden met Christus, die immers tijdens zijn leven op aarde ook arm was geweest, stonden zij dicht bij God. Als levende leden van Zijn lichaam vormden zij een verbindende schakel tussen hemel en aarde. Zij maakten als het ware deel uit van 'the sacred in a city'.¹⁶

Laatmiddeleeuwse stedelingen gaven zowel individueel als in groepsverband invulling aan deze gedachte. Een mooi voorbeeld vormt de jaarlijkse kerstmaaltijd van het Haarlemse Heilige Kerstmisgilde. Voor die maaltijd werden jaarlijks dertien armen uit de stad uitgenodigd. Het getal dertien was een verwijzing naar Christus en zijn apostelen. Voordat de leden van het gilde aan hun deel van de maaltijd begonnen, bedienden zij de aanwezige armen. In de vijftiende eeuw lijkt dit bedienen van de armen geleidelijk naar de achtergrond te zijn verschoven. In sommige jaren kregen de armen slechts geld om eten te kopen en was van een gemeenschappelijke maaltijd geen sprake meer. Tegelijkertijd bleef het bedelen van dertien armen een jaarlijks gebruik, zelfs in periodes waarin wegens geldgebrek moest worden afgezien van een gildemaaltijd voor de leden.¹⁷

Ook van andere gilden en broederschappen in de Nederlanden is bekend dat ze op gezette tijden dertien armen uitnodigden voor een maaltijd. De schutters van het Sint-Jorisgilde uit Gouda bijvoorbeeld hielden maandelijks een mis bij hun altaar in de Sint-Janskerk, waarbij een tafel werd gedekt met dertien porties brood, vis (of vlees) en bier voor evenveel armen. Ook rijke particulieren organiseerden

Fig. 8 / 2

Het spijzen van de hongerigen. Paneel van een veelluik met de zeven werken van barmhartigheid. Meester van Alkmaar, 1504. Een inscriptie onder het schilderij herinnert de kijker: 'Deelt mildelick den armen, God zal u weder ontfarmen'.

Bron: Rijksmuseum Amsterdam, objectnr. SK-A-2815-1



zulke maaltijden in hun eigen huis.¹⁸ Voor de duur van de maaltijd bekleedden de genodigde armen de rol van *pauperes Christi*. In hen waren Christus en Zijn apostelen zelf bij de maaltijd aanwezig. Op deze manier brachten gildeleden of individuele burgers de woorden van Jezus uit Matteüs 25 letterlijk in de praktijk.

Opvallend zijn de taken die armen en zieken in stedelijke gasthuizen en hospitalen kregen opgedragen. Zo bepaalde het reglement van het Haarlemse leprozenhuis dat alle bewoners aan het eind van de dag gezamenlijk op de knieën moesten om te bidden voor hen die geld en goederen aan het huis hadden geschonken.¹⁹ In het Leidse leprosohuis vond bij het luiden van de avondklok een soortgelijk ritueel plaats. Alle bewoners dienden op dat ogenblik geknield drie Ave Maria's (weesgegroeten) te lezen en hun weldoeners te gedenken.²⁰ Verder moesten zij iedere zondag de mis bijwonen en voor en na iedere maaltijd een paternoster (onzevader) en een Ave Maria bidden voor de gevers. Dit omvangrijke pakket godsdienstige verplichtingen in leprozenhuizen kan mede worden verklaard uit de ambivalente positie die aan deze ziekte – een straf van God of een goddelijke verkiezing – werd toegedicht.²¹ Toch worden dergelijke bepalingen ook gevonden in de reglementen van andere gasthuizen. Tussen God en de arme (of zieke) bestond nu eenmaal een bijzondere gebedsrelatie: zij verbonden de gever met God.

Deze intermediaire functie was ook zichtbaar tijdens begrafenis- en memorie-missen. Een vast onderdeel van deze plechtigheden vormden de openbare uitdelingen aan de aanwezige armen. In overeenstemming met de testamentaire beschikkingen van de overledene ontvingen zij broden, vlees, boter of haring. Ook kleding, schoenen of geld behoorden tot de mogelijke giften.²² Als tegenprestatie zeiden de armen gebeden voor de ziel van hun weldoener. Daarmee leverden zij een essentiële bijdrage aan diens zielenheil. Door hun gebeden namelijk verzachtten zij de aard en verminderden zij de duur van de straffen die de ziel van de overledene moest ondergaan in het vagevuur.²³

Wie die armen precies waren die in bovenstaande rituelen en gebruiken participeerden, is doorgaans niet bekend. Incidenteel biedt een document daar meer zicht op, bijvoorbeeld het reglement van het Deventergasthuis uit 1418.²⁴ De verzorgsters worden in dit stuk opgeroepen zich in het bijzonder in te zetten voor de 'leden Christi'. Het ging hierbij om armen uit de stad die wegens ziekte of ouderdom niet langer in staat waren in hun levensonderhoud te voorzien. Door hun burens konden zij worden voorgedragen bij de schepenen en burgemeesters, die vervolgens besloten of zij in aanmerking kwamen voor een plaats in het gasthuis. Zulke leden van Christus waren ook de armen die deelnamen aan de hierboven genoemde broederschapsmaaltijden. Voor Gouda is bekend dat de Heilige Geestmeesters, die in deze stad de zorg voor de huiszittende armen coördineerden, betrokken waren bij de organisatie van deze maandelijkse maaltijden.²⁵ Dit versterkt het vermoeden dat het ook bij deze gelegenheden ging om armen uit de stad die vooraf door de Heilige Geestmeesters waren geselecteerd.

Een christelijke overheid

In de decennia rond 1600 deden zich op verschillende terreinen grote veranderingen voor, die ook hun weerslag hadden op de stedelijke armenzorgpraktijk. De gereformeerde godsdienst werd in veel steden de enige formeel toegelaten religie, terwijl de openbare katholieke eredienst werd verboden en katholieke instellingen werden opgeheven. Hiermee kwam tevens een einde aan de religieuze

rituelen waarin armen een rol hadden gespeeld en van de Kerk als initiator en organisator daarvan. Vanaf dat ogenblik was de stedelijke overheid de belangrijkste speler op het gebied van de armenzorg. Die betrokkenheid kende overigens al een lange geschiedenis. Vanaf de oprichting van de eerste gasthuizen in de dertiende en veertiende eeuw mengde ze zich in financiële aangelegenheden of had ze inspraak bij de benoeming van bestuurders.²⁶

Door het toenemende aantal armen in de zestiende eeuw werd de organisatie van de stedelijke armenzorg regelmatig besproken in vergaderingen van het stadsbestuur. Ook vaardigde die op gezette tijden keuren uit die bedelactiviteiten binnen de stadsmuren moesten beperken. Door humanisten als Juan Luis Vives en de Haarlemmer Dirck Volkertsz Coornhert werd deze tendens gestimuleerd en met argumenten onderbouwd. Beiden hadden de taken van de overheid in dit kader vergeleken met die van een arts.²⁷ Een goede geneesheer deed er alles aan om te voorkomen dat ernstige kwalen voortwoekerden en droegen er zorg voor dat aan zieken de best mogelijke hulp werd geboden. Op dezelfde wijze diende ook het stadsbestuur de gemeenschap te beschermen tegen profiteurs. Hierbij gold dat voorkomen beter was dan genezen: het 'bloederige afsnijden' van verziekte lichaamsdelen of het uitschrijven van bittere recepten als verbanning of geseling waren immers veel minder prettige maatregelen.²⁸

Zelf maakten stadsbestuurders eveneens opmerkingen over hun speciale taak op dit gebied, onder meer in de keuren die zij uitvaardigden. Daarin omschreven zij de zorg voor de armen expliciet als een goddelijke opdracht en omkleedden die met religieuze noties. Het stadsbestuur van Deventer bijvoorbeeld spreekt in een armenverordening uit 1581 van 'die Godtsalige werckenn' en wenst dat deze 'einen voertganck mogenn hebbenn ther ehren Gades Almechtich, tot stichtunge der jungenn joegett, unnd tot sunderlingen heill unnd walfaert deser Stadt'.²⁹

In een Haarlemse stadskeur uit 1609 wordt armenzorg omschreven als een door God opgelegde taak die in het bijzonder ook de overheid betrof:³⁰

Den schout, burgermeesteren, schepenen ende raden (...) bemerckende dat de versorginge der gerechten ende waren Armen by God almachtich allen Menschen ende sonderlinghe den overheyt seer hoochlicken is bevolen ende dat sulcx noodich ende dienstelick is by alle middelen te arbeyden dat den selven armen met behoorlick opsicht ende handreyckinge naer hueren noot ende met discretie werden ghedient ende versorgt.

Deze zorgtaak gold in de eerste plaats natuurlijk weer de ware armen. In het vervolg van de keur worden deze ook expliciet onderscheiden van de bedelaars die geassocieerd werden met diefstal, misbruik en slecht gezelschap.

Bepalingen zoals die in de ordonnanties uit Deventer en Haarlem beantwoordden aan het bredere ideaal dat verschillende stadsbesturen rond 1600 wensten uit te dragen, namelijk dat van de stad als een christelijk en sociaal lichaam onder leiding van een non-confessioneel stadsbestuur.³¹ Samen met de andere inwoners droeg de stedelijke overheid zorg voor de 'gerechten ende waren armen' en gehoorzaamde daarmee aan een opdracht die haar door God zelf was opgelegd.

Hoe stond het rond 1600 met de beeldvorming over deze ware armen? Een interessante bron hiervoor vormt het *Const-thoonende iuweel* (1607), een boek met de bijdragen aan de Haarlemse rederijkerswedstrijd van 1606, die voorafgaand aan de grote liefdadigheidsloterij voor het Oudemannenhuis was gehouden. In alle spelen die tijdens dit festival waren opgevoerd en in het *Const-thoonende iuweel* waren opgenomen, komen personages voor die de rol van bejaarde mannen speelden.

Via directe en indirecte aanwijzingen krijgen we een idee hoe deze oude mannen op het toneel werden uitgebeeld. Zo gingen de betreffende personages 'arm gekleed', liepen sommigen van hen kreupel of steunden op krukken. In verschillende spelen is sprake van bedroefde gezichten, van handen die wanhopig naar de hemel worden opgeheven en van gekuch en gezucht. Deze visuele en dramatische elementen moesten de verhalen versterken die deze personages over zichzelf vertelden, verhalen waarin uitgebreid werd stilgestaan bij de oorzaken van hun armoede. Sommige oudjes hadden te kampen met ziekte en ouderdomskwalen, anderen waren getroffen door oorlog of waren het slachtoffer geweest van geloofsvervolging. Terwijl sommigen vertelden over hun levenslange strijd tegen armoede, die zij ondanks een goede arbeidsinstelling hadden moeten voeren, verhaalden anderen over hun voormalige, welbestede rijkdom en het ongeluk dat hen had getroffen.

Eén ding is duidelijk: de armoede waaronder deze oude mannen gebukt gingen, was niet het gevolg van eigen falen, maar van externe omstandigheden. Zij kenmerkten zich door de wil om te werken, maar waren daar vanwege ziekte en ouderdom niet langer toe in staat. Wanneer een personage in een van de spelen de arme oude mannen wegzet als luie bedelaars, de categorie armen die juist moest worden uitgesloten van steun, wordt hij streng terechtgewezen:³²

Och vriendt en spreek doch niet soo oneerbaer,
Want wy zijn altegaer susters en broeders verstaet dit,
Christus is wel elck mans hooft, alderliefste, maer
Wy zijn alle voorwaer onder malcand're d'een des anders lit,
En een'ge kind'ren van die, dien ter rechterhand des Vaders voor ons bit,
Van wiens den Armen scherp'lijck wert bevolen,
Elck een die hier in weelde overvloedich sit.

De arme oude mannen worden hier gepresenteerd als familieleden van de rest van de bevolking. Via Christus, hun hemelse vader, waren rijk en arm met elkaar verbonden. Dit bracht voor de meer welgestelde 'kinderen' de verplichting met zich mee hun arme 'zussen' en 'broers' te helpen. Naast het beeld van rijken en armen als leden van dezelfde familie wordt in dit citaat ook de lichaamsmetafoor gebruikt. Christus als het hoofd vormde de verbindende schakel tussen de verschillende ledematen van hetzelfde lichaam. Zijn menswording en vooral ook Zijn lijden en sterven worden gepresenteerd als de basis voor de relatie tussen arm en rijk. Dit beeld was al eeuwenlang door verschillende partijen ingezet om op te roepen tot solidariteit. Ook tijdens de wedstrijd van 1606 was het een belangrijke notie. Eén wedstrijdonderdeel, het refrein, was zelf geheel gewijd aan de lichaamsmetafoor. Het benadrukken van de relatie tussen arm en rijk moest het publiek bewegen tot liefdadigheid, in casu het kopen van loten voor de Haarlemse loterij.

Een gedeelde kwetsbaarheid

De verbondenheid tussen armen en rijken werd in de spelen nog op een andere manier ingevuld. Die blijkt onder meer uit de levensverhalen die de oudjes vertellen. 'Dus niemant can segghen, daer toe sal ick niet comen', luidt de terugkerende regel aan het eind van elk van de vier strofen van het refrein waarin een van hen in het spel van de Haagse kamer zijn tragische levensverhaal uiteenzet.³³ Sommige oude mannen refereerden aan hun voormalige rijkdom en goede positie die zij waren kwijtgeraakt. Anderen vertelden over hun eervolle afkomst, die voorkwam dat zij vervielen in slechte praktijken als hoerenbezoek en diefstal. De schande die zij hun ouders daarmee zouden berokkenen zou immers te groot zijn, aldus een van de oudjes. Een van de oude mannen klaagde erover hoe hij van het ene op het andere moment zijn vrouw, kinderen en bezittingen was kwijtgeraakt. Voordat je het weet verkeer je zelf in deze positie, klonk de waarschuwing die hij daaraan verbond: in de huidige onzekere tijden konden geld en bezittingen zomaar verloren gaan.

Al deze elementen zinspelen op een zekere gelijkheid tussen de armen en hun potentiële weldoeners, meer in het bijzonder op gelijkheid wat betreft de kwetsbaarheid voor armoede en ongeluk. Armoede kon in feite iedereen voor

Fig. 8 / 3

De Oudeman. Detail van een prent met de intrede van de Vlaamse kamer uit Haarlem ter gelegenheid van de Haarlemse loterijwedstrijd van 1606. Uit: *Const-thoonende iuweel (...)* (Zwolle: Zacharyas Heyns, 1607).

Bron: Universiteitsbibliotheek Groningen, 'EP'EP E 251 A



kortere of langere tijd overkomen. Ook mensen die hardwerkend, netjes en spaarzaam hun tijd hadden doorgebracht, werden soms het slachtoffer van economische tegenslag, ziekte, oorlog of geloofsvervolging – factoren dus die buiten hun macht lagen. Een bijdrage aan de bouw en instandhouding van het Oudemannenhuis kon aldus beschouwd worden als een soort verzekeringspremie.³⁴ Mochten de gulle gevers zelf ooit in mindere omstandigheden komen te verkeren, dan zou deze instelling hun een weliswaar sobere maar niettemin eerbare levensavond bieden.

Met het creëren en benadrukken van verbondenheid tussen armen en weldoeners sloten de rederijders aan bij contemporaine conventies. Ook andere spelers in de stedelijke armenzorg van na de Reformatie, zoals de kerkelijke diaconieën, gilden en particuliere stichters, richtten hun zorg in de eerste plaats op de armen die tot hetzelfde collectief behoorden.³⁵ Zij beschouwden zichzelf als behorend tot één gemeenschap, waarvan de leden waarden, belangen en tradities deelden en elkaar solidariteit verschuldigd waren.

Tegelijkertijd werd tijdens de wedstrijd van 1606 aan dit idee een eigen invulling gegeven. Opvallend is bijvoorbeeld dat kwalificaties als burgerschap of het behoren tot een bepaalde religieuze denominatie in de beeldvorming van de arme oude mannen ontbreken. De verklaring hiervoor moet wellicht gezocht worden in de pluriformiteit van het publiek. De wedstrijd werd immers bezocht door mensen die afkomstig waren uit verschillende steden en dorpen. Bovendien verenigde de Gereformeerde Kerk rond 1600 slechts een minderheid van de bevolking. Om zo veel mogelijk bezoekers aan te zetten tot het kopen van lootjes, werd teruggegrepen op gedeelde belangen en traditionele noties waardoor toeschouwers en arme oude mannen leden van eenzelfde lichaam werden.

Tot slot

Natuurlijk waren dit ideaalbeelden, want de Haarlemse bejaarden vormden slechts een kleine minderheid van het totale aantal bedeelden in de stad. Voor de meeste armen was een leven in het 'paleis van een prince', zoals de Harderwijkse burgemeester het Oudemannenhuis noemde, niet weggelegd. Bovendien vormde de stad zeker niet het enige 'sociale lichaam'. Binnen de stadsmuren waren er immers diverse andere groepen, zoals de gilden en kerkelijke diaconieën, die zich vooral richtten op de 'eigen' armen.

Deze beelden laten echter zien hoe het oude idee van de stad als een christelijke gemeenschap na de Opstand onder een in religieus opzicht verdeelde bevolking opnieuw kon worden ingevuld. Armenzorgvoorzieningen als het Oudemannenhuis waren de blijvende monumenten van een gezamenlijk in de praktijk gebrachte christelijke liefdadigheid. Ze werden beschreven in stadskronieken en geprezen door reizigers. Gedenkplaten en gedichten bij collectebussen herinnerden voorbijgangers aan de vrijgevigheid van hun medeburgers en riepen op hun goede voorbeeld te volgen. De vroegmoderne stad beschouwde zichzelf immers nog steeds als een christelijke gemeenschap. De zorg voor de ware armen was een van de manieren waarmee dit zelfbeeld werd uitgedragen.

Putten uit bronnen, bronnen uit putten

De sociale geschiedenis van waterput en beerput

Jeroen Benders & Dick de Boer

Putten als studieobject

Voor bewoners en bestuurders van middeleeuwse en vroegmoderne steden was de beschikbaarheid van vers, schoon water en de afvoer van fecaliën een punt van voortdurende zorg. Daarbij speelden twee soorten putten een essentiële rol: waterputten en beerputten. Beide zijn nog nauwelijks op een structurele, vergelijkende wijze bestudeerd. De aandacht heeft zich in de Noordelijke Nederlanden beperkt tot een tentoonstellingscatalogus en incidentele rapportages. Voor wat de Zuidelijke Nederlanden betreft, is het thema onlangs meer in de belangstelling komen te staan.¹ Recent heeft Roos van Oosten een begin gemaakt met het plaatsen van het archeologisch onderzoek van en naar beerputten in een breder conceptueel kader.² Tot nu toe zijn vooral verslagen van materiële vondsten uit putten verschenen, zonder een chronologische, typologische of functionele vergelijking.³ Slechts sporadisch is het beerputonderzoek in verband gebracht met de bredere afvalproblematiek of met interne stedelijke structuren.⁴ Waar het gaat om waterputten, -kelders en -pompen hebben de schaarse publicaties voornamelijk betrekking op de watervoorziening van individuele steden sinds 1800 en nauwelijks op die van de periode ervoor.⁵ Aanleg, gebruik en beheer van water- en beerputten moeten in een breed sociaal-historisch en stadsmorfologisch kader geanalyseerd worden. Deze bijdrage biedt aan de hand van enkele voorbeelden een aanzet in die richting.

De stad als sociaal lichaam

In het onderzoeksproject 'The town as a body social' wordt uitgegaan van het antropomorfe concept waarbij de samenleving wordt gezien als een lichaam. In de Late Middeleeuwen gebruikten politieke filosofen als Nicolas Oresme, Jean Gerson, Guillaume Fillastre en Christine de Pisan begrippen als *bonum commune* (gemene best), *res publica* (publieke zaak) en *aequitas* (billijkheid) om de ideale samenleving te definiëren. Dit type 'organische intellectuelen' werkte ook de lichaamsmetafoor binnen het politieke discours verder uit.⁶ Het bleek een perfect beeld om de gewenste samenleving mee te beschrijven. Christine de Pisan bijvoorbeeld toonde in haar *Livre du corps de policie* (1406–1407) een oprechte zorg voor de zwakkeren in de samenleving en stelde dat voor de gezondheid van het gehele politieke lichaam alle lichaamsdelen gezond moesten zijn.⁷

Het is duidelijk dat deze metafoor even goed kon dienen als basis voor een

‘stadsraison’.⁸ Dit blijkt onder andere uit een gedicht van de secretaris van het Duitse stadje Eisenach, Johannes Rothe, die in dezelfde periode als Christine de Pisan schreef:

Eyn icliche gewonlich stad
 sich als eyn menschen licham hat
 myt irn gewonlichen amptluten.
 Dyt glichnisse will ich uch düten:
 der ratsmeister daz houbt is (...)
 Daz hoübt dy synne beslüsset
 des der gancze licham genüsset
 also das her sich darnach richtet
 und czü den synnen dez houbtes phlichtit.
 Eyn igclich hoübt, wanne daz krankit
 und an synnen krefften wangkyt
 an dez licham wirdet weder obin
 noch undennirgen keyn gesüntheit fünden.

[Ieder gewone stad is opgebouwd als een menselijk lichaam. Deze gelijkenis zal ik u uitleggen. De burgemeester is het hoofd (...). Het hoofd bevat het verstand waarvan het hele lichaam voordeel heeft, zodat het zich daarnaar richt en zich verplicht tot de wensen van het hoofd. Altijd als een hoofd ziek wordt en wisselvallig van krachten is, zal men nergens aan het lichaam, boven noch onder, gezondheid kunnen vinden.]

Verderop duidt hij de schrijvers aan als de ogen van de stad, de wachters als de oren, de kooplieden als de longen en de brouwers als de lever en de blaas. Het botten- en aderstelsel dat de kern van het stedelijk lichaam uitmaakt, zijn de mannen en vrouwen die allerlei handwerk uitoefenen.⁹

Dit stedelijk lichaam had voortdurend vers bloed nodig. De premoderne stad was een sociale ‘vampier’ die slechts in leven kon blijven dankzij een permanente transfusie, waarbij vers migrantenbloed de negatieve geboorte-sterfteratio moest compenseren. De trek naar de stad onthechte de migranten van de familiale verbanden op het platteland, waarvan zij in de regel afkomstig waren, zodat zij voor hun integratie in de nieuwe leefomgeving waren aangewezen op het vinden van een plaats in een van de vele ‘pseudo-families’.

Pseudo-families en (ge)buurten

Tot aan de Bataafse revolutie was de stad een sociaal ecosysteem, losgemaakt van haar omgeving door privileges en vestingwerken, beschermd door muren van perkament en wallen van steen. Binnen die afgebakende ruimte kregen de idealen van het burgerschap vorm in een stelsel van burgerrechten en burgerplichten en speelden tal van formele en informele netwerken een rol als gezinsvervangende verbanden. De versnippering van de traditionele familiale verbanden als gevolg van migratie en mobiliteit maakte dat pseudo-families de hoekstenen werden die het gewelf van ‘kleingezinnen’ ondersteunden. Dit is een verschijnsel van alle tijden en plaatsen. De situatie in de Noord-Nederlandse steden in de premoderne tijd vertoont een interessante parallel met die van de grote steden in

China in de periode 1949–1988. Daar ontwikkelden burens ‘a strong sense of connection with each other and a pseudo-family/clan relationship (e.g. seniors taking care of neighbor’s children, the young helping the senior, borrowing/lending money and sharing food) despite the lack of actual family/clan ties’.¹⁰ De *walled societies* van middeleeuws Europa staan verrassend dicht bij de *gated societies* van de Moderne Tijd.

De onthechting van de ‘grootfamilie’ was in middeleeuws Europa in volle gang. Vooral in Italiaanse steden manifesteerde zich de *family-clan* het langst als de kiemcel van stedelijke machtsposities. Maar overal was de versnippering van het familieverband en het ontstaan van para- of pseudo-familiale verbanden zichtbaar.¹¹ Vooral de rol van burens en gebuurten en de zich daarbinnen ontwikkelende rechten en plichten van nabuurschap verdienen binnen de thematiek van deze bijdrage nadere beschouwing. De laatste jaren is er een toenemende aandacht voor de rol van (ge)buurten in premoderne steden als spontane micro-gemeenschappen binnen de stedelijke ruimte, die geleidelijk als een soort semi-officiële institutie werden geformaliseerd tot een bestuurslaag die het dichtst bij de burger stond.¹² Toch ontbreekt de buurt of wijk in de meeste historische overzichten van bestuurlijke of ruimtelijke institutionalisering.¹³ Gelukkig zijn de laatste tijd enkele belangrijke buurtgeschiedenissen verschenen.¹⁴ Op buurt-

Fig. 9 / 1

Pomp van hardsteen tegen het noordelijke dwarsschip van de Hooglandse Kerk te Leiden. Bekroond door een burcht met het opschrift ‘t Bon Burg streng’, achttiende eeuw. De wijken in Leiden heetten oudtijds ‘bonnen’.

Foto: Dick de Boer



niveau raakt de thematiek van de sociaal-ruimtelijke verbanden aan die van water en fecaliën. Vooralsnog gaat het daarbij om nog nauwelijks beantwoorde vragen over functionele en institutionele evoluties en aspecten. In dit artikel is de vraag relevant hoe individuele en gemeenschappelijke vormen van putaanleg, -gebruik en -beheer zich ontwikkelden.

Drinkwaterputten

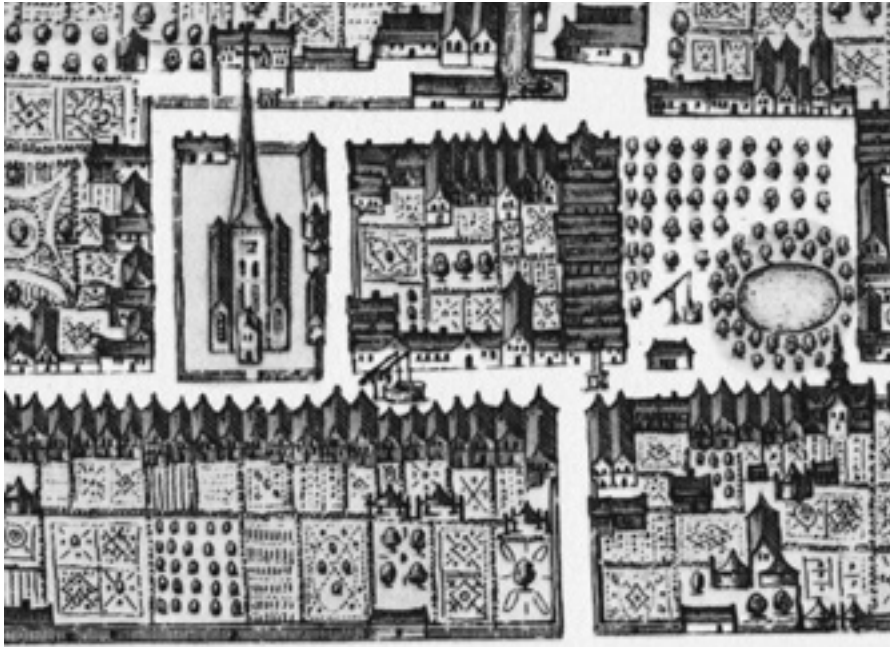
De watervoorziening in laatmiddeleeuwse en vroegmoderne steden kende diverse facetten. Hier gaat het om drinkwater voor huishoudens en om de belangrijkste drinkwatervoorziening: de waterput. In de prestedelijke fase, toen nederzettingen die zich later tot steden ontwikkelden meer op dorpen leken en een lage bevolkingsdichtheid kenden, was een toereikende watervoorziening van voldoende kwaliteit geen probleem. De percelen waren ruim genoeg om plaats te bieden aan een of meer eigen waterputten. Water kon bovendien uit rivieren, beekjes of wellen in de omgeving worden gehaald. Bij voortgaande groei en verdichting van de bewoning werd het ingewikkelder. Om ruimtelijke en sociaal-economische redenen kon niet ieder huishouden over een eigen waterput beschikken. Op deze manier kwamen gezamenlijk gebruikte putten in zwang. Deze ontwikkeling dwong de stedelijke overheid tot regulering. Zo legde de rechtsgelerde burgemeester Herman Croeser van Kampen in 1567 in een nieuw keurboek vast dat tot de dienstbaarheden die in deze stad golden ook het recht behoorde water uit andermans put te scheppen.¹⁵ De stedelijke rechtsregels en verordeningen, zoals opgetekend in keurboeken, vormen een belangrijke bron voor onderzoek naar de publieke watervoorziening. Maar omdat ze uitsluitend de norm weerspiegelen, moeten we om de praktijk te leren kennen ook bronnen aanboren uit de rechtspraxis – en uit de religieus-devotionele sfeer.

De archeologie heeft veel kennis opgeleverd over de constructie van waterputten.¹⁶ Putten uit de Volle Middeleeuwen waren dikwijls van hout. Later werden ook natuur- en baksteen gebruikt. Naast putten waren in Duitse steden vanaf de dertiende eeuw ook waterleidingsystemen bekend. Installaties voor het verdelen van drinkwater bestonden eveneens al zo vroeg. In de zestiende eeuw kwamen ze steeds meer voor en waren ze ook verder ontwikkeld. Vanuit verdeelpunten werd water rechtstreeks aan soms wel duizenden huishoudens gedistribueerd of aan openbare putten geleverd. Uit Hamburg bijvoorbeeld zijn aquaductachtige kunstwerken bekend die water over afstanden van vele kilometers aanvoerden.

De openbare put als herkennings- en trefpunt

Openbare putten in steden stonden op opvallende plaatsen en waren blikvangers. Iedere stadsbewoner wist waar ze zich bevonden. Het verbaast dan ook niet dat ze als officiële markeringen fungeerden. Aan het eind van de zestiende eeuw bepaalde het stadsbestuur van Zwolle dat metaalbewerker voortaan alleen nog in enkele nauwkeurig omschreven stadsdelen bedrijfspanden mochten kopen, huren of bouwen. Bij het afbakenen van de gedeelten waar het hun was toegestaan hun brandgevaarlijke activiteiten te ontplooiën, wees het stadsbestuur naast enkele particuliere woningen, een klooster en een straathoek drie putten aan als begrenzing.¹⁷ Putten waren als markante oriënteringspunten opgeslagen in het collectieve topografische geheugen. Ook in de zogenoemde recognitieboeken

Openbare waterput in 's-Gravenzande, nabij de kerk.
Uit: Joan Blaeu, *Toonneel der Steden van de Vereenighde*
***Nederlanden*, 1649.**
 Foto's: Dick de Boer



(registers van vrijwillige rechtspraak) van Harderwijk komen we openbare putten tegen als oriëntatiepunt, in de regel op de hoek van een straat, of als belending. Het lijkt er zodoende op dat putten in straten en op pleinen gebruikelijke elementen vormden bij lokalisering. Een analyse van de sociaal-ruimtelijke structuur van een Brusselse buurt in de Late Middeleeuwen heeft overigens uitgewezen dat ze daar bij plaatsbepalingen in officiële stukken amper een rol speelden.¹⁸

De openbare waterput vervulde in steden een maatschappelijke functie die vergelijkbaar was met die van herbergen, waaggebouwen, gilde- en broederschapspanden, kerken, markten en andere plaatsen waar mensen zich georganiseerd of ongeorganiseerd verzamelden. Buurtbewoners ontmoetten elkaar dagelijks bij de put en wisselden daar het kleine en grote nieuws uit. Er zijn aanwijzingen dat het putten van water ook of zelfs in het bijzonder een werkje voor jongeren was. Een mirakelverhaal uit de vroege vijftiende eeuw vermeldt dat een jonge vrouw 'soude gaen om borre [water], also jonghe liede pleghen, om haren orboir [voordeel] aldaer mede te doene'.¹⁹ Deze formulering suggereert ook dat de openbare drinkwaterput dienstdeed als trefpunt voor de jeugd.

Sporadische optekeningen in gerechtelijke bronnen tonen dat waterputten aanleiding tot conflicten konden geven. In 1423 ontvlamde in het Bergkwartier in Deventer een ruzie rond een door verschillende huishoudens gebruikte put. De bewoner van een aangrenzend pand klaagde over gebruikers die hun waterkuipen en vee voor zijn deur lieten staan. De stadsoverheid greep in en verordendeerde dat waterhalers korter bij de put dienden te verwijlen, er niet mochten wassen en gebruikt water van het huis in kwestie af moesten gooien.²⁰ Andere ruzies gingen over het verhinderen van de toegang tot een put op grond van erfrechtelijke



argumenten of een betwist recht van overpad.²¹ Zulke notities in gerechtelijke bronnen zijn dun gezaaid, omdat burens conflicten dikwijls onderling oplossen, dan wel via tussenkomst van buurt- of wijkfunctionarissen. Pas wanneer zij naar de rechter stapten, ontstond doorgaans een papieren spoor en krijgen we zicht op een bezigheid die vanwege haar alledaagsheid meestal niet gedocumenteerd werd.

Vervuiling en verdrinking

Vóór de introductie van de zuigerpomp in de loop van de zestiende eeuw waren putten kwetsbaar voor vervuiling. Daarmee kwam een basisvoorziening in het geding. De stadsoverheden stelden spelregels op die vervuiling moesten tegen gaan. Overtreding resulteerde gewoonlijk in meestal relatief hoge geldboetes, maar ook lijfstraffen werden toegepast. In 1444 zette de schout van Deventer een vreemdeling gevangen wegens urineren in een openbare put en liet hem vervolgens geselen.²² Men nam het vergrijp kennelijk niet licht op. Verordeningen uit Kampen (1467) en Harderwijk (circa 1470) verboden het wassen van textiel, het schoonmaken van slachtafval (in het bijzonder van ingewanden) en het gooien van 'enigerhande rescap [gereedschap] ofte waere' in gemeenschappelijke en privé-putten. Een keur uit Reimerswaal uit 1564 bevat een verbod om binnen twee

roeden afstand van een openbare put zijn gevoeg te doen, te plassen of mest te storten.²³

Te Bolsward moesten krachtens een bepaling in het keurboek van 1455 (herhaald in dat van 1479) alle putten voorzien zijn van een putdeksel. Ze worden in één adem genoemd met droogovens ('thieren' of 'theren').²⁴ Dezelfde tekst treffen we aan in het Sneker keurboek van een jaar later.²⁵ Het keurboek van Leeuwarden uit de zestiende eeuw bevat een bepaling die de brandmeesters verplichtte goed toezicht te houden op het afdekken met deksels of 'lidden' van putten of 'sooden', kalkdobben (kuilen waarin kalk beslagen werd) of andere 'periculose ende sorchlijke [gevaarlijke]' kuilen, wanneer ze niet werden gebruikt. Dit om 'quade ongelucke van voerdrencken off toe voersmoren' te voorkomen. Over het inwerpen van vuil overigens geen woord. Verder zwijgt het keurboek over het afdekken van de bijten (gaten) van vier voet in het vierkant die in tijden van strenge vorst door ieder huishouden ter hoogte van de eigen deur in de bevroren stadsgracht gehakt moesten worden. De brandmeesters zagen erop toe dat men ze openhield.²⁶ Het ging hen om het bluswater, niet om het drinkwater. Opvallend is dat voor zover bekend alleen in Friesland keuren zijn uitgevaardigd over het afdekken van putten.

Uit andere bronnen dan keuren blijkt dat mensen inderdaad in putten vielen. Onder de wonderbaarlijke reddingen door tussenkomst van heiligen, vooral van Maria, die verhaald worden in mirakelverzamelingen komen ook putwonderen voor. Bijna steeds gaat het om kinderen die in een droge of natte put vielen, met fatale afloop. Na de belofte van ouders of burens op bedevaart te gaan, herleefden de slachtoffers.²⁷ De meeste van die valpartijen vonden overigens plaats op het platteland. Putwonderen weerspiegelen een realiteit waarin zulke ongelukken zich frequent moeten hebben voorgedaan. Maar we weten alleen iets van de gevallen die tot een miraculeuze opwekking leidden, omdat die werden opgetekend.

Tot de mirakelen van Onze-Lieve-Vrouw van Amersfoort bijvoorbeeld behoort een vijftal putwonderen, waaronder vier in dorpen.²⁸ De kinderen in kwestie waren doorgaans twee jaar oud, voor zover een leeftijd vermeld wordt. Een optekening uit 1487 of 1488 betreft een boer wiens kind al spelend verdwenen was. Hij en de andere kinderen vonden het terug in 'een put met water'. Alleen een hand stak nog boven de waterspiegel uit. De boer trok zijn kind eruit en liet het met zijn voeten over de put hangen 'om anxt van den heer van den lande want dat kijnt doot was ende verdrenct'. Kennelijk was hij bang voor gerechtelijke vervolging wegens dood door schuld. Hierop stonden strenge straffen.

Een ander Amersfoorts mirakelverhaal speelt in 1449 in de stad Groningen.²⁹ Een meisje of jonge vrouw viel bij het putten per ongeluk in het water en werd daar pas na drie uur voor dood uitgehaald. Drie dagen lag zij zo in bed, waarna haar 'vrienden' (aan de familie gelieerde personen) de gelofte deden op Onze-Lieve-Vrouwebedevaart naar Amersfoort te gaan. Hierop begon het meisje te praten, waarbij ze veel water ophoestte. Vervolgens trok zij zelf op donderdag na Pasen naar Amersfoort. Na afloop gaf de pastoor van Groningen haar een verzegelde oorkonde waarin stond 'dat dit aldus geschiet is'. De informatie over de precieze datum en het document moesten het wonder extra geloofwaardigheid verlenen.

Van de mirakelen van Onze-Lieve-Vrouw van Den Bosch hebben er 63 betrekking op verdrinkingen, meestal van kinderen, waarvan acht in een put.³⁰ Al spelend 'in die velde bi weteringh' viel een dorpskind in een nieuwgegraven put van tien

Waterput ter hoogte van 't Krom 29-39 (Bakenesserbuurt) te Haarlem, te dateren in de periode 1525–1550. De put bestond uit drie op elkaar gestapelde houten tonnen met een diameter van respectievelijk 85 cm, 75 cm en 65 cm. De waterput is herbestemd als beerput.

Foto: Archeologische Dienst Haarlem



voet (ongeveer drie meter) diep. Een ander kind kwam in 1383 tijdens het baden in de Delftse stadsvest in een ondergelopen put terecht die op last van de brouwers in de bodem was ingegraven toen de gracht, hun gebruikelijke bedrijfswaterbron, droog stond.

Overdrachtelijk, maar zeker ook in de werkelijkheid, waren putten een laatste bestemming voor wie de dood zocht. Een Delfts Mariamirakel uit een vroeg-zestiende-eeuwse bron verhaalt van een vrouw 'die int kinderbedde [kraambed] liggende van haer verstant berooft was, soodat men vreesden dat sij haerselven in den put worpen soude'. Dankzij de oplettendheid van haar echtgenoot kwam het niet zover.³¹

Putgemeenschappen

Vele steden in de Nederlanden kenden gemeenschappelijke drinkwaterputten en regelingen omtrent het onderhoud daarvan. Gebruikelijk was een verdeling van de kosten over alle belanghebbenden. De putten stonden onder supervisie van put- of brandmeesters, met het stadsbestuur als opperste toezichthouder. We kunnen hier spreken van 'gebruikersgroepen'. In Gelderland, Limburg en delen van Westfalen ontwikkelden dergelijke nutsverbanden zich tot buurtorganisaties,

die in sommige plaatsen tot in de twintigste eeuw bleven voortbestaan. Men sprak in Westfalen van 'buurputten' en duidde buurtoudsten aan als 'putmeesters'.³²

In Zutphen bleven bij uitzondering lijsten van putten, putmeesters en gebruikers bewaard uit de vijftiende en zestiende eeuw.³³ De putgebruikers, onder wie de putmeesters, behoorden tot de middenklasse (vrije beroepen, ambachtslieden, functionarissen in stadsdienst), maar ook tot de bovenlaag van kooplieden en patriciërs. In genoemde eeuwen telde Zutphen ruim twintig openbare putten op enkele duizenden bewoners. Gemiddeld genomen is daar per put te rekenen met zo'n 20 à 25 huishoudens. Alleen rijke stedelingen beschikten toen over eigen baksteenputten. In de achttiende eeuw onderhield Zutphen nog elf publieke waterpompen. Door archeologisch onderzoek zijn inmiddels diverse uit schriftelijke en cartografische bronnen bekende openbare en privéputten blootgelegd.³⁴

Waterputten konden verzanden of droog komen te staan. Eenmaal in onbruik geraakt werden ze benut als stortkoker of kregen ze een tweede leven als beerput. Bij archeologisch onderzoek zijn daarvan herhaaldelijk voorbeelden aangetroffen, zowel in steden als in dorpen.³⁵

Stront met de burens?

In de stedelijke lichaamsmetaforiek bleef de anale opening delicaat ongenoemd. Toch ontlastte de stad van de Middeleeuwen en Vroegmoderne Tijd zich met hoeveelheden die tot de verbeelding spreken. Er is berekend dat een stad met omstreeks 6.000 inwoners rond het jaar 1400 jaarlijks gemiddeld zo'n 85 miljoen liter vloeibaar afval produceerde en ongeveer 1.200 ton vast afval.³⁶ Daarbij waren er uiteraard allerlei variabelen die afwijkingen van dit ruwe gemiddelde konden veroorzaken. De mate waarin het 'ontdorpings-' of 'de-agrariseringsproces' was voortgeschreden, kon een groot verschil maken in zowel het volume als de aard van de problematiek. Indien sprake was van een zogenoemde *Ackerbürgerstadt*, waarvan de inwoners niet alleen landbouw bedreven buiten de muren, maar ook vee hielden daarbinnen, zowel de beruchte rondscharrelende varkens als rundvee, zal het geproduceerde mestvolume groter zijn geweest, maar was een directe verwerking van deze mest door de 'veroorzaker' goed mogelijk. Een stad met een gespecialiseerde lakennijverheid, waar geschoren wol werd gewassen, huiden werden gereinigd, stoffen werden geveerd en lakens gevold, kende een heel ander afvalpatroon dan een stad waar leerlooien of bierbrouwen dominante takken van nijverheid waren.

Uiteindelijk veroorzaakten menselijke fecaliën de grootste problemen. Tijdens de vroegste fase van stadsontwikkeling was het gebruikelijk menselijk en dierlijk mestafval te verzamelen in mest- en afvalkuilen en op mestvaalten, waarbij de beer geleidelijk indroogde doordat het vocht in de bodem sijpelde. Dit was bijvoorbeeld het geval in Amersfoort, Dordrecht, Deventer en in het Oost-Friese Emden. Maar het verschijnsel is in vrijwel alle oude binnensteden aangetroffen.³⁷ In feite is de beerput volgens de Amersfoortse historicus André Clazing een 'relatieve laatkomer in de stadsgeschiedenis'. Hij bedoelt hiermee dat het verdwijnen van mestkuilen en -vaalten in de binnensteden een bijverschijnsel was van de toenemende bevolkingsdichtheid in de steden. Amersfoort bijvoorbeeld behield tot in de negentiende eeuw een sterk agrarisch karakter. In zo'n situatie deelden heel wat gezinnen letterlijk hun stront met de burens.

Leiden als voorbeeld

De ritmiek van de bebouwings- en bevolkingsdichtheid van steden werd niet alleen bepaald door sterfte en migratie, maar ook door het tempo en de momenten van stadsuitbreiding. We nemen Leiden als voorbeeld. Tot dusverre is daar alleen gekeken naar de bevolkingsomvang. Het is voor een beter begrip van de mest- en afvalproblematiek verhelderend de bevolkingsaantallen af te zetten tegen het stedelijk oppervlak. Hieronder geven we de globale ontwikkeling weer. Voor een verfijnde analyse, waarbij de bevolkingsdichtheid per straat en wijk wordt vastgesteld, ontbreken vooralsnog de gegevens. In onderstaande tabel is het effect van de stadsuitbreidingen van circa 1294, 1347 en 1386–1389 op de bevolkingsontwikkeling weergegeven, als fluctuaties in het leefgebied per inwoner.³⁸

Tab. 2

Leefgebied per inwoner in Leiden, 1250–1600.

Bron: Marsilje 2002

Peiljaar	Aantal inwoners	Leefgebied per inwoner in m ²
1250	1.250	150
1355	5.000	120
1390	5.000	170
1450	6.000 à 7.000	120
1500	14.000	60
1575	10.000 à 12.500	70
1600	22.000 à 25.000	35

Wat de bevolkingsaantallen betreft, waren er drie periodes van sterke groei. In de eerste helft van de veertiende eeuw zette de 'ontdorping' van Leiden fors door, maar kon het gebruik van mestkuilen en -vaalten worden gehandhaafd dankzij de vergroting van de stedelijke ruimte. In het midden van de vijftiende eeuw groeide de bevolking binnen een statische ruimte explosief, zodat gezocht moest worden naar andere oplossingen. Na een periode van stagnatie beleefde Leiden in het laatste kwart van de zestiende eeuw opnieuw een groeispurt, waardoor de problematiek een nieuwe fase inging. De meest dramatische episode vormde de tweede helft van de veertiende eeuw, waarin minimaal 3.000 en maximaal 12.000 immigranten zich in de stad vestigden, die desondanks niet groeide, doordat een reeks epidemieën de bevolkingstoename als gevolg van immigratie weer tenietdeed.³⁹ Na 1600 bleef de stad onstuimig groeien, tot maximaal 70.000 inwoners omstreeks 1670. Die groei werd opgevangen met stadsuitbreidingen in 1611, 1644 en 1658, waardoor het leefoppervlak tussen de 20 en 30 vierkante meter per stadbewoner bleef schommelen.⁴⁰

Het bovenstaande overzicht geeft enkele momenten aan waarop de vuilnis- en mestproblematiek van karakter veranderde. Menselijk en dierlijk afval, industrieel afval en bouwafval legden een druk op de woonomgeving, ook al bleef het lang vanzelfsprekend met deze afvalsoorten het binnenstedelijk terrein op te hogen. Men dempte er grachten mee of vulde er ruimtes achter beschoeiingen mee op. Zulke creatieve oplossingen waren kenmerkend voor een samenleving die ook verder sterk op hergebruik gericht was. Er was wel enige regulering

vereist.⁴¹ In 1406 gold al een verbod op het storten van 'vuylnisse (...) voir yements dore, up sijnre straten of platen [wallekanten]' en op het deponeren van 'vuylnisse of misse [mest] (...) bi den Rijn of bi enighen wateren, si en legghen vier voet van der plaet'. In een nuttig overzichtsartikel over stedelijke verordeningen meen de Henk 't Jong overigens ten onrechte dat met 'misse' slechts dierlijke mest werd aangeduid en dat menselijke fecaliën altijd 'beer' werden genoemd.⁴²

In 1463 werd de eerste openbare afvalput aangelegd op de Leidse Varkensmarkt. Kennelijk maakte niet iedereen daar gebruik van. Het keurboek van 1508 bepaalde dat men geen vuilnis mocht storten 'up die nuwe vischmarct, behalve in

Fig. 9 / 6

Uitsnede van een miniatuur uit de Franse vertaling van Boccaccio's *Decamerone*, ca. 1440. Te zien is de drup (de strook waarop het regenwater drupte) tussen twee huizen en daarboven een houten gemak.

Bron: Bibliothèque de l'Arsenal, Parijs, Ms. 5070, fol. 54v



het vierkant dat after der stede huys staet'. Dit beleid werd in 1545 breder omschreven. Toen werd afgekondigd dat vuilnis voortaan 'in geordonneerde vuylnisse putten' gedeponereerd moest worden.⁴³ De schaarse berichtgeving laat de mogelijkheid open dat er buurtgewijs vuilstortplekken werden aangewezen. Dit was zeker het geval in het Leidse gebuurte Prilij. Daar ontstond in 1595 een probleem toen het stadsbestuur besloot de opbrengsten uit de exploitatie van het gemeenschappelijke buurtvuilnisvat te gaan benutten voor onderhoud van de armen. Namens de buurt betoogde Job Dircxz., 'graeff van Pryelgen' (het buurt-hoofd), dat deze inkomsten hard nodig waren om het onderhoud van de buurt-waterput te financieren. Het stadsbestuur weigerde: die kosten moesten maar hoofdelijk worden omgeslagen.⁴⁴

Stille putte, privaet of heymelicheit

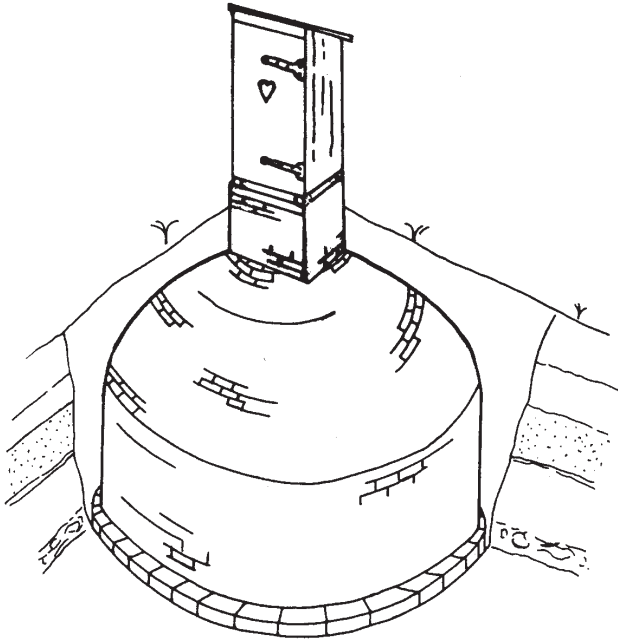
Vanaf het tweede kwart van de vijftiende eeuw verdichtte de Leidse woonbebouwing in hoog tempo, vooral door de bouw van kleine woningen aan zijstegen. Ook ontwikkelde de lakennijverheid zich sterk. In dergelijke omstandigheden werd een praktijk met open mestvergaring op privé-erven en lozing op het oppervlaktewater een probleem. Vooral op het niveau van buurt en nabuurschap dreigde overlast, maar ook de publieke ruimte kwam in het geding. Een koerswijziging van beperkte regulering van de 'poepstroom' naar striktere maatregelen werd noodzakelijk.

Het Leidse gerecht vaardigde omstreeks 1465 voorschriften uit voor een generale aanleg van sanitaire voorzieningen, samen met maatregelen op het terrein van bouwen, waterverontreiniging, geneeskunde en gezondheidszorg.⁴⁵ Een mijlpaal vormt de Leidse 'beerputkeur' van Kerstavond 1463, waarin werd bepaald dat uiterlijk op 1 mei 1464 ieder in eigendom of in huur bewoond huis een 'stille putte, privaet of heymelicheit' moest hebben die 'vrij staen int lant, sonder te dienen of te gaen in enigen graften of wateren'.⁴⁶ De verordening werd voorafgegaan door een verbod op 1 december 1459 om 'enigen dreck of vulnisse uut stillen of pishuysen die men binnen Leyden schoen maect, [te] werpen noch lossenen in genen wateren, dan sel diesselve vulnisse ende dreck werpen upt lant dair men die hebben wil'.⁴⁷ Merkwaardig genoeg leidden deze maatregelen niet tot een archeologisch bewijsbare golf van beerputconstructies. Dit impliceert dat hier sprake was van een bestuurlijke bevestiging van een ontwikkeling die al eerder had ingezet.

Vanaf het laatste kwart van de zestiende eeuw nam de bevolkingsdichtheid in Leiden zo spectaculair toe, dat krachtige handhaving van het oude pakket maatregelen niet langer volstond. Men redde het zelfs niet door meer putten of andere opvangsystemen aan te leggen of deze vaker leeg te halen. De fecalische productie was de verwerkingscapaciteit van de bestaande afvoermethoden ontstegen. Daarom stond het stadsbestuur opnieuw het gebruik toe van 'secreet-goten', de uitlopen van beerputten naar de stadsgrachten en sloten die in de vijftiende eeuw verplicht waren dichtgemetseld, en accepteerde zodoende een blijvende verontreiniging van het oppervlaktewater.⁴⁸ Dat bevestigt het idee dat de Gouden Eeuw in veel opzichten een bruin randje had, waarbij misschien niet het geld, maar wel de rest fors stonk. De enige verbetering van die situatie was de introductie in de negentiende eeuw van een tonnetjessysteem met strontophalers, dat in sommige plaatsen tot ver in de twintigste eeuw bleef functioneren.

Reconstructietekening van een privaat op een koepelvormige beerput

Bron: Bitter/Ostkamp/Roedema 2002, p. 9



'Privatisering' elders

De hierboven aangeduide ritmiek, waarbij de bevolkingscurve, de aard van de stedelijke economie en de omvang van het stedelijk leefoppervlak de belangrijkste variabelen zijn in de mest- en vuilnisproblematiek, geldt voor alle steden in de premoderne tijd. Omstreeks 1390 kende Haarlem al bepalingen tegen waterverontreiniging en bestraftte het de inwoner die 'mische, slic, vegelquaet [opgeveegd vuil] of desgelijcs in die Spaerne dede of in die graften of beke droege' of 'vulnisse' stortte. Maar pas in het keurboek van 1557 was een maatregel opgenomen die bepaalde dat alle huizen boven een huurwaarde van 6 Karolusguldens voorzien moesten zijn van 'een pryvaet, tzij van een wijnpijp off kelder van steen met een opgaende pijp van steen off hout, aen alle zijden besloten, ende dat ten plaetsen, daert doenlick es'.⁴⁹

Zierikzee volstond lange tijd met algemene bepalingen tegen het storten van vuil en vaardigde pas in 1592 een keur uit die verbood 'eenige mishoopen op tsheeren strate te vergaren oft doen vergaren'.⁵⁰ Amsterdam was daarentegen relatief vroeg met het verfijnen van voorschriften die buurten en openbare ruimtes tegen overlast door mest moesten beschermen. In 1475 werd voor het eerst melding gemaakt van een verbod vuilnis van welke soort dan ook op het land of in het water te storten, behalve 'in die vulnisvaten'. Gelijktijdig verbood men 'heymelicheiden' ergens anders 'uut [te] doen dragen dan in die uterste graften of int Ye [in het IJ] buten die palingen'.⁵¹ In de daaropvolgende jaren volgden nog meer bepalingen die erop duiden dat het gebruik van 'privaten' er wijdverbreid moet zijn geweest.

Tinnen pispot uit een beerput bij een huis op de hoek Muurhuizen-Stovestraat te Amersfoort. Dit was een relatief duur exemplaar.

Foto: Centrum voor Archeologie, Gemeente Amersfoort



De individuele ontwikkelingsgang van steden leidde dus tot verschillen in de fasering van het afvalbeleid, maar het globale patroon was overal gelijk. Men slaagde er evenwel nooit in de afvoer van fecaliën letterlijk tot het privédomein te beperken. Anders gezegd: mest- en stankoverlast bleven een probleem dat gedeeld moest worden. Daarbij is één vraag nog niet aan de orde geweest, namelijk in hoeverre beerputten, net als waterputten en buurtvuilnisvaten, gemeenschappelijk gebruikt werden. Er bestaan aanwijzingen dat in Brugge gemeenschappelijke beerputten voorafgingen aan privébeerputten.⁵² Voor Nederland is nog geen systematische inventarisatie beschikbaar van beerputten met meerdere ingangen, waarbij een aantal huishoudens, elk vanaf het eigen perceel, op één put loosde. Het is echter aannemelijk dat, mede door het volbouwen van achtererven, collectieve oplossingen voor de afvoer van fecalisch afval opnieuw in zwang raakten, vooral in de zeventiende en achttiende eeuw. Of dit betekent dat men daardoor ook vaker spreekwoordelijk 'stront met de buren' had, onttrekt zich aan onze waarneming.

Graf, kluis of schatkamer

Een van de grondleggers van de Nederlandse stadskernarcheologie, Herbert Sarfatij, vergeleek beerputten eens met grafkamers uit de Oudheid, die ooit de drijvende kracht waren achter de ontwikkeling van de archeologie als wetenschap. Hij meende dat deze vergelijking gerechtvaardigd was vanwege de 'hoge mate van compleetheid' van het vondstmateriaal.⁵³ Inderdaad is de omvang en verscheidenheid van het materiaal dat in deze ondergrondse etalages van het dagelijks leven terecht kwam verbluffend. Toch gaat de vergelijking niet helemaal op. Het bijzondere van een graf is namelijk dat het doelbewuste bijgaven bevat waarvan aard en aantal de sociale status van de overledene weerspiegelen. Maar kenmerkend voor beerputten is nu juist dat hun inhoud het resultaat is van soms eeuwenlang vullen en (partieel) legen, van doelbewust depositiegedrag en toevallig verlies, en van gebruik door generaties van bewoners, mogelijk zelfs van

meerdere huishoudens, wier sociale status sterk kon fluctueren. Dit maakt het moeilijk, zo niet onmogelijk, de sociale status van de bewoners van een pand of perceel af te lezen aan beerputvondsten, hoewel dit vaak is geprobeerd.

Toch blijven beerputten schatkamers voor archeologen. Dat ze dat soms zelfs in letterlijke zin zijn geweest, bewijst een wonderverhaal over een zekere Willem Tac uit Sluis, die zich op 18 juni 1383 had gemeld bij het wonderdoende beeld van Onze-Lieve-Vrouw in Den Bosch. Hij had uit angst voor Bretonse plundersaars die Vlaanderen afstroopten zijn 'silverwerke ende coperwerke ende tennewerke (...) in een heymelijcheit' geworpen.⁵⁴ Toen het gevaar geweken was, huurde Willem drie mannen in om zijn zilveren, koperen en tinnen voorwerpen weer uit de put op te delven. De eerste die afdaalde 'versmorde darin ende bleef doet'. Omdat de andere twee mannen daarna weigerden zich in de beerput te begeven, wilde 'Willem selver ingaen ende woude sijn silverwerke niet verloren laten ende dede hem een zeel [touw] binden om sijn lijf ende dede hem inlaten'. Maar toen hij de dode man in zijn armen nam om hen beiden te laten optrekken 'versmoorde' hij zelf ook. Men haalde de twee lijken vervolgens uit de beerput. Op de belofte van hun nabestaanden een bedevaart naar Den Bosch te ondernemen, kwamen de mannen weer tot leven. Hun opwekking mocht dan een wonder heten, hun (vermeende) dood was dat zeker niet. Die moet het gevolg zijn geweest van bedwelming door methaan en kooldioxide, twee riool- of mestgasen die een fatale werking hadden.

Perspectieven

Het wonderverhaal uit Sluis laat zien hoe doelbewuste depositie wel degelijk geleid kan hebben tot het achterblijven in beerputten van kostbaarheden die, mits geplaatst binnen een analytisch kader, ons het nodige kunnen leren over de sociale geschiedenis van de stad. Water- en beerputten verdienen een uitvoerig, comparatief onderzoek naar hun materiële verschijningsvormen én hun positie binnen de ruimtelijke en sociale structuren in middeleeuwse en vroegmoderne steden. Ze waren essentieel als voorzieningen in de persoonlijke levenssfeer en gelijktijdig verbonden met het publieke domein. Het functioneren van openbare waterputten als plekken voor informele communicatie, als tegenhanger van de officiële communicatie die zich voornamelijk afspeelde in raadhuizen en rechtszalen, is een fascinerende dimensie die verder onderzocht kan worden. Bij de zorg voor het hanteren van het vuilnis- en mestprobleem in de steden raakten de private en de publieke sfeer elkaar op een andere wijze. Maar ook hierbij was sprake van een directe verbinding tussen de sociale en ruimtelijke structurering van de stad en de gekozen oplossingen. Zo blijkt uit de omgang met water en afval de dynamiek van de stedelijke samenleving.

Spelen op het Afrikaanderplein

Honderd jaar stadskinderen in de openbare ruimte

Lianne Verstrate

Stadskinderen en de ontwikkeling van speelruimte

Van oudsher konden kinderen overal in de stad spelen, zonder al te veel regels of speciale voorzieningen. Het spelende kind werd pas een probleem aan het einde van de negentiende eeuw toen de effecten van industrialisering en urbanisatie leidden tot allerlei vormen van sociale wetgeving, waaronder die voor het kind. Met de invoering van de Wet tegen kinderarbeid in 1874 kregen kinderen meer vrije tijd dan ooit tevoren: na schooltijd werd er geholpen in het huishouden, klusjes gedaan of gespeeld op straat. Maar in de publieke opinie gold de straat als een potentieel gevaarlijke, ongeschikte en immorele plek voor kinderspel.¹ Ook kwam de aard van het spel ter discussie te staan: moest er vrij gespeeld worden zonder volwassenen of juist gedisciplineerd, onder begeleiding van toezichthouders?

Stadskinderen in de openbare ruimte zijn sindsdien het onderwerp van talrijke projecten, plannen en regels, gericht op het maken van ruimte voor spelende kinderen. Kinderspel is in de afgelopen honderd jaar steeds verder afgeschermd van de volwassen wereld, en opgevangen in specifieke kinddomeinen zoals speeltuinen en kinderboerderijen.² Pedagoog Lea Dasberg kenschetste deze tendens als 'de ontwikkeling van het Jeugdland'.³ Tegelijkertijd is er ook sprake van een tegenbeweging die probeert om kinderspel juist zo veel mogelijk onderdeel te maken van het publieke domein.⁴ Denk bijvoorbeeld aan de acties van Jantje Beton of het inrichten van verkeersluwe speelstraten.

De geschiedenis van speelruimte in Nederland is een intrigerend maar complex verhaal, met praktijken van in- en uitsluiting, botsende ideologieën en wisselende hoofdrolspelers, dat zich grotendeels in de marge van de stadsontwikkeling afspeelt. De aanleg en inrichting van openbare speelruimte stond niet hoog op de agenda van stedenbouwkundigen, beleidsmakers of politici.⁵ Het waren vooral groepen uit het maatschappelijk middenveld die zich de afgelopen honderd jaar met de kwestie van kinderspel bezig hebben gehouden. Hiermee worden instanties en actoren bedoeld die zich los van de sfeer van markt en overheid bewegen. In het geval van de productie van speelruimte hebben bijvoorbeeld buurtverenigingen, kerkbesturen, welzijnsorganisaties en vakbonden een cruciale rol gespeeld. Toch is de invloed van met name de gemeentelijke overheid niet uit te vlakken. De totstandkoming van speelruimte in Nederlandse steden bestaat hoofdzakelijk uit discussies, samenwerking en conflicten tussen maatschappelijke groeperingen en lokale overheden. Maatschappelijke initiatieven bevinden zich weliswaar buiten de overheids sfeer, maar zijn tegelijkertijd

verbonden met de staat door wederzijdse afhankelijkheid en samenwerking.⁶ Een maatschappelijk initiatief wordt enerzijds bepaald door zijn sociale, culturele en economische setting, en anderzijds gevormd in het spanningsveld tussen vrijheid van handelen en regulering, orde en wanorde, professionalisering en vrijwilligerswerk.⁷ Juist door het in kaart brengen van de specifieke historische, sociale en culturele context krijgen we inzicht in de dialoog tussen overheid en het maatschappelijk middenveld.⁸

In deze bijdrage staat de ontwikkelingsgeschiedenis van speelruimte voor stadskinderen centraal. De wisselwerking tussen maatschappelijke initiatieven en overheidsinstanties wordt inzichtelijk gemaakt door de focus te leggen op één specifieke locatie, namelijk het Afrikaanderplein in Rotterdam-Zuid. Op dit plein bevindt zich niet alleen een van de oudste speeltuinen van de stad, maar is ook een veelvoud aan herstructureringsprojecten en beleidsplannen doorgevoerd. De casus van het Afrikaanderplein en de omliggende wijk is niet uniek en is daarom geschikt om sleutelmomenten in de Nederlandse speeltuingeschiedenis te duiden. Welke partijen hielden zich bezig met de totstandkoming van speelruimte, en vanuit welk gedachtegoed? Welke rol speelde de (lokale) overheid in de speeltuingeschiedenis en welke veranderingen heeft deze doorgemaakt? Om deze vragen te beantwoorden, is gebruikgemaakt van zowel archiefonderzoek (Gemeentearchief Rotterdam en het private archief van de Speeltuinvereniging Afrikaanderplein) en is ter plaatse veldonderzoek verricht.

De oorsprong van speeltuinverenigingen

In 1880 werd door de industrieel Nicolaas Tetterode de eerste speeltuin in Nederland opgericht, bedoeld voor arbeiderskinderen in Amsterdam West.⁹ De nieuwe buurtvoorziening was zo populair dat het Amsterdamse voorbeeld snel werd overgenomen door andere steden. Deze eerste speeltuinen werden opgericht en beheerd door leden van de gegoede burgerij. Die organiseerden zich in charitatieve stichtingen die zich bekommerden om de slechte leefomstandigheden in arbeiderswijken en het effect daarvan op de opgroeiende jeugd. Naast speeltuinen hielden deze groepen zich ook bezig met vakantiekolonies, openluchtscholen en de eerste kinderziekenhuizen. Ook de overheid werkte aan betere leefomstandigheden voor arbeidersgezinnen, maar vooral op het terrein van scholing, het instellen van gezondheidscommissies en het verbeteren van de volkshuisvesting. Het zou tot na de Tweede Wereldoorlog duren voordat gemeenten zich actief gingen bemoeien met de openbare speelruimte.

De eerste speeltuinen leken qua uiterlijk, locatie en achterliggend gedachtegoed meestal weinig op speeltuinen zoals we die tegenwoordig kennen. Deze vroege speeltuinen waren omheinde stukken land, waar met speeltoestellen ofwel los speelgoed gespeeld kon worden. Ze werden vooral aangelegd op braakliggende terreinen en ander soort restruimtes of 'waardelooze landjes', waardoor ze vaak een tijdelijk karakter hadden.¹⁰ Hierdoor ontstond een dynamisch netwerk van speeltuinen en speelveldjes, die telkens op andere locaties in de stad opdoken.

Volgens protagonisten waren speeltuinen uitgelezen plekken om jonge kinderen discipline te leren.¹¹ Sommige speeltuinen wezen zelfs aan elk speeltoestel een ouder kind als toezichthouder aan, die er op moesten toezien dat alle kinderen netjes één voor één van het toestel gebruik maakten. Elke speeltuin had

daarnaast een volwassen beheerder die een klein salaris werd betaald. Speeltuinen hadden ook nog een ander doel dan discipline. De kranten stonden eind negentiende eeuw bol van het 'straatkinderenprobleem'. De nauwe straten en steegjes van de negentiende-eeuwse arbeiderswijken zouden te weinig ruimte bieden voor kinderspel, waardoor de kinderen uit deze buurten met hun 'baldadigheid' naar de brede lanen van de welvarende stadsburgers trekken.¹² Deze kinderen en hun gedrag worden door de gegoede bewoners van Rotterdam vooral negatief beschreven:¹³

Kleine straatmeisjes zijn gewoonlijk heel akelig, ze zijn valsch, poeslief voor je, brutaal achter je, en oudachtig eigenwijs, waarschijnlijk door dat ze thuis zoo dikwijls moeten optreden in plaats van Moeder. (...) Een schooljongen voelt na schooltijd de behoefte om vrij te zijn (...) en hij moet die vrijheid zoeken op straat, op de wijde straat, dus niet in zijn straat. Maar de straat is er niet om vrijheid op bot te vieren, omdat vrijheid van den een noodzakelijk tengevolge heeft beperking van den ander, en wijl de een nu is de inferieure schooljongen en de ander de burgerij, die niet met water bespoten wil worden, noch uit een propeschieter bestookt, of bij het sanniplak door puntige houtjes bedreigd.

Een speeltuin moest een veilige plek zijn voor het kind, waar zonder risico op schade of overlast naar hartenlust gespeeld kon worden. In de woorden van bankier Mees, voorzitter van de eerste Rotterdamse Speeltuincommissie in 1880: 'een plek waar nog geen blind paard schade aan kan richten'.¹⁴

De straat, het plein en het speeltuin

De Afrikaanderwijk werd in de negentiende eeuw gebouwd om de grote stroom nieuwe havenarbeiders, vooral boerenfamilies uit Zeeland en Brabant, te huisvesten.¹⁵ Ondanks de verschillende achtergronden ontstonden er snel hechte banden tussen de buurtbewoners. Een oud-bewoner vertelt over de arme, maar gezellige Afrikaanderwijk van zijn jeugd:

Mensen hier hielden niet van maatschappelijk werkers of ambtenaren. Ze handelden liever hun problemen onder elkaar af. Trouwens, de gemeente deed toch nooit wat aan onze problemen. Ondanks – of misschien dankzij – de hoge armoede was er een sterk gemeenschapsgevoel. Natuurlijk zaten er ook rotte appels bij, dat heb je overal, maar de hele buurt wist precies wie dat waren.

In het hart van deze dichtbevolkte buurt ligt het 5 hectare grote Afrikaanderplein, dat was ontstaan door een aantal bouwblokken open te laten, zonder dat men er een concrete functie voor in gedachte had. In 1914 werd hier de eerste buurtspeeltuin aangelegd door de Rotterdamse Bond voor Lichamelijke Opvoeding. Deze organisatie had als doel om lichaamsbeweging bij 'de armen', en dan vooral hun kinderen, te stimuleren. In vijfentwintig jaar tijd legde de Bond door heel Rotterdam speeltuinen, speelveldjes, zwembaden, vakantiekampen en zandbakken aan. De eerste speeltuin op het Afrikaanderplein moest al snel het veld ruimen, want tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het plein veranderd in één groot

aardappelveld om voedseltekorten aan te vullen. Na de oorlog werd het Afrikaanderplein opnieuw aangelegd, maar dan wel zonder speeltuin. De lokale jeugd gebruikte het plein wel om te voetballen, ondanks de slechte koolasbodem. Het voetbalveld van de aan het plein gelegen hogereburgerschool was immers alleen toegankelijk voor leerlingen van de school, die vooral buiten de Afrikaanderwijk woonden.¹⁶

Fig. 10 / 1

Gezicht op de Maashaven en Afrikaanderwijk, begin twintigste eeuw

Bron: Uitgeverij Voet, cat.nr. Pz1514



Fig. 10 / 2

Gezicht op het Afrikaanderplein, ca. 1930. Op de achtergrond het gebouw van de hogereburgerschool.

Bron: Gemeentearchief Rotterdam, cat.nr. PBK 136



Vanaf de jaren twintig kwam er een kentering op het gebied van speeltuin-beheer, toen initiatieven voor openbare speelplekken meer en meer vanuit de arbeidende klasse zelf kwamen. Basisschoollerares, vakbondsleden, burens en ouders richtten door heel Nederland de zogeheten speeltuinverenigingen op die geheel op vrijwilligersbasis functioneerden. In tegenstelling tot de eerste generatie speeltuinen waren deze niet gratis toegankelijk. Een familie kon zich abonneren op een jaarlijks lidmaatschap of losse kaartjes kopen bij elk bezoek. Het verenigingsbestuur was verantwoordelijk voor de dagelijkse gang van zaken, het onderhoud en soms het bouwen van speeltoestellen. De speeltuinverenigingen organiseerden zich in lokale structuren, zoals de Rotterdamse Speeltuin Centrale (RSC), maar ook landelijk in de Nederlandse Unie voor Speeltuin Organisaties (NUSO). Op regelmatige regionale en landelijke bijeenkomsten wisselden de verschillende speeltuinverenigingen informatie, ervaring en ideeën uit.

Als een buurt met een actief verenigingsleven, beschikte bijna elke straat in de Afrikaanderwijk over een eigen recreatievereniging. In 1948 vatte de Ontspanningsvereniging van de Herman Costerstraat het plan om voor de talrijke buurtkinderen een speeltuinvereniging op te richten. Het bleek uitermate moeilijk om 'de ambtelijke molens te doorgronden', waardoor het eerste speeltuinbestuur besloot zich op te heffen. De RSC spoorde bewoners aan om toch vol te houden en uiteindelijk werd een nieuw vast bestuur gevormd bestaande uit basisschoolleraren en ouders uit de wijk: de Speeltuinvereniging Afrikaanderplein was geboren. Ook de daaropvolgende onderhandelingen met het stadsbestuur om op het plein daadwerkelijk een speeltuin te mogen aanleggen, verliepen niet zonder slag of stoot. Het duurde tot 1951 voor de gemeente uiteindelijk toestemming verleende om met de bouw te starten. Tot die tijd mocht er alleen een tijdelijke zandbak worden aangelegd. Het clubhuis vond gedurende die tijd onderdak in de plaatselijke basisschool. Een belangrijk onderdeel van elke speeltuinvereniging was namelijk het zogenaamde clubwerk in de wintermaanden. Als het te koud werd om buiten te spelen werden allerlei activiteiten binnen georganiseerd, zowel voor kinderen als volwassenen. Naast handwerken en gymnastiek, beschikten veel speeltuinen in de jaren vijftig en zestig over eigen sportverenigingen, fanfares, theatergroepen en zangkoren.¹⁷

In 1951 kon eindelijk worden begonnen met de aanleg van de speeltuin, hoofdzakelijk dankzij vrijwilligers uit de wijde omgeving. Zowel grote als kleine firma's uit de wijk en Rotterdam-Zuid leverden gratis materialen of diensten aan de speeltuin. In juni 1952 opende de speeltuin op het Afrikaanderplein zijn deuren. In de jaren daarna werden de speeltuin en het bijbehorende voetbalveld door het verenigingsbestuur onderhouden, soms met hulp van basisschoollerares en geschoolde arbeiders uit de wijk, zoals timmermannen en schilders. Er werd een portier aangesteld, een oudere heer die door iedereen 'opa' genoemd werd. Uit verhalen van (oud-)bewoners blijkt dat de portier regelmatig een andere kant op keek als een arme familie geen geld had voor een speeltuinkaartje.

Als oudere of voormalige Afrikaanderwijkers over hun jeugd in de jaren vijftig en zestig spreken, ontstaat er een nostalgisch beeld van een hechte wijk met de speeltuinvereniging in het hart van alle buurtactiviteit. Van semi-marginale, tijdelijke voorzieningen groeiden speeltuinen uit tot een centraal ontmoetingspunt: de buurtspeeltuin was geboren. In de jaren vijftig trok de speeltuin op het Afrikaanderplein jaarlijks ruim 30.000 bezoekers.¹⁸ Buurtkinderen bezochten de speeltuin bijna dagelijks, maar ook volwassenen gebruikten de speeltuin als

ontmoetingsplek. De families in de Afrikaanderwijk waren, net zoals in veel andere negentiende-eeuwse stadswijken, klein behuisd en aangewezen op de publieke ruimte voor sociale contacten, recreatie en kinderspel.¹⁹ Een geboren en getogen buurtbewoonster vertelt over de speeltuin:

Alle kinderen uit onze straat speelden samen, op de straat en in de speeltuin. Ouders zaten op warme avonden op de stoep, en in de winter hing er altijd wel iemand uit het raam om een oogje in het zeil te houden (...) We vonden de speeltuin prachtig, de schommels en de glijbaan vooral. En er hingen ook altijd mensen over de rand van het hek om een praatje te maken met burens en kennissen. Er was ook simpelweg niet veel anders in de wijk – alleen de straat, het plein, en de speeltuin.

Ondanks haar centrale rol in de Afrikaanderwijk had de vereniging nog steeds geen eigen clubhuislocatie. Pas in 1955 werd een vaste plek voor het clubwerk gevonden in een voormalige gaarkeuken, waarin ook het lokale politiestation en een gezin gehuisvest waren. De speeltuinvereniging mocht de ruimtes huren van de gemeente op voorwaarde dat ze deze zouden delen met het Sint Franciscus Liefdewerk, een katholieke organisatie die zich vooral toelagde op armenzorg. In het verzuilde Nederland van de jaren vijftig was het samenwerken van een neutrale vereniging met katholieke monniken een unieke situatie en haalde dan ook de lokale kranten.²⁰

In de hoogtijdagen van de speeltuinvereniging in de jaren vijftig zorgden sociale netwerken op buurtniveau en de beschikbaarheid van lokale kennis en organisaties voor het goed functioneren van de buurtspeeltuin. Daarbij speelden gemeentelijke instanties slechts een rol op de achtergrond. Ze werden benaderd voor het vinden van een speeltuinlocatie of het verstrekken van de nodige vergunningen, wat niet altijd het gewenste resultaat opleverde. Ambtelijke processen zijn vaak traag, complex en langdurig, terwijl vrijwilligers over het algemeen snel met de bouw willen starten. Wat betreft het verstrekken van subsidies waren

Fig. 10 / 3

Speeltuinvereniging Afrikaanderplein in 1952

Bron: Uitgeverij Voet, cat.nr. 048



er grote verschillen per gemeente. In Amsterdam en Utrecht bijvoorbeeld werd het speeltuinwerk al vanaf de beginjaren gesubsidieerd, terwijl de vrijwilligers in Rotterdam het met veel minder steun moesten doen.²¹ Hoe dan ook, in de eerste helft van de twintigste eeuw had de gemeente bij de speeltuinaanleg een duidelijk passieve rol, die zich beperkte tot de (moeizame) verlening van de benodigde vergunningen. Dit zou met de opkomst van het maakbaarheidsideaal in de jaren zestig drastisch veranderen.²²

Van vrije expressie naar stenen woestijn

De jaren zestig en zeventig waren een periode waarin het speeltuinwerk zou veranderen. Speeltuinen kregen te maken met meer regulering dan ooit tevoren. De tijd van vrijwilligers die samen klussen aan speeltuintoestellen en clubwerk-activiteiten bedenken was grotendeels voorbij. Notulen uit deze periode vermelden voor het eerst zaken als verplichte EHBO-cursussen voor speeltuinbeheerders, brandverzekeringen en veiligheidsinspecties. Hoewel bijna elke speeltuinvereniging nu jaarlijks subsidie ontving, stegen de kosten zo sterk dat veel speeltuinen financieel in de knel kwamen. Verzekeringspremies, lagere bezoekersaantallen en de aankoop van speeltoestellen waren grote kostenposten. Ook was er een tendens naar professionalisering; in tijdschriften over speeltuinwerk worden niet alleen (verplichte) pedagogische cursussen aangeboden over 'werken met kinderen', maar ook over financiële kwesties en het voorzitterschap van een vereniging.

Een andere tendens op het gebied van speelruimte was de opkomst van de openbare speelplaats. In Amsterdam werden in de jaren vijftig en zestig ruim 730 door architect Aldo van Eyck ontworpen speelplekken aangelegd door de Dienst Stadsontwikkeling. Nu was het de gemeente die zelf het initiatief nam tot het aanleggen van speelruimte en bij de uitbouw van een compleet nieuw netwerk van openbare speelplaatsen naast de bestaande particuliere speeltuinen.²³ Kinderen kregen in deze periode hun eigen ruimtes, geïntegreerd in de aanwezige structuur van het publieke domein. De standaardinrichting van deze populaire speelplaatsjes, zandbakken met speeltoestellen, werd snel overgenomen in andere Nederlandse steden.

Ook in de Rotterdamse Afrikaanderwijk veranderde de rol van de gemeente ten opzichte van de speelruimtekwesitie. In 1962 ontving de speeltuinvereniging bericht van de gemeenteraad dat het Afrikaanderplein heringericht zou gaan worden. De speeltuin moest hierdoor tijdelijk zijn deuren sluiten en werd verplaatst naar een ander deel van het plein. Dit was nodig omdat door de metroaanleg de markt aan de Maashaven naar het Afrikaanderplein moest verhuizen. De vereniging tekende protest aan, maar de gemeente had de beslissing al genomen. Desondanks gebeurde er weinig met het plein tot het jaar 1965. Dat was het moment dat het comité ter voorbereiding van de manifestatie 'Communicatie 70' (C70) ter gelegenheid van vijftig jaar bevrijding zijn werkzaamheden opnam. De festiviteiten werden aangegrepen om te laten zien dat Rotterdam er weer helemaal bovenop was na het bombardement van 1940, en zich ontwikkeld had tot een moderne, bruisende havenstad.²⁴ Naast uitgebreide feestelijkheden in de binnenstad werd in 1965 ook een tiental buurtpleinen geselecteerd als perifere centra van de manifestatie. Het idee was dat er elke dag in de stad iets op het gebied van cultuur moest plaatsvinden en dat pleinen hierin een

belangrijke rol zouden moeten spelen.²⁵ In het kader van deze festiviteiten zouden niet alleen de pleinen een compleet nieuw uiterlijk krijgen, maar ook de omliggende panden worden gerenoveerd. Vanwege geld- en tijdgebrek werd echter al snel duidelijk dat dit geen haalbare kaart was – in 1968 werden uiteindelijk vier pleinen geselecteerd, waaronder het Afrikaanderplein, voor een 'beperkte opfrisbeurt'.²⁶

Sinds 1963 was er door de trage, telkens veranderende planvorming rond het zogenaamde tienpleinenplan op het Afrikaanderplein nog niets veranderd.²⁷ Daarom benaderde de kunstenaar Frans Brakkee in 1968 de gemeente Rotterdam met plannen voor de herinrichting van het Afrikaanderplein en het Pijnackerplein in het Oude Noorden. Brakkee maakte deel uit van een kunstenaarscollectief dat jaarlijks De Nationale Speelweek organiseerde, waarin vrije expressie voor kinderen het centrale uitgangspunt was. Hij werkte samen met de dienst Stadsontwikkeling en de kort daarvoor opgerichte Stichting voor de Jeugd een plan uit voor het Afrikaanderplein. Het ontwerp bestond uit een grote openbare kinderspeelplaats naast de bestaande speeltuin met een paviljoen met theaterput, ijsbaan, speelvijver en een speelbaan.²⁸ Brakkee wilde net als Aldo van Eyck 'kinderen weer echt laten spelen' en 'vrije expressie stimuleren'.²⁹ In tegenstelling tot de semi-private sfeer van de speeltuinverenigingen moest de speelplaats een toegankelijk karakter krijgen: een buurtplein dat niet alleen intensief gebruikt zou worden door spelende kinderen, maar ook voor ontmoeting, ruilhandel, en wijkfeesten. De bedoeling was dat het nieuwe Afrikaanderplein ook grotendeels door de buurtbewoners zelf zou worden onderhouden.

Brakkee presenteerde zijn plannen in 1968 aan het Buurtcomité Afrikaanderplein, waarin vertegenwoordigers van verschillende wijkinstanties en welzijnsorganisaties zitting hadden. Frits Kriesch, de toenmalige voorzitter van Speeltuinvereniging Afrikaanderplein, bleek niet enthousiast, maar hield zich gedurende de vergaderingen om onduidelijke redenen op de vlakte, waardoor de speeltuinvereniging uiteindelijk buiten de verdere planvorming is gebleven.³⁰ Het buurtcomité sprak zich uit tegen de plannen en drie leden schreven zelfs een protestrapport. Het twee miljoen gulden dure plan was volgens hen vooral bedoeld voor de bezoekers van C70 en sloot niet aan bij de wensen van de buurtbewoners. Tevens heerste de overtuiging dat er 'veel te weinig overleg is geweest met bewoners en buurtwerkers'.³¹ Omdat de gemeenteraad en het C70-comité eind 1968 onder sterke tijdsdruk stonden de werkzaamheden nog voor 1970 af te ronden, besloot men ondanks het protest uit de wijk tot de aanleg over te gaan.

In 1970 werd het plein feestelijk geopend, net op tijd om de C70-manifestatie te huisvesten. De plannen van Brakkee zijn weliswaar uitgevoerd, maar van Brakkees visie op het Afrikaanderplein is weinig terechtgekomen. Hoewel krantenartikelen uit hetzelfde jaar het plein 'nu al een daverend succes' beschouwen, zette het verval snel in.³² Afgezien van het gebrek aan lokale draagkracht voor het ontwerp, had dit ook te maken met de veranderende buurtdynamiek vanaf het einde van de jaren zestig. De negentiende-eeuwse huizenvoorraad was er slecht aan toe. Dit leidde tot de eerste rondes van stadsvernieuwing en het wegtrekken van oudere Afrikaanderwijkers naar andere stadsdelen. Hun huizen werden vaak door Nederlandse huisjesmelkers omgebouwd tot twijfelachtige pensions voor Turkse gastarbeiders.³³ Door de veranderende buurtkenmerken begon de eerst zo sterke sociale cohesie scheuren te vertonen.

Het nieuwe Afrikaanderplein, dat juist afhankelijk was van deze cohesie,

sociale controle en sterke netwerken tussen buurtbewoners, was dan ook een kort leven beschoren: 'wat ooit bedoeld was als een speel- en ontmoetingsplein werd een gapend gat in de wijk'.³⁴ Doordat het losse zand bij elke windvlaag over het plein waaide en vanwege het gebrek aan groen, werd er in de volksmond gesproken over een 'stenen woestijn'.³⁵ Afgezien van de speelvijver, werden de meeste kinderspeelplaatsen al snel niet meer gebruikt. Dit had ook te maken met een afname van het aantal jonge kinderen in de Nederlandse steden; gezinnen kozen er in deze periode massaal voor om de grote steden te verruilen voor een rustiger woonklimaat. Een toename in verkeersdruk, verouderde woningen en sociale problematiek in de binnensteden zorgden ervoor dat jonge gezinnen de stad verlieten.³⁶ Samengevat was het Afrikaanderplein ontworpen voor een buurt met een homogene bevolkingssamenstelling, waarvan op dat moment in de wijk allang geen sprake meer was. Doordat het plein weinig werd gebruikt en slecht werd onderhouden, gingen er al vanaf 1975 stemmen op om het plein opnieuw aan te passen. Het door Brakkee ontworpen speelplein werd in het begin van de jaren tachtig afgebroken en in ruil hiervoor werd een parkje op het plein aangelegd.

Ook de speeltuinvereniging werd geconfronteerd met de gevolgen van de veranderde buurtdynamiek: afnemende bezoekersaantallen, gebrek aan vrijwilligers en overlast door vandalisme. Door brandstichting brandde in 1976 zelfs het clubhuis af. Het herbouwen hiervan zou door discussies met de gemeenteraad en de dienst Bouw- en Woningtoezicht over een lening en de benodigde vergunningen tot 1980 op zich laten wachten. Tot die tijd was de vereniging aangewezen op een tijdelijke accommodatie op de bovenste verdieping van een voormalig klooster. Ondanks deze problemen blijkt uit de bezoekerscijfers dat de speeltuin populair bleef bij de buurtkinderen, veelal afkomstig uit migrantenfamilies.

Zorgenkind Afrikaanderwijk

In de jaren tachtig en negentig zette de transformatie van de Afrikaanderwijk door. De buurt werd grootschalig aangepakt door stadsvernieuwingsprojecten, waarbij de verouderde woningen werden gerenoveerd of gesloopt. Het hele gebied werd door zijn vele sociale problemen zoals drugsoverlast, vandalisme, straatvuil en armoede een 'sociaal laboratorium' voor wetenschappers en beleidsmakers, waar nieuwe projecten op hun deugdelijkheid getest werden.³⁷ In ruimtelijke zin ging de oorspronkelijke, dichte structuur van de wijk grotendeels verloren, aangezien in veel van de negentiende-eeuwse bouwblokken parkjes en speelplaatsen werden aangelegd op de vroeger afgesloten binnenterreinen.³⁸

Maar tegelijkertijd werd er, net als elders in Nederland, ook in Rotterdam verder bezuinigd op subsidies voor speeltuinen en openbare speelgelegenheden. In een interview in 1989 tekende de toenmalige voorzitter van Speeltuinvereniging Afrikaanderwijk bezwaar aan tegen de bezuinigingen op speeltuinen: openbare speelplaatsen zijn niet goed voor de ontwikkeling van kinderen, terwijl in een speeltuin kinderen ook qua gedrag bijgestuurd kunnen worden, 'en dat is nodig vandaag de dag'. Daarnaast was volgens de voorzitter de veiligheid van kinderen beter op orde in een ouderwetse speeltuin met toezicht.³⁹ De aanhoudende problemen met vandalisme en andere overlast leidden ertoe dat vanaf de jaren zeventig het hek rondom de speeltuin en de rest van het plein steeds hoger werd.

Op deze manier is de publieke ruimte op het Afrikaanderplein steeds verder gefragmenteerd geraakt in scherp afgebakende delen.

Grootschalige ontwerpen met behulp van stedenbouwkundigen en architecten, zoals het buurtplein van Frans Brakkee of de speelplaatsjes van Aldo van Eyck, komen in de jaren tachtig en negentig zelden of nooit meer voor. In plaats daarvan kiezen gemeenten uit pragmatische overwegingen voor de al bestaande speeltuinverenigingen en het aanleggen van goedkope openbare speelplaatsjes in een standaarduitvoering uit de catalogus.

Vanwege de lage huurprijzen bleef de wijk populair bij migrantenfamilies. In 2011 bestond 87 procent van de buurtbewoners in de Afrikaanderwijk uit niet-westerse allochtonen. Voor de speeltuinvereniging betekende dit leren omgaan met een nieuw publiek van migrantenkinderen. Net zoals hun Nederlandse voorgangers in de jaren vijftig, komt er uit de verhalen van Turkse en Marokkaanse Afrikaanderwijkers een nostalgisch beeld van een opgroeien in de stad naar voren:

Er waren toen [eind jaren tachtig] zoveel kinderen op straat hier, de families waren ook veel groter toen. Ouders hoefden zich nergens zorgen over te maken, er was altijd wel een oudere broer of zus in de buurt (...) We speelden altijd op straat of in de binnentuin, en de speeltuin was een speciaal uitje op marktdagen of zaterdag. Dan zaten de moeders te keuvelen op een bankje, want iedereen kende elkaar.

Terwijl de buurt duidelijk van gezicht veranderde, bleef het bestuur van de speeltuinvereniging een wit eiland in een multiculturele wijk. Het bestaat tegenwoordig uit een hechte groep van Nederlandse oud-bewoners op leeftijd, die de speeltuin draaiende houden. Ze zijn allang verhuisd naar het ommeland, maar reizen nog

Fig. 10 / 4

Het Afrikaanderplein, 1970. Links is de overkapping van de theaterput te zien.

Bron: Gemeentearchief Rotterdam, cat.nr. 1244a/26



regelmatig op en neer naar de speeltuin. Dit zijn mensen die elkaar, de vereniging en de wijk al decennialang kennen. Daarnaast komen er tot de dag van vandaag regelmatig (oud-)bewoners 's ochtends koffiedrinken bij het clubhuis om nieuwtjes uit te wisselen. Maar omdat de aard van het werk sterk is veranderd en het 'witte' verenigingsbestuur moeite heeft contacten te leggen met de huidige bewoners van de Afrikaanderwijk, blijkt het moeilijk om nieuwe vrijwilligers aan te trekken. In plaats van toezicht houden en speeltoestellen opknappen, draait het nu vooral om subsidieaanvragen kunnen schrijven, veiligheidsrapporten bijhouden en contacten met de gemeente onderhouden. Zoals de huidige secretaris omschrijft: 'Soms voelt het wel alsof de lol er een beetje af is.'

Wel is de positie ten opzichte van de gemeentelijke instanties sterker dan voorheen, omdat er simpelweg meer ervaring en kennis in het bestuur aanwezig is. Tegelijkertijd lijkt de gemeente ook vrijwillige organisaties beter op waarde te schatten. Waar in vroeger jaren de speeltuinvereniging niet actief geraadpleegd werd in discussies over het Afrikaanderplein, was ze gedurende de meest recente herontwikkeling (1997–2006) betrokken bij het ontwerp. Daarnaast werd een donatie van 30.000 gulden van de gemeente bedongen om een nieuwe, verplichte verplaatsing van de speeltuin te kunnen financieren.⁴⁰ Toch verliep ook de jongste aanpassing van het plein niet vlekkeloos, want de speeltuinvereniging verloor haar voetbalveld. Voor de enige sportvoorziening in de wijk waarop de vereniging veel gezamenlijke activiteiten had georganiseerd, was in het nieuwe ontwerp geen ruimte. Door het constante overleg met de gemeente is een soort samenwerking ontstaan, waarbij beide partijen elkaar nodig hebben. De speeltuin kan niet zonder financiële en praktische steun, maar de gemeente heeft ook sterke vrijwilligersinitiatieven zoals de speeltuinvereniging nodig om buurtcohesie, burgerparticipatie en sociale netwerken te stimuleren.

Fig. 10 / 5

Het Afrikaanderplein, 1970. Aan de zuidkant van het plein was een zandspeelplaats gerealiseerd, omheind door boomstammetjes voor jonge kinderen.

Bron: Gemeentearchief Rotterdam, cat.nr. 1244a/28



Fig. 10 / 6

**Kinderen op een speelplaats in de
Afrikaanderwijk, 2009**

Foto: Lianne Verstrate



Fig. 10 / 7

**Het Afrikaanderplein van boven, 2009: de speeltuin,
het park en de moskeekoepel en Afrikaandermarkt
op de achtergrond**

Foto: Cathelijne Pool



Conclusie

In de ontwikkeling van speelruimte in Nederland is een aantal verschuivingen op te merken. In de beginfase was de speelruimtekwestie een taak voor kleinschalige, private initiatieven; een verantwoordelijkheid voor de gegoede burgerij, maar later ook voor arbeidersverenigingen zelf. De overheid begon in de loop van de twintigste eeuw een steeds actievare rol te spelen; vooral in het aanleggen van openbare speelplekken als tegenhanger voor het gesloten karakter van de speeltuinverenigingen. Vanaf de jaren vijftig werd dan ook de notie populair bij politici en beleidsmakers dat kinderen simpelweg hun eigen domeinen in de publieke sfeer verdienen. Vanwege geldgebrek werd er vanaf de jaren tachtig bezuinigd op onderhoud en inrichting van de publieke ruimte. Daarnaast vertrokken in deze periode veel jonge gezinnen uit de stad. Hierdoor liep de overheidsbetrokkenheid vanaf de jaren tachtig geleidelijk terug. Speeltuinverenigingen, maar ook het onderhoud en de aanleg van openbare speelplaatsjes ondervonden hierdoor financiële en praktische problemen. In de Nederlandse stad van vandaag is een voorzichtige kentering te zien, ook omdat steeds meer jonge gezinnen weer in de stad wonen en de druk op de publieke buitenruimte toeneemt.⁴¹ Gemeenten zijn weer betrokken bij het oprichten van nieuwe innovatieve speeltuinen, en ondersteunen steeds vaker de lokale buurtinitiatieven.

De honderdjarige geschiedenis van speelruimte op het Afrikaanderplein laat zien hoe de interactie tussen overheid en middenveld niet kan worden los gezien van haar sociale en culturele setting; de toenemende professionalisering en regulering van het speeltuinwerk, de geleidelijke afbraak van welvaartsstaatsbeleid, maar ook veranderende demografische kenmerken van de Afrikaanderwijk, stadsvernieuwingsprojecten en brokkelende sociale buurtnetwerken hebben allemaal hun uitwerking gehad op de dagelijkse gang van zaken op de speeltuin.

Juist in deze wisselwerking ontstaat niet alleen de ruimtelijke, maar ook de sociale praktijk van een bepaalde plek. Het buurtplein naar een ontwerp van Brakkee is een voorbeeld van overheidsingrijpen, zonder steun van lokale instanties en buurtbewoners. Het resultaat was een plein dat niet aansloot bij de dagelijkse realiteit van de wijk en dat dan ook nooit echt gefunctioneerd heeft. Andersom had Speeltuinvereniging Afrikaanderplein zonder financiële en praktische steun en samenwerking met de (deel)gemeente allang haar deuren moeten sluiten. Ondanks honderd jaar van veranderingen op het gebied van speeltuinwerk, wijkproblematiek en het verenigingsleven, blijft één ding onveranderd: de speeltuin op het plein blijft nog altijd populair bij de jongste Afrikaanderwijkers.

Topos

Rotown Magic

Rotterdam is niet te filmen
De beelden wisselen te snel
Rotterdam heeft geen verleden
en geen enkele trapgevel

Rotterdam is niet romantisch
heeft geen tijd voor flauwekul
is niet vatbaar voor suggesties
luistert niet naar slap gelul

't Is niet camera-gevoelig
lijkt niet mooier dan het is
Het ligt vierkant hoog en hoekig
gekanteld in het tegenlicht

Rotterdam is geen illusie
Door de camera gewekt
Rotterdam is niet te filmen
Rotterdam is vééls te ècht

Jules Deelder (1944)
Vrijwel alle gedichten, 2004

Van maagden en poorten

Stadsmetaforen in historische toneelstukken

Bart Ramakers

De stad als wereld, de wereld als stad

In het moderne stadsonderzoek wordt veelvuldig gebruikgemaakt van metaforen, in het bijzonder bij de verslaglegging of artistieke representatie van inzichten in boeken, kunst en webontwerp. Bij zulke stadsmetaforen – in het Engels spreekt men van *urban metaphors* – staan individuele steden doorgaans model voor mondiale verschijnselen die in de sociale en ruimtelijke realiteit van één stad aanwijsbaar zijn en door die stad uitgebeeld kunnen worden. De zeggingskracht van stadsmetaforen hangt af van twee factoren. De eerste is de mate waarin de verschijnselen die een metafoor verbeeldt typisch stedelijk van aard zijn, zich dus vooral in een urbane omgeving manifesteren. De tweede factor is wat een stad in sociaal en ruimtelijk opzicht kenmerkt en of daarvan universele, historische gegroeide voorstellingen bestaan die door zulke metaforen worden aangesproken.

Een voorbeeld in boekvorm (en tevens als webpagina raadpleegbaar) van die metaforische zeggingskracht van de stad is *Migropolis. Venice/Atlas of a global situation*. Het bevat het verslag van een project dat beoogt aan de hand van één metropool, Venetië, de oorzaken en gevolgen van internationale migratie in kaart te brengen. De plattegrond van de stad verleent structuur aan het geheel van essays, interviews, foto's en statistieken met behulp waarvan het vraagstuk geanalyseerd is. Via een inhoudsopgave in monopolybordstructuur wordt de lezer door het omvangrijke werk geloodst. Uitgeverij Hatje Cantz won er in 2010 de Architectural Book Award mee van het Deutsche Architekturmuseum (DAM).¹ Uit dit voorbeeld blijkt dat de stad een wereld in het klein is en de makrokosmos kan representeren. De sociale en ruimtelijke stratificatie ervan lenen zich uitstekend voor de weergave van welke reële of denkbeeldige wereld dan ook. Een eigentijds voorbeeld van een stadsmetafoor is de voorstelling van elektronische en sociale media als een virtuele stad, waarbij de technische verbindingen als straten, de verbindingpunten als huizen, de weblogs en fora als pleinen en de gebruikers als bewoners voorgesteld worden.

Zulke verbeeldingen zijn allerm minst nieuw. Niet alleen in haar uiterlijke verschijning, ook als metafoor kent de stad een lange geschiedenis. Dit zal ik toelichten met een aantal historische voorbeelden van middeleeuwse en vroegmoderne stadsmetaforen. Voor deze bijdrage is vooral geput uit de Nederlandse toneelliteratuur. Aan de ene kant gaat het om voorbeelden waarbij de stad in haar ruimtelijke dimensie model staat voor een spirituele, abstracte niet-zichtbare realiteit. Haar fysieke verschijning (de muren, poorten, straten en pleinen) dient

Eén stad als metafoor van een globaal verschijnsel. Omslag van *Migropolis. Venice/ Atlas of a global situation*.

Bron: Scheppe/IAUV 2009



als middel om zichtbare, aardse proporties te verlenen aan het bovennatuurlijke. Aan de andere kant komen voorbeelden aan bod waarbij iets of iemand als *pars pro toto* of personificatie de stad als geheel representeert. Wanneer een lichaam, een organisme als beeld voor de stad wordt gebruikt, ontstaat de mogelijkheid de sociale dynamiek, het organische van de urbane samenleving te vangen.

De stad Gods van Augustinus

Een tot de verbeelding sprekend voorbeeld van een middeleeuwse stadsmetafoor biedt *De civitate Dei* (Over de stad van God) van Aurelius Augustinus (354–430). Hoewel deze kerkvader uitvoerig over een concrete stad schrijft, namelijk Rome, hanteert hij het begrip ‘stad’ in de aanduidingen ‘stad Gods’ (*civitas Dei*) en ‘aardse stad’ (*civitas terrana*) toch vooral in overdrachtelijke zin. De eerste wordt gevormd door degenen die de hemel deelachtig zullen worden, de tweede door degenen die dit geluk vanwege hun zondige leven zal worden onthouden. In hun aardse bestaan, voorafgaand aan het Laatste Oordeel, leven de bewoners van beide steden nog door elkaar. Niemand weet zeker of hij gered zal worden. Hoewel het er soms op lijkt dat Augustinus de aardse stad met Rome identificeert, heeft hij uiteindelijk niet één bepaalde stad op het oog. Burgers van zowel de stad Gods als de aardse stad zijn overal te vinden.

In een vijftiende-eeuws handschrift met de Franse versie van *De civitate Dei*, vertaald door Raoul de Praelles, is een miniatuur opgenomen die de verhouding tussen beide steden in beeld brengt.² De kunstenaar geeft de twee gemeenschappen daarin ruimtelijk-architectonisch weer, als twee middeleeuwse steden



(of als één stad met een bovenstad en een benedenstad), door muren omringd en voorzien van poorten en torens. De stad Gods is hier weergegeven in haar toekomstige gedaante, namelijk die van de hemel, met bovenin de Drie-eenheid (God de Vader, God de Zoon en de Heilige Geest, de laatste in de vorm van een duif) samen met Maria, en daaronder de gemeenschap van mannelijke en vrouwelijke heiligen, martelaren en belijders. De tweede stad (of benedenstad) is in zeven parten verdeeld. In elke ervan is het bedrijven van een zonde en de beoefening van een daarmee corresponderende deugd voorgesteld. Het gaat – met de klok mee – om lust en kuisheid, matigheid en gulzigheid, vrijgevigheid en gierigheid, luiheid en vlijt, toorn en geduld, afgunst en naastenliefde, hoogmoed en nederigheid. Vanwege de mengeling van goed en kwaad, van norm en antinorm in één beeld, beantwoordt de weergave van dit deel van de miniatuur aan Augustinus' beschrijving van de wereld als bevolkt door bewoners van zowel de toekomstige hemelse als de bestaande aardse stad.

De vraag is of voor de miniaturist en voor de gebruikers van dit handschrift de aardse samenleving niet ook in werkelijkheid primair een stedelijke samen-

leving was en als zodanig begrepen werd. Met andere woorden, was het aardse bestaan voor hen niet zonder meer al stedelijk van karakter, omdat zij niet alleen leefden binnen de fysieke ruimte van een stad (als *urbs*) zoals die op de miniatuur staat afgebeeld, maar ook deel uitmaakten van een stad als sociaal-economische gemeenschap (als *civitas*) en daardoor gepredisponeerd waren om over niet-zichtbare, metafysische, religieuze of theologische zaken in termen van een stad (als *topos*) te reflecteren? De stad was vertrouwd en overzichtelijk: markten, muren, poorten en torens, grachten en havens, centrum en periferie en de overgang naar het omliggende platteland – ze waren in de Middeleeuwen ruimtelijk duidelijk gemarkeerd en bleven dat tot in de negentiende eeuw, toen men wallen en vestingwerken begon te slechten. Het lag daarom voor de hand om zowel de uiterlijke verschijning als de sociale, economische en bestuurlijke kenmerken van de stad te gebruiken als metafoor voor andere zaken. Dat de miniaturist de deugdenleer als basis voor een succesvol aardse (en bovenaardse) bestaan presenteert, is evenzeer eenvoudig verklaarbaar. Juist de deugdenleer werd tijdens de Late Middeleeuwen en Vroegmoderne Tijd als model voor een moreel hoogstaand stedelijk of burgerlijk leven gepropageerd. Daarbij werd onder de invloed van het renaissance-humanisme niet alleen teruggesproken op kerkvaders als Augustinus, maar ook op Plato, die in zijn *Politeia* de vier zogenoemde kardinale deugden (rechtvaardigheid, matigheid, kracht en voorzichtigheid) al omschreven had als eigenschappen waarover de burgers van de ideale stadstaat moesten beschikken.³

Jeruzalem als voorbeeldige stad

Een tekst als *De civitate Dei* heeft het gebruik van stadsmetaforen in het denken en schrijven over het bovenaardse zeker gestimuleerd, maar was hiervoor zelf weer schatplichtig aan oudere bronnen, vooral aan de Bijbel. Daarin werden verschillende voorbeelden genoemd van steden en stadsbewoners die ofwel nagevolgd ofwel vermeden dienden te worden. Het meest tot de verbeelding sprekend was uiteraard Jeruzalem, de stad die in haar aardse gedaante de zetel was geweest van koningen als David en Salomo, waar de Tempel had gestaan met de Ark van het Verbond, en waar Christus was veroordeeld, gekruisigd, begraven en verrezen. Jeruzalem werd in de Late Middeleeuwen onderwerp van daadwerkelijke pelgrimage, als onderdeel van bedevaarten naar het Heilig Land, maar veelvuldiger nog van geestelijke pelgrimage, waarbij gelovigen gestimuleerd door teksten en visuele voorstellingen in gedachten de plaatsen bezochten waar Christus geleefd en geleden had.⁴ Wat die voorstellingen betreft: vooral het lijdensverhaal, dat zich immers afspeelde in Jeruzalem, werd daarin doorgaans weergegeven in een stedelijk decor met sterke eigentijdse trekken. De afgebeelde gebouwen en personen waren middeleeuws van uiterlijk en karakter. De Passie voltrok zich als het ware in het hier en nu. De suggestie van historische onmiddellijkheid was nog sterker bij processies en toneelopvoeringen waarin het lijdensverhaal of andere bijbelse onderwerpen gedramatiseerd werden. Dan leek het alsof de tijd werkelijk had stilgestaan (of was teruggedraaid) en de eigen stad als plaats van handeling de positie van Jeruzalem had ingenomen: een zoveelste stadsmetafoor.⁵

De toepassing van Jeruzalem als metafoor ging nog veel verder. Volgens de methode van allegorische schriftuitleg die tot in de zestiende eeuw populair bleef, konden aan personen, zaken of voorvallen uit de Bijbel vier verschillende

betekenen worden verbonden: de letterlijke, de typologische, de tropologische en de anagogische. De letterlijke had betrekking op de historische betekenis, terwijl de typologische een gegeven uit het Oude Testament verbond met een gegeven uit het Nieuwe. De tropologische (of morele) uitleg betrof de verklaring van de Bijbel in het licht van het religieuze leven van de gelovige. Ten slotte werd in de anagogische uitleg een verband gelegd tussen een Schriftplaats en de laatste dingen: dood, Laatste Oordeel, hemel of hel.⁶ Jeruzalem leverde een schoolvoorbeeld van deze gevarieerde uitlegwijze. Letterlijk verwees ze naar het historische (en bestaande) Jeruzalem, typologisch naar de kerk van het Nieuwe Testament, tropologisch naar de menselijke ziel en anagogisch naar de hemel. Wat die laatste uitleg betreft: Johannes omschrijft de hemel in Openbaring 21:2 als een nieuw Jeruzalem dat van God vandaan op aarde zal neerdalen. Dat maakte het voor Augustinus gemakkelijk de hemel als stad Gods te omschrijven en voor middeleeuwse kunstenaars deze ook daadwerkelijk als een stad af te beelden.

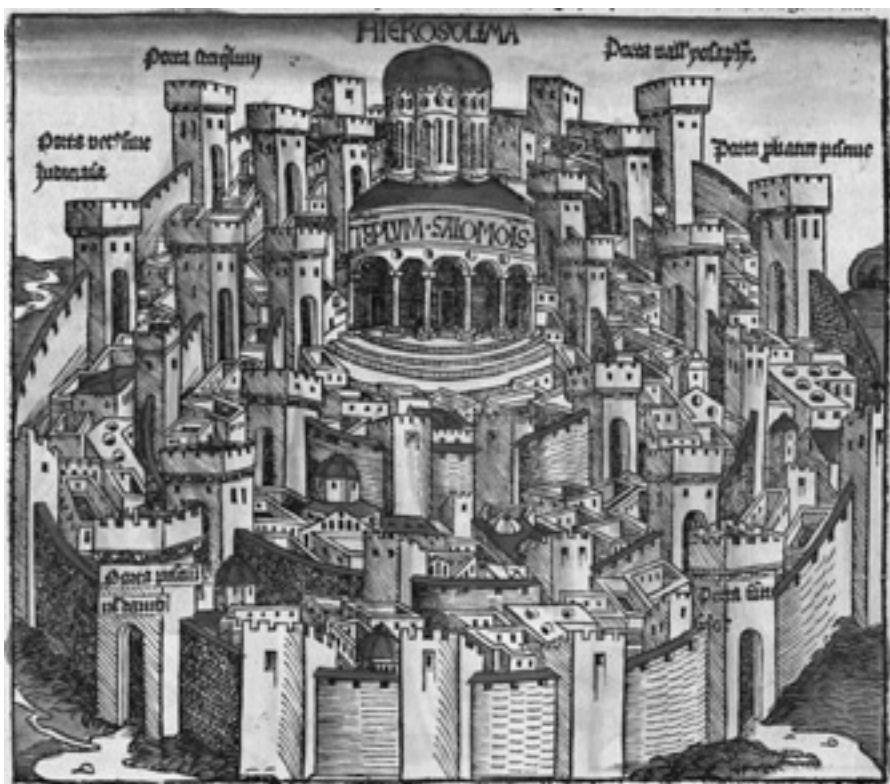
Jeruzalem als beeld van Maria

En ander voorbeeld van een zeer ver uitgewerkte typologische interpretatie van Jeruzalem komt voor in een toneelstuk van de rederijker Cornelis Everaert uit Brugge. Het gaat om zijn bijdrage aan een toneelwedstrijd die in 1527 gehouden werd in Nieuwpoort.⁷ De daar opgevoerde spelen vergeleken Maria met Jeruzalem.

Fig. 11 / 3

Hierosolima (Jeruzalem). Ingekleurde houtsnede uit Hartmann Schedel, *Liber chronicarum*, 1493.

Bron: Bayerische Staatsbibliothek München, Rar. 287, fol. XVII



Everaert schreef vier van zulke comparaties op Maria, waarin hij haar achtereenvolgens vergelijkt met de troon van Salomo (1 Koningen 10), met het licht van de zon, maar ook – zover ging het allegorische denken – met een vrachtvaarder, inclusief alle onderdelen daarvan: voor- en achtersteven, riemen, zandstroken, wrangen, kolsem, wegers, balken en bijbehorende knieën, barghouten, overloop, drakenhoofd, voorkasteel, dek, campagne, kooi, nachthuis, roer, helmstok, kolderstok en patrijsgaten. Kennelijk waren de inwoners van de zeevarende handelsstad Brugge met de principes van de toenmalige scheepsbouw bekend. En zo niet, dan sloeg Everaert met dit spel twee vliegen in één klap: zijn publiek leerde spelenderwijs iets over scheepsbouw en Maria tegelijk.

Zo'n comparatie volgt een vast patroon. Het spel over Maria en Jeruzalem voltrekt zich als volgt. Een vrouw met de naam Jonsteghe Gheneghentede (blijde genegenheid) wil Maria vergelijken met de stad Jeruzalem en roept daarvoor de hulp in van Maria zelf. Op haar bidden komen enkele raadgevers het toneel op – kennelijk gestuurd door Maria – die aangespoord door vragen van de hoofdpersoon de vergelijking met de stad uit de doeken doen, 'ten verstande van den volcke hier jeghenwoordich'.⁸ Jonsteghe Gheneghentede krijgt een rol papier in de handen gedrukt waarop in grote letters de tekst van Psalm 87 is geschreven: een lofzang op Jeruzalem. Die wordt vervolgens aan de achterwand van de toneelstelling bevestigd.

Meteen wordt een terminologische kwestie aan de orde gesteld: wat voor type stad is Jeruzalem eigenlijk? Er zijn drie mogelijkheden: een *urbs*, een *civitas* of een *oppidum*. Een *urbs* is het belangrijkste, want dat is een stad waar een keizerlijk hof gevestigd is. Je zou Maria met zo'n stad kunnen vergelijken, want God heeft immers in Maria 'gewoond', wat verwijst naar haar moederschap van Christus. Toch is de omschrijving van de stad als *civitas* meer op haar plaats. Dat is de gebruikelijke omschrijving van een bisschopsstad, de zetel van de geestelijke overheid. Hetzelfde geldt voor Jeruzalem in de tijd van Christus: daar was de geestelijke (Joodse) overheid gevestigd (de wereldlijke macht werd toen immers vanuit Rome uitgeoefend). Jeruzalem is dus vooral vanuit godsdienstig oogpunt van belang. Het gaat om een heilige stad. Dat past veel beter bij Maria, omdat ze dan vergeleken kan worden met het heiligste der heiligen in de Tempel, dat God niet als wereldlijk heerser maar als geestelijk leider – als Opperste Prelaat zegt het spel – geheiligd had. Een *oppidum* kunnen Jeruzalem en dus ook Maria zeker niet genoemd worden, 'want huer gheen hoogheyten besit/ dan poorters, ambochslieden ende volc ghemeene' – met andere woorden: daarin wonen alleen maar doorsneestelingen, geen personen van groot aanzien.⁹

Die middenpositie van Maria als de *civitas* Jeruzalem gelegen tussen *urbs* en *oppidum* past bij haar religieuze rol als middelaars tussen God en de mensen, tussen Hem en al die poorters, ambachtslieden en het gewone volk waarvan zo-even sprake was. Die rol wordt in het vervolg van het stuk door vergelijking met de verschillende ruimtelijk-architectonische en bestuurlijk-sociale kenmerken van Jeruzalem verder toegelicht, kenmerken die in categorische zin door middeleeuwse en vroegmoderne steden werden gedeeld. Ten eerste eendracht ten behoeve van vrede en het algemeen nut, ten tweede eerlijke rechtspraak, ten derde wijs bestuur en ten vierde eerbaar gedrag. Vervolgens verschuift de aandacht naar de fysische kenmerken, de ruimtelijke omstandigheden van het terrein waarop de stad ligt. Zo is Jeruzalem gebouwd op twee heilige bergen, Moria en Sion. Verder noemt Everaert de priester-koning Melchisedek als

stichter van de stad en wijst hij op de uitbreiding ervan en de bouw van de tempel door David. De tempel gold vanwege de uitvoerige beschrijving in de Bijbel trouwens als het beroemdste stuk stedelijke architectuur uit de christelijke Oudheid.

Dan komt de fysieke verschijning van de stad aan de orde en volgt een uiteenzetting over de poorten, muren en bouwwerken. De stad is rondom met muren versterkt, driedubbel nog wel. Ze corresponderen met evenzoveel krachten van Maria. Verder telt de stad volgens Everaert twaalf poorten: de Dalpoort, de Mestpoort, de Fonteinpoort, de Schaapspoort, de Vispoort, de Oude Poort, de Waterpoort, de Paardenpoort, de Oostpoort, de Poorten van Mifkad en Efraïm en de Gevangenpoort. Dat zijn voor een groot deel namen die ook voor middeleeuwse stadspoorten gebruikt werden. Op welke eigenschappen van Maria al die poorten duiden, blijft hier buiten beschouwing. Het gaat mij om de onderdelen van de stedelijke omgeving die voor de vergelijking met Maria worden gebruikt. Zo vervolgt Everaert met het noemen van de 'edeficien', gebouwen waaronder de 'menichte van huussen om dyveerrssche nacies' (gildehuizen).¹⁰ Evenzeer tot de verbeelding sprekend zijn de drie waterbekkens van de stad, de 'pisscynen', waarvan het derde naast de tempel lag.¹¹ Zieken wasten zich erin en sommigen genazen.

Vervolgens sommen de personages twaalf waardigheden of eigenschappen op waarin Jeruzalem uitstijgt boven andere steden in de Bijbel, eigenschappen die ook Maria bezit, waardoor zij weer uitstijgt boven alle vrouwen. De eerste waardigheid was dat ze ooit koninklijke residenties waren geweest: Jeruzalem van Salomo, Maria van Christus. De tweede was dat ze geheiligd waren: Jeruzalem door de aanwezigheid van de tempel, Maria door de ontvangenis van Christus. De derde eigenschap was die van toevluchtsoord: Jeruzalem voor haar bewoners, Maria voor haar gelovigen. De vierde was dat ze sterk en gewapend waren: Jeruzalem door haar fortificaties, Maria door haar huwelijk met Jozef. En zo gaat het maar door met de vergelijkingen tussen Maria en de huizen van Jeruzalem, de (religieuze) wetten, waterbronnen, kennis, rijkdom, voedsel, handel en vrede. Alle twaalf kwaliteiten tezamen zijn als de sterren aan de kroon van de hemel-vrouw uit Openbaring 12:1: 'een vrouw, bekleed met de zon, met de maan onder haar voeten en een krans van twaalf sterren op haar hoofd'. Die werd aan het eind van het stuk door het wegschuiven van een gordijn aan het publiek getoond.

De stad op het toneel

In de comparatie van Everaert wordt het beeld van Jeruzalem in woorden opgeroepen, hoewel het niet ondenkbaar is dat tijdens een deel van de opvoering een geschilderde voorstelling van de stad te zien was. In rederijkersspelen werden steden op twee manieren visueel voorgesteld. Ten eerste als plaats van handeling en zodoende letterlijk als achtergrond waartegen die handeling zich afspeelde. Anders dan in de vroegmoderne overdekte theatergebouwen, waar men een illusie van werkelijkheid creëerde door de plaatsing van perspectivisch geschilderde decorstukken en realistische rekwisieten, althans als men de mogelijkheid daartoe bezat, werd in het middeleeuwse en zestiende-eeuwse toneel een locatie doorgaans door middel van 'afkorting' weergegeven, door de schildering van (de contouren van) een muur, een toren of poort. De ruimte van een stad kon aanvullend in de dialoog worden opgeroepen, door wat 'gesproken decor' wordt genoemd.¹²

De Antwerpse stedenmaagd verwelkomt prins Filips. Triomfpoort opgericht tijdens de intocht van Filips II in Antwerpen in 1549.

Gravure uit *Spectaculorum in Susceptione Phillipi Hisp. (...)*, 1550.

Bron: Universiteitsbibliotheek Gent, Res. 1190, fol. E3v.



Prins Filips houdt zich staande tussen Hoop en Vrees. Stelling opgericht tijdens de intocht van Filips II in Antwerpen in 1549.
Gravure uit *Spectaculorum in Susceptione Phillipi Hisp. (...)*, 1550.
Bron: Universiteitsbibliotheek Gent, Res. 1190, fol. N2r.



Het meeste toneel werd niet binnenshuis opgevoerd, maar op de markt of in de straat. De constructies waarop dat gebeurde, werden tijdelijk opgebouwd en tussentijds opgeslagen in een magazijn. Het betrof houten podia op tonnen of schragen waarop, althans bij de rederijders, een rechthoekig raamwerk was geplaatst dat aan alle zijden kon worden afgesloten met gordijnen. De voorkant van deze constructie werd ook wel uitgevoerd als een scherm, een houten staketsel bespannen met doek, waarin openingen waren aangebracht waardoor de personages konden opkomen of afgaan. Men kon het scherm zo ontwerpen en beschilderen dat het een architectonisch uiterlijk kreeg, van een gevel of een muur, waarbij de genoemde openingen konden doorgaan voor deuren of poorten. Soms was deze constructie voorzien van een extra verdieping, die niet alleen de suggestie wekte dienst te doen als toren, doordat ze als zodanig 'bespeeld' werd, maar die soms ook het uiterlijk van een echte toren kreeg. Was het al mogelijk door het plaatsen van een scherm van alleen gordijnen het idee van een stadsmuur met poorten op te roepen, met de hulp van timmerlieden en schilders creëerde men de illusie daar ook werkelijk mee te maken te hebben.

Als beeldkenmerken van de stad hadden muren en poorten een lange traditie als versieringen tijdens vorstelijke intochten. Men heeft zelfs aangenomen dat die het voorbeeld hebben gevormd voor de toneelstellages van de rederijders en de vormgeving hebben bepaald van het Globetheater in Londen, waar Shakespeares stukken werden opgevoerd.¹³ Inderdaad kennen we twee soorten versieringen tijdens vorstelijke intochten: stellages en poorten. De eerste leken op toneelpodia en waren voorzien van levende of geschilderde voorstellingen. Ook in de poorten was boven de boog meestal een ruimte uitgespaard voor levende of geschilderde voorstellingen. Deze voorstellingen hadden doorgaans een bijbelse, klassieke of historische inhoud die verband hield met de vorst en diens verhouding tot de stad die hem inhaalde. Net als bij de stellages ging het ook bij de poorten om tijdelijke constructies van hout, doek en schilderwerk. Men gaf ze meestal een architectonisch uiterlijk, alsof het om echte poorten of triomfbogen ging.

Andersom kwam het voor dat een bestaande stadspoort met doeken werd behangen en zodanig versierd werd met vlaggen, schilden en opschriften, dat het weer leek alsof het een speciale constructie betrof die slechts voor de gelegenheid was opgetrokken. Terwijl stellages stevast langs de weg stonden opgesteld en de vorst deze altijd zijdelings passeerde, werden poorten over de weg heen gebouwd en werd de vorst geacht daar onderdoor te rijden. Tijdens zulke passages werd de vorst als het ware één met het beeld dat de poort opriep en werd hij onderdeel van de boodschap die de poort met behulp van voorstellingen en opschriften op hemzelf en het publiek wenste over te brengen. Wanneer bijvoorbeeld boven zo'n poort een voorvader van de vorst was voorgesteld die de stad ooit had gered, dan toonde de laatste door onder die poort door te rijden min of meer zijn bereidheid datzelfde te doen. Mede vanwege de bewuste inpassing door vormgeving en plaatsing van deze constructies in de bestaande bebouwing, leek het alsof de vorst met de doortocht van iedere poort steeds opnieuw en alsmear dieper in het lichaam van de stad – zowel het uiterlijke, bebouwde als het innerlijke, sociale lichaam – werd opgenomen.

Wanneer aan een standaardonderdeel van de toneelstellage (een achterwand met openingen) zo eenvoudig het uiterlijk van een stad (een muur met poorten) gegeven kon worden, dan lag het voor de hand dat vooral te doen bij toneelstukken die zich ook werkelijk voor en op de muren en poorten van een stad afspeelden. Daar bestaan in de Nederlandse toneelliteratuur verschillende voorbeelden van, met de Schrift wederom als voornaamste stofleverancier. Bijbelse steden die in dit opzicht tot de verbeelding spraken waren Betulia (Judith 8-14), Samaria (2 Koningen 6-7), Jericho (Jozua 6) en natuurlijk Sodom en Gomorra (Genesis 18-19). De laatste twee werden om de zondige levenswandel van hun bewoners door God zelf vernietigd. In het geval van Jericho hielp Hij de Joden de stad in handen te krijgen door hun bij monde van de profeet Jozua de opdracht te geven zeven keer om de stad heen te trekken, waarna de muren instortten. In het geval van Betulia en Samaria kwam God juist de belegerden te hulp. Hij redde Samaria door het geraas van een oprukkend leger te laten horen, wat de belegeraars op de vlucht deed slaan. Betulia, ten slotte, kwam Hij te hulp in de persoon van Judith, de maagd die zich in het kamp van de vijand begaf om legeraanvoerder Holofernes te verleiden. Zij voerde hem eerst dronken, vergezelde hem vervolgens naar zijn tent en sloeg hem daar het hoofd af. Toen de belegeraars dat hoofd de volgende ochtend aan de borstwering van de stadsmuur zagen hangen, namen ze van angst en schrik de benen.

Belegeringen waren een realiteit waarmee iedere stad in deze periode gemakkelijk geconfronteerd kon worden. Dramatiseringen daarvan, of het nu om bijbelse of klassieke gevallen als Troje ging of om gebeurtenissen uit het eigen nabije verleden als de Tachtigjarige Oorlog, hadden niet alleen de functie de stadsbewoners te vermaken, maar hun ook modellen te tonen van burgerdeugd, heldhaftigheid en godsvertrouwen. Die uitbeeldingen waren realistisch, want het was niet ongebruikelijk de strijd tussen belegeraars en belegerden met het nodige wapengekletter in beeld te brengen. Bekende voorbeelden uit deze periode zijn de *Benoude belegeringhe der stad Leyden* door Jacob Duym uit 1606 en *Haerlems belegeringh* door Govert van der Eemd uit 1619. Leiden was in 1574 op het nippertje gered doordat als gevolg van inundaties het rijzende water de Spaanse belegeraars op de vlucht had gejaagd. Een jaar voordien had Haarlem zich echter aan de Spanjaarden moeten overgeven. Weliswaar had de stad door betaling van een groot geldbedrag haar inwoners voor moord en plundering weten te behoeden, maar de soldaten en de aanhangers van Willem van Oranje die de stad hadden verdedigd, werden of onthoofd of verdronken in het Spaarne. De toneelstukken van Duym en Van der Eemd hielden de herinnering aan die meer of minder gelukkige afloop levend en wapenden de toeschouwers mentaal in een strijd die op het ogenblik van hun opvoering nog allerminst gestreden was.

Hoewel de Vrede van Münster van 1648 nog elf jaar op zich zou laten wachten, kon Amsterdam in 1637 zonder vrees voor de vijand en met veel optimisme naar de toekomst kijken. In dat jaar schreef Joost van den Vondel ter gelegenheid van de opening van de eerste Nederlandse schouwburg zijn *Gysbreght van Aemstel*.¹⁴ Hierbij gaat het eveneens om een dramatisering van een belegering: die van Amsterdam aan het einde van de dertiende eeuw, in de nasleep van de moord op graaf Floris V. Waar het de visie op de stad betreft, getuigt het stuk van een humanistische, op historisch onderzoek gebaseerde belangstelling voor wat tegenwoordig als zelfstandige discipline beoefend wordt, namelijk de stadsgeschiedenis.

Portret van Kenau Simonsdochter Hasselaer, staande ten voeten uit voor de Haarlemse wallen, gewapend met lans en zwaard, anoniem (mogelijk Pieter Hendricksz. Schut), 1573.

Bron: Rijksmuseum, Amsterdam, objectnr. RP-P-AO-9-32-2-1



KENAU SIMON HASSELAERS,
*een Zedighe doch moedighe Heldinne van treffelycken huyse binnen
Haerlem, out 46 jaren, die int beleggh 1572, als Kapitein met bus,
spies en geweer, drie hondert Vrouwen, tegen de Spagniaerts opvoerde.*

Daarin past ook, vanaf het begin van de zeventiende eeuw, het schrijven van boeken die de contemporaine naam en faam van steden historisch trachtten te verklaren.¹⁵ Vondel had zich vooraf verdiept in de meest recente voorbeelden van lokale en regionale geschiedschrijving.

Uit de *Gysbreght* blijkt niet alleen Vondels fascinatie voor de ouderdom van de stad, maar ook voor de spectaculaire groei die ze in ruimtelijk en economisch zin opzicht in de afgelopen vijftig jaar had doorgemaakt. Weliswaar, zo eindigt het stuk, ging het middeleeuwse Amsterdam verloren, maar de stad zou in de toekomst glorieus herrijzen. Dat was zowel een verwijzing naar haar omvang en uiterlijk anno 1637, als naar de economische macht en de wereldwijde reputatie die de stad inmiddels had verworven. Vondel verpakt zijn boodschap in een historische vergelijking waaraan een stadsmetafoor te pas komt: Gysbreght is een tweede Aeneas, die het brandende Troje verliet om uiteindelijk een nog groter en machtiger stad te stichten, waaraan menig Noord-Europese metropool, Amsterdam niet uitgezonderd, zich tijdens de Renaissance spiegelde: het klassieke Rome.¹⁶ Die stad vormde in de Vroegmoderne Tijd, samen met haar klassieke tegenvoeter Athene en met succesvolle steden uit de eigen tijd, zoals Florence en Venetië, een nieuw voorbeeld ter navolging.

De stad als maagd, de maagd als stad

Van de eerdergenoemde modellen van burgerdeugd, heldhaftigheid en gods-vertrouwen was de bijbelse Judith vermoedelijk de bekendste. Als jonge vrouw of maagd verpersoonlijkte zij op iconische wijze de stad Betulia. Een voorbeeld veel dichters bij huis was Kenau Simonsdochter Hasselaer, die op haar manier een model voor de bevrijding van Haarlem was geworden. Tijdens het beleg van de stad zou zij een contingent vrouwen hebben geleid dat de Spanjaarden vanaf de stadsmuren had bestreden met kokend water, brandend stro en gesmolten pek. Beiden hebben trekken gemeen met de vele denkbeeldige stedenmaagden die tijdens de Renaissance in literatuur en beeldende kunst de eigenschappen en idealen, de vitaliteit, de schoonheid, maar tegelijkertijd ook de kwetsbaarheid van steden of landen moesten representeren, nu eens smekend om bescherming door de ene of andere vorst, dan weer zelf naar de wapens grijpend om de door hen vertegenwoordigde steden op eigen kracht te doen vertrouwen en tot zelf-verdediging aan te sporen. De literatuurhistoricus Arie Jan Gelderblom heeft het metaforisch gehalte van zulke maagden als volgt omschreven:¹⁷

Metaforen zijn geen loze of afgesloten stijlfiguren, maar juist sterke samenballingen van betekenis. Een van de technieken om die betekenis te leren kennen is het lezen van de metafoor in dubbele zin: als metaforische uitdrukking van een letterlijke wereld (in ons voorbeeld: de maagd is de reële stad [...]) en als een letterlijke weergave van een metaforische wereld (de maagd is een heuse vrouw).

In het laatste geval krijgen steden in overdrachtelijke zin de lichamelijke eigenschappen van vrouwen toegeschreven. Gelderblom ploos er een groot aantal stadsgeschiedenissen en -beschrijvingen, atlanten en verzamelbundels van afzonderlijke auteurs uit de zeventiende en achttiende eeuw op na. Een van zijn vondsten komt uit het gedicht *Op Amstelredam* van Vondel:¹⁸

Aen d'Aemstel en aan 't Y, daer doet sich heerlijk open
Sy die, als Keyserin, de kroon draeght van Europe.
Amstelredam, die 't hooft verheft aan 's hemels as,
En schiet, op Plutoos borst, haar wortels door 't moerasch.
Wat watren worden niet beschaduwt van haar zeilen?
Op welcke marckten gaat zy niet haar waren veilen?
Wat volcken zietse niet beschijnen van de maan;
Zy die zelf wetten stelt den ganschen Oceaen?
Zy breyt haar vleugels uit, door aanwas veler zielen,
En sleept de weerelt in, met overlade kielen.
De welvaart stut haar Staat, zoo lang d'aanzienlijkheit
Des Raats gewetens dwanck zijn boozen wil ontzeit.

Amsterdam is volgens de eerste regel als een vrouw die haar schoot opent. Kennelijk verlangt ze naar seksuele omgang. De handel moet haar volgens Gelderblom bevruchten. Ook andere regels laten zich lezen als de beschrijving van een vrouwenfiguur, een keizerin die haar gekroonde hoofd verheft, een godin die met pijlen schiet, een heerseres die haar schepen over alle zeeën stuurt. Aan het eind laat de altijd politieke Vondel zich nog horen. De welvaart van de stad zal toenemen, zolang de overheid maar weerstand weet te bieden aan de eisen van intolerante groeperingen. Ook andere gedichten zijn volgens Gelderblom rijk aan 'seksuele metaforen waarmee de drukte van het handelsverkeer en de daaruit voortvloeiende welvaart worden uitgebeeld'.¹⁹ Overigens zijn de eerste twee regels van Vondels gedicht hier weergegeven volgens de druk van 1647. In een eerdere, uit 1644, luiden ze veel minder beeldend als volgt: 'Het Y en d'Aemstel voên de hoofstadt van Europe,/ Gekroont tot Keizerin; des nabuurs steun, en hope'. Toch is de lichaamsmetaforiek nog steeds prominent, vanwege het gebruik van het werkwoord 'voeden' en de omschrijving van de stad als een behulpzame buurvrouw.

Als metaforen spraken stedenmaagden niet alleen op papier tot de verbeelding, maar ook en vooral door beelden, prenten, schilderijen en theatrale voorstellingen. Talrijk zijn de stedenmaagden als personage in de tableaux vivants (levende beelden) die vertoond werden tijdens vorstelijke intochten. De toestand van de stad en haar verhouding tot de vorst konden eenvoudig duidelijk worden gemaakt door haar als vrouwenfiguur voor te stellen en haar in karakteristieke kleding, in een bepaalde houding en met een bepaalde gezichtsuitdrukking op te stellen tegenover de impersonatie van een bepaalde heerser of, sterker nog, deze werkelijk door haar tegemoet te laten treden met een geschenk, een verzoek of een blijk van onderworpenheid. Dat laatste gebeurde bijvoorbeeld tijdens de intocht van Filips II in Antwerpen in 1549. Op een gravure zien we hoe de geknielde stadsmaagd *Antverpia*, met op haar hoofd een reusachtige replica van de Onze-Lieve-Vrouwekerk, de prins onderdanig welkom heet.²⁰

In rederijkersspelen treden ze ook als sprekend personage op. Een voorbeeld uit de eerste helft van de zestiende eeuw is het spel *Van den Siecke stad*, waarin de sociale en religieuze toestand van Amsterdam op allegorische wijze in beeld wordt gebracht.²¹ Hoofdpersonage is Amsterdam, de zieke stedenmaagd, die weliswaar tot weinig meer in staat is, maar zich toch niet laat manipuleren door Hijpocrisije en Tijranij. De eerste vertegenwoordigt de kerkelijke (katholieke) overheid, de tweede de (hoge) geestelijkheid. Beide dringen aan op vervolging

van andersdenkenden. Door middel van personificatie was het mogelijk niet alleen de stad als optelsom van sociale, ruimtelijke en economische factoren te representeren, maar die factoren ook afzonderlijk uit te beelden en in hun aard en werking te illustreren. Voorbeelden zijn de volgende personificaties: de Gemeente (bevolking) die de gewone burgers representeert, Sulck Veel (heel wat) die voor de rijke bovenlaag staat, Financier (geldwezen) dat het maken van woekerwinsten nastreeft en daarbij geholpen wordt door Voorcoop (voorkoop) die goederen opkoopt om schaarste te creëren en de prijzen op te drijven.

Uit 1565 stamt het Haarlemse spel met de titel *Het Cooren* (het koren) van Louris Jansz. Het is een felle aanklacht tegen de graanspeculatie door lokale handelaren die de prijs opdrijven tot boven het bestedingsniveau van de bevolking, die in dit spel wordt vertegenwoordigd door twee personages: Ambachtsman en Huisman, dat wil zeggen arbeider en boer.²² De graanspeculanten heten Onversaedige Begeert (onverzadigbare begeerte) en Nimmermeer Genoch (nooit genoeg) – hun namen spreken voor zich. Ook het graan wordt gepersonifieerd, en wel als de bedreigde en misbruikte vrouw naar wie het spel is genoemd, Het Cooren dus. Ze zit gevangen op een korenzolder, waar vandaan de twee onverlaten nog niet één zak graan ter verhandeling op de markt willen brengen. Ze laten zich niet vermurwen, zelfs niet door een plakkaat van koning Filips II gericht tegen de prijsopdrijving, waaruit de belangrijkste bepalingen vanaf het podium in rijm worden voorgelezen. Het spel eindigt met het uitspreken van de hoop dat de overheid door rede gedreven aan de speculatie een eind zal maken.

Tot slot: van maagden en poorten

Sociale lagen en beroepsgroepen (arbeiders, boeren, kooplieden), maar ook een concreet object (graan) worden gepersonifieerd. Naar haar optreden te oordelen vervult Het Cooren in feite de rol van stedenmaagd van Haarlem. In ieder geval toont het de houding die daarbij past: onschuldig en oprecht, dienstbaar en barmhartig. In de beeldende kunst zo goed als op het toneel droeg de metaforische voorstellingswijze bij aan de herkenbaarheid en onthoudbaarheid van het getoonde. Bovendien bood het allegorisch procedé de kans concrete gebeurtenissen op een ideëel plan te brengen, dat van de morele en religieuze normen en waarden die het menselijk handelen in *economicis* en *politicis* behoorden te sturen. Of dat van hun tegendeel natuurlijk.

De voorgaande analyse duidt erop dat de zeggingskracht van de stad als metafoor (als *topos*) vooral samenhang met haar fysieke, ruimtelijke kenmerken (als *urbs*), waarbij de tegenstelling binnen–buiten (de muren) en de poging de grens daartussen te passeren (de poorten) de beeldspraak domineerden. De parallel met het menselijk lichaam lag erg voor de hand. De huid vormde de scheiding tussen extern en intern, de openingen daarin waren de wegen en kanalen waarlangs men het stadsorganisme binnenging en weer verliet. Zo kon de stad gemakkelijk met een vrouw, nu eens wulps en onverzadigbaar dan weer kuis en moedig, en een vrouw op haar beurt weer gemakkelijk met een stad vergeleken worden, met de bedoeling kernachtig, in één beeld, de essentie van het bestaan op aarde (of daarna) te vatten, een bestaan dat zich voor velen binnen de stad als gemeenschap (als *civitas*) voltrok.

De relatie tussen plaats en cultuur

Nederlandse culturele industrie vanuit langetermijnperspectief

Robert Kloosterman & Maarten Prak

Culturele industrie, clusters en padafhankelijkheid

Het obligate kaasmeisje uit Nederland (Frau Antje) is in meer dan één opzicht een achterhaalde metafoor van de Nederlandse economie. Niet alleen heeft de in een soort van klederdracht gehulde jongedame niets te maken met de huidige geïndustrialiseerde Nederlandse landbouw, maar ook moet Nederland het meer en meer hebben van producten waarvan de esthetische dimensie het cruciale verkoopargument vormt. De architectonische ontwerpen van Rem Koolhaas of UN Studio, de muziek van DJ Tiësto of Armin van Buuren, de *reality tv* van Endemol of de jeans van G-Star en Gsus: vind het mooi of lelijk, maar dat deze een belangrijke plaats op mondiale markten hebben veroverd, staat buiten kijf. Volgens een recent rapport van de Verenigde Naties nam Nederland in 2008 met een totale waarde van ruim 10,5 miljard dollar op de wereldranglijst van grootste exporteurs van 'creatieve producten' de achtste plaats in, vanzelfsprekend achter grote landen als China, de Verenigde Staten, Italië, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk, maar voor veel andere, grotere, Europese landen.¹ Ook waar het gaat om 'creatieve diensten', waaronder architectonisch ontwerp en optredens van Nederlandse artiesten in het buitenland, is Nederland een grote internationale speler. De zogeheten *cultural industries* – de groep van economische activiteiten die producten voortbrengen waarvan niet louter de prijs maar de symbolische of esthetische dimensie het belangrijkste verkoopargument is – vormen voor Nederland derhalve een kansrijke bron van economische groei en werkgelegenheid.

In een baanbrekend boek, *The cultural economy of cities*, heeft de economisch-geograaf Allen Scott een ideaaltypische beschrijving van zulke culturele industrieën gegeven.² Dat ideaaltipe is ten eerste gebaseerd op de aanname dat de vraag naar producten van de *cultural industries* sterk aan mode onderhevig is en dus grote fluctuaties kan vertonen. Ten tweede wordt verondersteld dat, om te kunnen blijven concurreren in deze volatiele markten, voortdurend innovaties nodig zijn om concurrenten op het esthetische vlak te kunnen aftroeven. Een derde uitgangspunt betreft de aard van de vraag naar arbeid in de culturele industrie. Om succesvol te kunnen produceren, zijn gespecialiseerde vaardigheden en attitudes onmisbaar.

Op basis van die aannames komt Scott tot een model voor de culturele industrie met specifieke organisatorische, ruimtelijke en ook historische kenmerken. Een eerste kenmerk is het netwerkarakter: de productie is doorgaans georganiseerd in een wijldvertakt netwerk van veelal kleine bedrijven. Een tweede

kenmerk is dat die netwerken ruimtelijk geconcentreerd zijn in steden en daarbinnen weer in bepaalde wijken. De productie is meestal in geografische clusters geconcentreerd om de kosten van de transacties tussen de verschillende bedrijven te drukken én om te profiteren van de voordelen die nabijheid biedt, zoals de aanwezigheid van een lokaal aanbod van gespecialiseerde arbeid. Clustering is ook voordelig voor de ontwikkeling van een toegesneden lokale fysieke en sociale infrastructuur (bijvoorbeeld beroepsverenigingen) en bevordert de verspreiding van kennis van producten, productiewijzen en markten, die essentieel is voor innovaties.

Met die clustering hangt ook een historische dimensie samen. Naarmate de onderdelen van zulke clusters meer en beter in elkaar gaan grijpen, wordt de concurrentiepositie van bedrijven daarin steeds sterker. De lokale arbeidsdeling wordt verfijnder, de arbeidskrachten zijn steeds beter toegerust voor hun werk, innovaties nemen toe door de snelle uitwisseling van kennis tussen een groeiend aantal bedrijven en werkers en ook stijgt de reputatie van het cluster. Mode uit Parijs, country-and-westernmuziek uit Nashville of architectonisch ontwerp uit Rotterdam zijn sterke merken op de wereldmarkt en het imago geeft een soort garantie van kwaliteit. Zo'n positief terugkoppelingsproces, dat zich over decennia kan uitstrekken, maakt dat clusters zich doorgaans ontwikkelen volgens een padafhankelijk proces, waarbij de oriëntatie van een cluster en de specifieke bouwstenen van de concurrentiepositie, zoals gespecialiseerde arbeid, toegesneden infrastructuur en kennisuitwisseling, steeds weer worden gereproduceerd. In competitieve clusters zijn organisatorische, ruimtelijke en historische aspecten nauw verweven.³

De wortels van de huidige clusters van *cultural industries* kunnen derhalve ver in de tijd terug reiken. De vraag is nu: hoe diep? Meer in het bijzonder waren wij geïnteresseerd in de relatie tussen de concurrentiekracht van eigentijdse *cultural industries* en hun voorgangers van de Nederlandse Gouden Eeuw. Ook toen was Nederland toonaangevend op het gebied van wat we nu tot de culturele industrie rekenen: schilderijen, boeken en architectuur.⁴ Is er een verband tussen de excellentie van toen en het presteren van nu en, zo ja, welk verband is dat dan? Reikt het pad van het succes van de hedendaagse Nederlandse culturele industrie terug tot in de zeventiende eeuw? Is de sterke internationale positie van uitgeverijconcern Reed Elsevier van nu gerelateerd aan die van Elsevier uit de Gouden Eeuw? Maar ook: in hoeverre stoelt Amsterdam als internationaal populaire vestigingsplaats van *cultural industries* op het rijke verleden van de zeventiende eeuw?

Om deze maatschappelijk en wetenschappelijk belangrijke vragen te kunnen beantwoorden, hebben we zo ver mogelijk de paden teruggevolgd in de tijd met als uitgangspunt het clustermodel van Scott. We hebben ten eerste gekeken naar de wijze waarop de verdeling van *cultural industries* over de belangrijkste Nederlandse steden zich heeft ontwikkeld, waarbij dus de historische ontwikkeling van de ruimtelijke patronen centraal stond. Ten tweede is gepoogd om de positie van Amsterdam, de onbetwistbare culturele hoofdstad van het huidige Nederland, in een internationaal perspectief te plaatsen. Ten derde hebben we getracht om de samenhang tussen historische ontwikkeling en sector bloot te leggen door drie specifieke typen van culturele industrie onder de loep te nemen, te weten schilderkunst, architectuur en uitgeverijen. Voor elk van de drie benaderingen zijn we gestuit op problemen om het spoor terug te volgen. Die problemen zijn tweërlei:

conceptuele problemen en een gebrek aan geschikte data. De conceptuele problemen betreffen definities en afbakening van steden, beroepen en sectoren die niet zonder meer door de tijd heen konden worden gelijkgesteld. Toch is het mogelijk om voorzichtige antwoorden te geven op bovenstaande vragen. We beginnen met de verdeling door de tijd heen van *cultural industries* over de vier grote steden in Nederland, kijken dan naar de internationale positie en gaan vervolgens in op de padafhankelijke ontwikkeling van drie sectoren.

De ontwikkeling in de vier grote steden

Amsterdam is ook de culturele hoofdstad van Nederland. Hoewel Amsterdam qua inwonertal veel minder dominant is in het nationale stedelijke landschap dan bijvoorbeeld Londen in het Engelse, is het aandeel van de stad Amsterdam in de Nederlandse culturele industrie qua werkgelegenheid vergelijkbaar met dat van Londen in het Verenigd Koninkrijk.⁵ Rotterdam, Den Haag en Utrecht staan wat betreft werkgelegenheid in de culturele industrie duidelijk op afstand. De internationale oriëntatie en reputatie van de culturele industrie is minder makkelijk te meten dan de werkgelegenheid, maar de gegevens die we hebben laten zien dat ook in dit opzicht Amsterdam (veel) belangrijker is dan andere steden in Nederland. Al in de Gouden Eeuw nam Amsterdam een sterke positie in als centrum van artistieke innovatie binnen de Republiek. Die positie kreeg Amsterdam, overigens tezamen met Leiden, volgens de Britse historicus Jonathan Israel in de periode 1620–1640 en daarmee volgden ze Haarlem en Utrecht op.⁶

Het zou mooi zijn als we vanaf 1600 de kwantitatieve ontwikkeling van de culturele industrie in Nederlandse steden zouden kunnen volgen. Dat bleek helaas niet mogelijk. Ten eerste is het voor de huidige tijd al moeilijk om precies aan te geven welke sectoren zich in hoofdzaak bezighouden met producten waarvan de esthetische dimensie cruciaal is en dat geldt a fortiori naarmate we verder terugkijken in de tijd. Een eigentijdse kleinschalige pottenbakker bijvoorbeeld kan zonder veel problemen onder de culturele industrie worden geschaard, maar of dat ook voor de zeventiende-eeuwse tegenhanger geldt, is hoogst twijfelachtig. Ten tweede nemen de dataproblemen snel toe naarmate we verder teruggaan in de tijd. Op basis van de volkstellingen is het mogelijk om het verloop van de werkgelegenheid in bedrijfstakken (kunsten, architectuur, reclame, uitgeverijen en audiovisuele sector) waarvan het aannemelijk is dat ze onder de huidige definitie van *cultural industries* vallen, voor de grootste vier steden grotendeels terug te volgen tot 1899.⁷

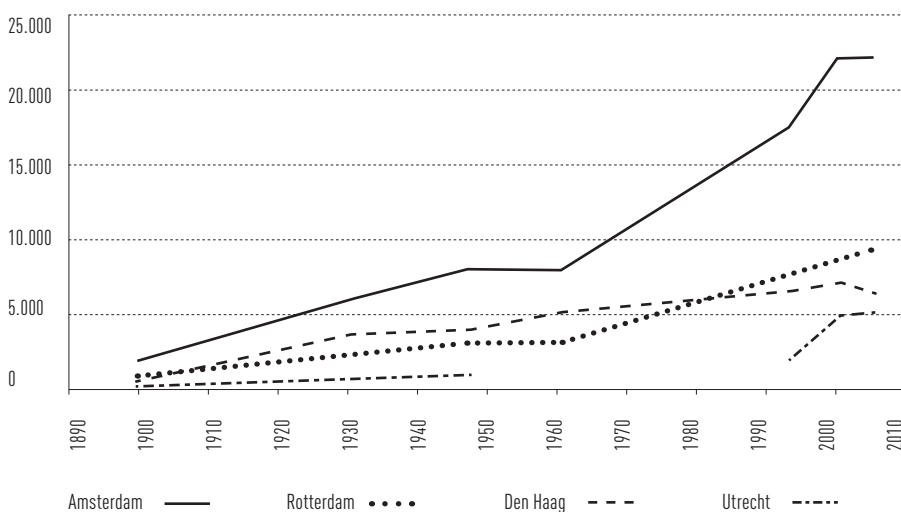
In de grafiek is het verloop van de werkgelegenheid per stad in beeld gebracht. De leidende rol van Amsterdam komt naar voren. Maar enigszins verrassend begint die leidende rol zich pas in de tweede helft van de twintigste eeuw af te tekenen. Op de drempel van de twintigste eeuw volgde Den Haag als runner-up op slechts een kleine afstand. De werkgelegenheid in de culturele industrie, met name in de (uitvoerende) kunsten, was toen sterk gerelateerd aan de lokale elite. Die elite was in de Residentie ruim voorhanden. Pas na 1960 slaat Amsterdam een ander pad in met een veel hoger groeitempo dan de andere drie steden. Tegelijkertijd verandert Den Haag dan van een concurrent in een verliezer. Eerst stagneert de Haagse werkgelegenheid in de culturele industrie, om na 2000 zelfs af te nemen. De stad van de Koninklijke Schouwburg en het

Koninklijk Conservatorium en de op een (bestuurlijke) elite gerichte culturele industrie is blijkbaar niet in staat geweest om na 1960 de sprong te maken naar een ander, breder en later ook meer internationaal publiek. Rotterdam is nu, zij het op afstand, de tweede stad in Nederland qua culturele industrie. Ook Utrecht lijkt op weg om Den Haag in te halen en de derde stad naar omvang van de werkgelegenheid in de culturele industrie te worden.

De gehele bedrijfstak overziende, valt tot 1960 een redelijk gelijke verdeling op over de grootste steden van de Randstad. Daarna treedt er een significante verandering in de ruimtelijke arbeidsverdeling op en stijgt Amsterdam ver boven de andere steden uit. Kunsten, uitgeverijen, reclame en de audiovisuele sector, die zich na de liberalisering en privatisering van het Nederlandse omroepbestel in toenemende mate op de hoofdstad richt, laten vooral na 1990 een snelle stijging zien.⁸ Het feit dat al deze *cultural industries* – ook de reclamebranche en de audiovisuele sector, waarvan de historische wortels niet heel diep kunnen reiken – min of meer even snel groeien, wijst eerder in de richting van het belang van zogeheten urbanisatievoordelen, die in principe geldig zijn voor alle gelijksoortige economische activiteiten, en minder op dat van locatievoordelen, die primair betrekking hebben op één enkele bedrijfstak. Het belang van meer algemene agglomeratievoordelen zoals internationale oriëntatie, een kosmopolitische atmosfeer, een hoge kwaliteit van stedelijke voorzieningen lijken aldus belangrijker te zijn dan enger begrensde voordelen die alleen voor een bepaald cluster opgaan. Deze bevinding sluit aan bij ander onderzoek, waaruit blijkt dat de positie van Amsterdam binnen de Randstad en ook binnen Nederland meer is gaan afwijken van die van de andere steden wat betreft de structuur van de werkgelegenheid en opbouw van de beroepsbevolking.⁹ De combinatie van verdergaande mondialisering en de inderdaad historische rol als financieel, economisch en cultureel doorgeefluik heeft Amsterdam gemaakt tot een *global city* in zakformaat met een daarbij behorend profiel, ook voor wat betreft *cultural industries*, die binnen Nederland geen echte concurrentie meer kent.

Fig. 12 / 1

Actieve beroepsbevolking in de geselecteerde *cultural industries* tezamen in de vier grote steden, 1899–2005



De internationale positie van Amsterdam in historisch perspectief

Maar hoe zit het met de positie van Amsterdam in een internationaal perspectief? Gedurende een korte periode in de Gouden Eeuw – ruwweg van 1620 tot het Rampjaar 1672 – was de Republiek in het algemeen en Amsterdam meer in het bijzonder op het hoogtepunt, niet alleen van de omvang van de artistieke productie, maar ook qua verfijning en internationale impact.¹⁰ Dit is in zekere zin nog steeds – of wellicht opnieuw zo. Is het aannemelijk te maken dat de historische erfenis hierin een rol speelt? Om die vragen te beantwoorden hebben we Amsterdam vergeleken met New York, Londen, Genua, Zürich, Milaan en Los Angeles. Deze steden zijn geselecteerd op basis van drie criteria. Ten eerste is gekeken naar steden die net als Amsterdam ooit het financiële en culturele centrum van het Westen vormden, te weten Genua, Londen en New York. Deze groep van steden hebben we de Arrighi-groep genoemd naar het werk van de historicus Giovanni Arrighi, die in zijn boek *The long twentieth century* een langetermijnanalyse biedt van de geschiedenis van het kapitalisme van de Late Middeleeuwen tot heden.¹¹ Hij onderscheidt vier lange cycli van accumulatie met achtereenvolgens Genua, Amsterdam, Londen en New York als de internationale financiële centra. Arrighi wijst erop dat met name in de eindfase van een cyclus van accumulatie, als de mogelijkheden tot profijtelijk investeren uitgeput raken, bestedingen aan cultuur toenemen en daarmee de lokale clusters van *cultural industries* een sterke stimulans krijgen.

Naast het aantal inwoners van een stad, waarmee de omvang van zulke economische activiteiten (op basis van de zogeheten *urbanisation economies*) uiteraard nauw samenhangt, zijn twee andere criteria onderzocht. Vanuit het perspectief van padafhankelijkheid valt te verwachten dat eenmaal gevestigde clusters van culturele industrie zich over een langere termijn zullen kunnen handhaven door te profiteren van sectorspecifieke voordelen (de zogeheten *localisation economies*). De historische aanwezigheid van culturele industrie zou, met andere woorden, een positieve invloed kunnen hebben op de huidige positie van een stad in het internationale veld. De positie die Amsterdam verworven had in de zeventiende eeuw als financieel en handelscentrum, maar ook als producent van cultuur, zou op grond van de reproductie van concurrentiekracht in de lokale clusters dus ook in de eenentwintigste eeuw moeten kunnen doorwerken.

Het tweede criterium heeft betrekking op de huidige positie in mondiale stedelijke netwerken. Wij verwachten dat een hogere positie in die netwerken positief gerelateerd zal zijn aan de omvang van de culturele industrie. Een omvangrijke internationale producentendienstensector – de sleutelindicator voor de positie in mondiale stedelijke netwerken – zal een relatief sterke lokale vraag voor culturele industrie genereren. Vanwege de mondiale connecties zullen bedrijven in de culturele industrie in zo'n stad eerder over de grens kijken voor zowel afzetmarkten als personeel. We hebben eerst een beperkt aantal steden geselecteerd die een met Amsterdam vergelijkbare positie in de huidige mondiale stedelijke netwerken innemen. Deze groep is gebaseerd op het werk van de geograaf Peter Taylor, die in 1998 het Globalisation and World Cities (GaWC) Research Network heeft opgericht. Op basis van een methodiek waarbij de internationale connecties van bedrijven in de producentendiensten worden gemeten, construeert de GaWC-groep ranglijsten van steden. Voor ons onderzoek hebben we de meest

recente ranglijst (2008) gebruikt.¹² Dit leverde een groslijst van steden op. Door ook de criteria van de beschikbaarheid van data met betrekking tot culturele industrie mee te nemen, zijn uiteindelijk drie steden geselecteerd: Milaan, Los Angeles en Zürich.

Voor verschillen in de ontwikkeling van *cultural industries* hebben we dan drie soorten mogelijke verklaringen voor de relatieve kracht van de huidige culturele industrie in steden: de omvang, de huidige positie in mondiale stedelijke netwerken en de historische positie in zulke netwerken. Hieruit resulteert een groep van zeven steden, waarbij Amsterdam zowel in de GaWC- als in de Arrighi-groep is vertegenwoordigd. Deze methode maakt het mogelijk om steeds twee steden te vergelijken, *matched pairs*, waarbij het verschil langs één dimensie zo groot mogelijk wordt gemaakt. Dus we vergelijken bijvoorbeeld Amsterdam met Milaan om na te gaan of de omvang van de stad er toe doet, waarbij de huidige positie in de internationale stedelijke hiërarchie constant wordt gehouden. Bij de vergelijking van Amsterdam met Zürich, twee steden met een overeenkomstige omvang en positie in de internationale huidige hiërarchie, gaat het erom of het effect van de vroegere positie in de stedelijke hiërarchie achterhaald kan worden.

Voor de vergelijkingen is overwegend gebruikgemaakt van officiële censusdata. Deze zijn relatief betrouwbaar en vergelijkbaar. Veel van deze data zijn onlangs digitaal toegankelijk gemaakt, maar er zijn nog steeds aanzienlijke lacunes. In de meeste gevallen ging het om gegevens betreffende de beroepen (voor ons onderzoek beeldende kunstenaars, architecten en uitgevers). De lacunes en de problemen met de internationale vergelijkbaarheid van de data dwingen tot een voorzichtige interpretatie van de uitkomsten. Voor de analyse van de data is zowel naar de absolute aantallen werkzame personen in de geselecteerde *cultural industries* gekeken als de locatiequotiënten waarmee de ontwikkeling van het relatieve belang van een bepaalde culturele industrie in een land gedurende een langere periode gevolgd kan worden. Op basis van de *matched pairs*-vergelijkingen kan een indruk worden verkregen van de correlaties tussen de mogelijke verklaringen en zowel de absolute omvang van het aantal werkzame personen in de geselecteerde culturele industrieën als de relatieve omvang in termen van locatiequotiënten.

Met enig voorbehoud kan worden geconcludeerd dat Amsterdam ten opzichte van de andere steden internationaal een tamelijk sterke positie heeft waar het gaat om de locatiequotiënten van de geselecteerde *cultural industries*. De omvang van de bedrijfstakken in absolute aantallen blijft duidelijk achter bij de steden met een grotere omvang. De vergelijkingen tonen aan dat zowel de huidige positie in de internationale stedelijke hiërarchie als de huidige omvang van een stad er toe doet. Milaan, Los Angeles en New York ontleen hun kracht als thuisbasis van culturele industrie niet aan een sterke positie in het verleden.¹³ De combinatie van knooppunt van internationale stromen van personen, kapitaal, goederen, diensten en ideeën met een omvangrijke bevolking, waardoor *urbanisation economies* gegenereerd kunnen worden, geeft blijkbaar een goede voedingsbodem voor culturele industrie. Dat geldt zeker voor Londen, New York en Milaan. Zürich, dat wel een hoge positie in de GaWC-rangschikking bekleedt, maar geen grote stad is, scoort relatief laag voor zowel de omvang van de werkgelegenheid als de locatiequotiënten. Ook deze uitkomst wijst in de richting van het belang van *urbanisation economies*. Een historisch sterke positie qua culturele industrie lijkt op zich geen voldoende of noodzakelijke voorwaarde te

vormen voor een vergelijkbare rol in het huidige tijdsgewricht. Genua, een stad die kan terugzien op een dominante positie in een ver verleden, lijkt niet te kunnen voortbouwen op die historische erfenis.

Uitgesplitst naar sectoren blijken in het geval van architecten en van beeldende kunsten de relaties met het verleden niet sterk. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat de sector beeldende kunsten sterker dan andere branches afhankelijk is van individuele kunstenaars of kleine groepen kunstenaars, waardoor de factor toevalligheid een grote rol kan spelen. De Haagse School rond de schilder Mesdag is daar een voorbeeld van. De positie van uitgeverijen lijkt diepere wortels te hebben: Amsterdam, maar ook Milaan en Londen waren gedurende de gehele twintigste eeuw belangrijke centra voor uitgeverijen.

Deze onderzoeksresultaten, het zij nog maar eens herhaald, dienen met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd, maar ze sluiten wel aan bij het patroon dat we voor de vier grootste Nederlandse steden al hebben opgemerkt. Ook daar bleek het gewicht van de geschiedenis via clustering van *cultural industries* geen vanzelfsprekende zaak. Het pad van *cultural industries* is duidelijk gekoppeld aan de meer algemene ontwikkeling van steden. Zowel de versterking van de positie van Amsterdam na 1960 in Nederland, als die van New York in de tweede helft van de twintigste eeuw is voornamelijk terug te voeren op de veranderingen in de samenstelling van de bevolking ('creatieve klasse') en hun toenemend belang als knooppunten in mondiale netwerken ('global cities'). Dat daarbij kan worden teruggegrepen op een al bestaande basis is dan mooi meegenomen.

De bedrijfstakken afzonderlijk bekeken

Het derde venster dat wij gebruikt hebben om de historische ontwikkeling van de *cultural industries* in Nederland te onderzoeken, is dat van de afzonderlijke bedrijfstakken. Voor zover mogelijk, is daarvoor gekeken naar de evolutie van de beeldende kunst (met name de schilderkunst), de uitgeverijen en de architecten van 1600 tot nu. Voor de beeldende kunsten bleek het niet eenvoudig om de lijn van de zeventiende eeuw naar de negentiende en twintigste eeuw door te trekken. Dat heeft vooral te maken met de diepe crisis waarin deze culturele industrie na 1700 geraakte. Daarmee wordt eigenlijk al aangegeven dat continuïteit, zoals verondersteld in de clustertheorie, voor de beeldende kunsten van 1600 tot nu problematisch is. Hetzelfde geldt min of meer ook voor de architectuur als professie. Voor de uitgeverijen was het wel mogelijk om deze door de tijd heen te volgen en een antwoord te geven op de vraag naar het belang van de historische wortels van deze branche.

Van een ongebroken continuïteit tussen 1600 en 2000 is voor geen van de bestudeerde culturele industrieën veel gebleken. Wel bleek het perspectief van gelokaliseerde clusters ook voor de Nederlandse schilderkunst in de kortere tijdspanne van de zeventiende eeuw een bruikbaar instrument. De door Scott geïdentificeerde kenmerken van een cluster van *cultural industries* – geografische concentratie en gespecialiseerde instituties vooral op het gebied van opleiding, kwaliteitsborging en verkoop – waren al in de zeventiende eeuw aanwezig. Op basis van onder meer gildearchieven zijn productiegemeenschappen in kaart gebracht via zogenaamde prosopografieën, collectieve biografieën van een samenhangende groep personen. Het geografische gebied, de regio die we nu de Randstad noemen, was het algemene onderzoeksobject en aangezien boeken en

schilderijen met name in steden werden geproduceerd, richtte het onderzoek zich inderdaad op steden in de Randstad, met name Amsterdam. Net als de gehele economie profiteerde de beeldende kunst in de Hollandse steden van de komst van Vlaamse en Brabantse migranten na de val van Antwerpen in 1580. De nieuwkomers werden opgenomen in de aan het cluster gerelateerde instituties, vooral beroepsorganisaties zoals gilden, die ook een sterke opleidingscomponent kenden. De beeldende kunst stagneerde binnen enkele tientallen jaren.

De opkomst van het beroep van architect was in de zeventiende eeuw sterk verbonden met de enorme vraag naar grote, publieke en semi-publieke bouwwerken.¹⁴ Vanouds werd voor de meeste gebouwen het ontwerp – voor zover daarvan überhaupt sprake was – geleverd door de steenhouwer, timmerman of aannemer. Ook tijdens de Gouden Eeuw waren, zelfs in de rijkere buurten, deze traditionele ‘ontwerpers’ veruit in de meerderheid. Omdat in diezelfde periode ook veel gebouwd werd in opdracht van de overheid, ontstond er toch een markt voor min of meer gespecialiseerde ontwerpers van gebouwen. Gedurende de gehele eeuw ging het om niet meer dan enkele tientallen personen, die voornamelijk in Holland actief waren, waar ook de grootste vraag bestond, vooral in Amsterdam en Den Haag. Deze bouwmeesters, vaak opgeleid als beeldend kunstenaar, concentreerden zich meestal op de uiterlijke vorm van het ontwerp. De technische uitvoering lieten ze over aan de aannemer. Wel ontwikkelden zij een ook internationaal zeer succesvolle stijl die de veelbetekenende naam ‘Hollands classicisme’ kreeg en vooral werd uitgevoerd naar het Oostzeegebied. Aan het eind van de zeventiende eeuw zakten deze overheidsvraag duidelijk in en kregen de steenhouders, timmerlieden en aannemers weer het rijk voor zich alleen. Zij richtten zich veeleer op verbouw dan op nieuwbouw, waarbij ze zich overigens wel bedienden van de ontwerpen die de zeventiende-eeuwse architecten als bijverdienste te boek hadden gesteld. Maar het architectenberoep als zodanig verdween in de achttiende eeuw bijna volledig.¹⁵ In de negentiende eeuw, toen de vraag weer aantrok, leefde ook het beroep van bouwkundig ontwerper weer op. In feite moest het van voor af aan beginnen.

Nederlands architectonisch ontwerp is tegenwoordig internationaal toonaangevend met bijvoorbeeld OMA (Rem Koolhaas), West 8, MVRDV, UN Studio en Neutelings Riedijk Architects. Uit eerder onderzoek was al gebleken dat de belangrijkste ontwerpers vrijwel uitsluitend in Amsterdam en vooral in Rotterdam te vinden zijn en dat deze twee geografische concentraties feitelijk één cluster met één (deels internationale) arbeidspool vormen.¹⁶ Al voor de opkomst van de zogeheten *Superdutch*-generatie in het laatste decennium van de twintigste eeuw trok Nederlands architectonisch ontwerp internationaal de aandacht met Berlage, De Klerk en later Van den Broek & Bakema en Herman Hertzberger. Op basis van het bestand van de Stichting BONAS (Stichting Biografieën en Oeuvrelijsten Nederlandse Architecten en Stedenbouwkundigen) met gegevens over 770 architecten – variërend van genoten opleiding en vestigingsplaatsen, tot de stijl waarin de architect in kwestie actief was en eventueel gewonnen prijzen – en aanvullende informatie over architectuurstromingen in de twintigste eeuw, de rijksbouwmeesters en architectonische opleidingsinstituten, is het spoor terug gevolgd. In dit geval beschikken we niet alleen over kwantitatieve informatie ten aanzien van de werkgelegenheid, maar ook over indicaties van wat in de beroepsgroep zelf als kwaliteit wordt gezien.

Een stad met een sterke concentratie van werkzame architecten, zoals Den

Verlag Allert de Lange was een belangrijke uitgever van Duitstalige literatuur in de naziperiode, met werken van onder anderen Joseph Roth, Stefan Zweig en Berthold Brecht.

Bron: IISG



Haag, blijkt niet per definitie ook een plek van artistieke innovatie en professioneel prestige. Daarvoor is meer nodig, namelijk een brede inbedding in een set van lokale instituties en daaraan gerelateerde marktoriëntatie. De Amsterdamse architecten bijvoorbeeld, hoewel in getal niet sterk vertegenwoordigd, waren gedurende de twintigste eeuw juist wel disproportioneel succesvol in termen van prestige en innovatie. Historisch gezien blijken ze echter hoofdzakelijk lokaal in Amsterdam werkzaam geweest, dat wil zeggen binnen de culturele context en eisen van de (voortstrevende) gemeentelijke overheid zoals rond 1920 gepersonifieerd in wethouder Wibaut. Haagse architectenbureaus waren meer gericht op *strong delivery*: het realiseren van ontwerpen tegen relatief lage prijzen zonder veel artistieke pretenties. De markt van deze Haagse bureaus was meer nationaal dan lokaal. Van een met Amsterdam vergelijkbaar verlicht opdrachtgeverschap was op landelijke schaal in de eerste helft van de twintigste eeuw nauwelijks sprake. Rotterdam, bakermat van de Hollandse industriële moderniteit, kon innovatie koppelen met het vermogen om gedecontextualiseerde ontwerpen te produceren. Zulke ontwerpen kunnen in principe wereldwijd gerealiseerd worden. De institutionele ontwikkelingen in de Nederlandse architectuursector, die zich hebben voorgedaan van de tweede helft van de negentiende eeuw tot en met de jaren twintig van de vorige eeuw, zijn zo medebepalend geweest voor de verdere ontwikkeling van de Nederlandse architectuursector, en voor de specifieke lokale selectieomgevingen die de architectengemeenschappen in de grote steden van Nederland gedurende de rest van twintigste eeuw kenmerkten.

Ook op het gebied van het uitgeven van internationale wetenschappelijke publicaties is Nederland een grootmacht. Elsevier en Wolters-Kluwer behoren tot een select gezelschap van *global players*. Die prominentie is geen nieuw

verschijnsel. Al in de zeventiende eeuw verschenen Nederlandse (academische) uitgevers op het internationale toneel. Zij maakten gebruik van onder meer de openheid jegens opvattingen van elders en de relatieve vrijheid van meningsuiting in het protestantse Nederland, maar ook van de snelle urbanisatie, de hoge alfabetiseringsgraad en de omvangrijke investeringen in hoger onderwijs.¹⁷ De eerste aanzetten waren grotendeels te danken aan immigranten afkomstig uit de Zuidelijke Nederlanden, waar de uitgeverij, met name Plantijn-Moretus, een internationale uitstraling had. In Holland concentreerde de bedrijfstak zich in Leiden, waar vooral wetenschappelijke boeken werden geproduceerd, en in Amsterdam, waar een zeer breed aanbod ontstond, dat aanvankelijk vooral de Nederlandse markt bediende. Uitgevers ontwikkelden nieuwe producten en goedkope edities en wisten met een combinatie van hoge kwaliteit en lage prijs een groot segment van de bevolking te verleiden tot de aankoop van boeken.

De verbreding naar de Europese markten was in belangrijke mate te danken aan een tweede, exogene schok: de toestroom van hugenootse uitgevers die, omwille van hun geloof, in 1685 Frankrijk verlieten en zich, aangemoedigd door actieve werving door de Republiek, met name in Amsterdam vestigden. Zij boden de Hollandse uitgeverijen een tweede levenscyclus, die ook gedragen werd door het feit dat Latijn en Frans de twee talen waren die voor een ontwikkeld publiek in heel Europa toegankelijk waren. Maar in de tweede helft van de achttiende eeuw begonnen overal de nationale talen steeds belangrijker te worden op de boekenmarkt. Het Nederlands had per definitie een kleine thuismarkt en de vermindende afzetmogelijkheden in het buitenland beperkten op de lange duur de ontwikkeling van de bedrijfstak. Uitgevers probeerden met nieuwe verkoopmodellen het tij te keren, maar boekten daarmee beperkt succes.¹⁸

Het duurde tot in de twintigste eeuw, en zelfs na de Tweede Wereldoorlog, voordat Nederlandse wetenschappelijke uitgevers binnen relatief korte tijd opnieuw een internationaal prominente positie konden verwerven. Ons onderzoek heeft uitgewezen dat de komst van uit Duitsland gevluchte uitgevers in de jaren dertig hierin een cruciale rol heeft gespeeld. Deze zogenaamde Exil-uitgevers brachten de kennis en de internationale oriëntatie mee die het fundament legde voor de specialisatie in internationale wetenschappelijke publicaties van na 1945. Hun komst naar Amsterdam kan echter niet gezien worden als louter toevallig en volledig exogeen aan de bestaande structuur van de Nederlandse, en met name Amsterdamse uitgeverswereld. Die was zodanig georganiseerd dat de kennis en vaardigheden die de migranten met zich meebrachten makkelijk konden worden ingepast, en ook bewust om die reden werden aangetrokken door Nederlandse uitgevers met gebruikmaking van hun reeds lange tijd bestaande internationale netwerken. Ook werden de 'Exil-uitgevers' aangetrokken door het symbolische kapitaal van Amsterdam, bestaande uit een tolerante atmosfeer en een rijk verleden op uitgeversgebied.¹⁹ Een dergelijke bewuste (reflexieve) aantrekking en inpassing van 'passende' buitenlandse kennis valt ook duidelijk te herkennen in de negentiende- en twintigste-eeuwse opbouw van Nederlandse architectuurstudies en lijkt daarom een vitale rol te spelen bij het inzetten van nieuwe groeipaden in de Nederlandse culturele industrie.

Wat betreft de beeldende kunsten heeft ons onderzoek zich grotendeels beperkt tot de zeventiende eeuw.²⁰ Daar zijn overigens ook patronen ontdekt die het belang van clustervorming lijken te bevestigen. In de laatste decennia van de zestiende eeuw gaf de omvangrijke immigratie van Zuid-Nederlandse

kunstenaars een sterke impuls aan de tot dan toe bescheiden kunstwereld van steden zoals Haarlem en Utrecht. De immigranten brachten allerhande innovaties mee uit Antwerpen en introduceerden die in de Noord-Nederlandse kunstmarkt. Wat bekend is geworden als de Hollandse schilderschool begon vanaf 1610 vorm te krijgen, toen een nieuwe generatie door middel van product- en procesinnovaties de afzetmarkt voor schilderijen trachtte te vergroten.²¹ Precies in deze periode trad ook clustervorming op in de verschillende artistieke centra, met name in Amsterdam, Delft, Den Haag, Rotterdam, Leiden, Dordrecht en Utrecht. In het merendeel van deze steden organiseerden de schilders zich in aparte gilden tussen 1610 en 1620.²² Die gilden zorgden weer voor een opleidingsstructuur en daarmee een voortdurende aanwas van geschoolde arbeid. Vanaf halverwege de zeventiende eeuw begon de vraag naar schilderijen te stagneren, terwijl de innovatiekracht van de bedrijfstak afnam. Nederlandse motieven lieten zich bovendien maar beperkt exporteren; het duurde vrij lang voor de Hollandse schilderschool ook internationaal aanvaard raakte. Tot een export vergelijkbaar met die van de boeken kwam het nooit.

Geen ontwikkelingspad zonder hindernissen

Hedendaagse (stedelijke) economieën draaien op een breed palet van activiteiten waarvoor specifieke kennis de belangrijkste grondstof vormt. Financiële diensten, coördinatie van fysieke productie elders, onderwijs en onderzoek, consumentendiensten en onmiskenbaar ook culturele industrie. De sociale en ruimtelijke organisatie van die laatstgenoemde set van economische activiteiten is doorgaans in de vorm van clusters, ruimtelijke concentraties van via allerlei netwerkrelaties met elkaar verbonden, min of meer gelijksoortige activiteiten. De Amsterdamse reclamebranche of het architectuurcluster in Rotterdam zijn daar voorbeelden van. Die clusters ontstaan niet van de ene dag op de andere, maar zijn het resultaat van processen van complexe zelforganisatie over een langere termijn. Hoe lang die termijn kan zijn, hebben we getracht te achterhalen. Ondanks een op het eerste oog duidelijk beginpunt in de tijd, in de Gouden Eeuw, en even duidelijk eindpunt, de huidige situatie, bleek het doortrekken van lijnen tussen deze beide punten allesbehalve vanzelfsprekend.

De eerste categorie conclusies betreft de internationale positie op het gebied van culturele industrie. De internationale stedenvergelijking wijst uit dat het verleden wel een rol speelt, maar dat de huidige positie in het mondiale stedelijke netwerk in combinatie met het aantal inwoners belangrijker is voor de omvang van de culturele industrie dan de aanwezigheid van historische clusters. De reproductie van *localisation economies* over een lange periode is moeilijk. Steden kunnen nauwelijks teren op hun verleden, omdat de geografische context belangrijk is uitgedijd en van karakter veranderd door globalisering en ICT. De huidige sterke positie van Amsterdam op het gebied van culturele industrie is niet zonder meer een gevolg van een padafhankelijk traject waarbij de initiële competitieve voordelen over een periode van vier eeuwen worden gereproduceerd. Dat wordt wel makkelijker gemaakt, zo blijkt uit het voorbeeld van de uitgevers, door de aanwezigheid van een concrete historische basis voor een herstart. Behalve naamsbekendheid blijkt dan ook de overleving van instituties zoals brancheorganisaties, opleidingsinstituten en een internationale gerichtheid belangrijk. Het belang van *urbanisation economies* werkt per definitie in het voordeel van grote steden. De

concurrentie met Londen, New York en ook Los Angeles kan een relatief kleine stad als Amsterdam nooit over de volle breedte aangaan. Amsterdam is echter wel een belangrijke speler op bepaalde gespecialiseerde gebieden. Zo is Amsterdam de zevende mediastad ter wereld.²³ Ook in zulke niches kan het mechanisme van *localisation economies* werken.

De tweede categorie bevindingen heeft betrekking op het nationale en lokale niveau. Amsterdam legt het dan wel af tegen de grote buitenlandse broers, binnen Nederland is de werkgelegenheid in de meeste culturele industrieën, met name in de kunsten, in de hoofdstad gedurende de gehele onderzochte periode beduidend groter dan in Den Haag, Rotterdam en Utrecht. Rotterdam was en is vooral gespecialiseerd in architectonisch ontwerp. Den Haag is in de afgelopen twee decennia zijn sterke positie in alle culturele industrieën kwijtgeraakt. Utrecht ten slotte deed en doet het middelmatig in de meeste culturele industrieën, maar is sinds de jaren negentig wel sterker geworden in alle culturele industrieën behalve de uitgeverij. We stellen vast dat op nationaal niveau *urbanisation economies* in combinatie met deels recente *localisation economies* belangrijk zijn in het bepalen van de kracht op het gebied van culturele industrie.

De derde categorie behelst de ontwikkeling binnen sectoren. Het is hier dat we het beste beeld krijgen van de termijn die nodig is voor het bereiken van competitievoordeel. Uit het onderzoek naar de uitgeverijsector en het architectonisch ontwerp blijkt dat het vooral sociaal-culturele omgevingseigenschappen de tand des tijds lang kunnen doorstaan. Openheid blijkt van cruciaal belang voor de concurrentiekracht van clusters. Openheid naar de wereld, naar markten, openheid voor product vernieuwing en innovaties van de productieorganisatie en -distributie. Openheid ten slotte ook jegens nieuwkomers van buiten die met nieuwe ideeën een cluster kunnen verrijken. Een historische erfenis als symbolisch kapitaal schept niet zelden een traditie waarop een latere ontwikkeling voort kan. In het geval van de uitgeverij was de naam en faam van hun zeventiende-eeuwse Amsterdamse voorlopers een zwaarwegend argument om zich aldaar te vestigen.

De wortels van de Nederlandse *cultural industries* zijn dus niet rechtstreeks en ononderbroken terug te voeren naar de zeventiende eeuw. Wel mogen we stellen dat ze profiteren van de humuslaag uit de Gouden Eeuw – een laag die bestaat uit een kosmopolitische houding, toegankelijkheid voor nieuwkomers en ontvankelijkheid voor hun ideeën.

Chinatown op Katendrecht

Verbeelding van de multiculturele stad tijdens de Rotterdamse V.V.V.-week in 1935

Els Vervloesem

Chinezen op Katendrecht

Aan het begin van de vorige eeuw was Katendrecht nog een weinig aantrekkelijk stukje stad. Gelegen op een moeilijk bereikbaar schiereiland te midden van de havens, vormde het de thuisbasis van een soort vlottende arbeidsreserve van goedkope Chinese zeelui. Katendrecht was een buurt die bekendstond vanwege 'opium schuiven', prostitutie en naast de Schiedamsedijk als dé uitgaansbuurt voor internationale zeelui, die er af- en aanmonsterden. Slechts enkele decennia later zou deze geïsoleerde enclave transformeren tot een populair uitgaanscentrum voor een breed publiek, met Chinese restaurants, cafés en koffiehuisen, waarvoor vele Rotterdammers graag de oversteek waagden naar de linker Maasoever. Aan de omslag van Katendrecht als Chinezenwijk tot Chinatown heeft met name een gerichte campagne in het jaar 1935 een grote bijdrage geleverd: de 'Vol Vertrouwen Voorwaarts' (V.V.V.-)week, die als antwoord op de economische crisis van de jaren dertig door de Rotterdamse Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer werd georganiseerd met de bedoeling het toerisme en maatschappelijk leven in Rotterdam een krachtige impuls te geven. De editie op Katendrecht was gericht op de promotie van het Chinese karakter en had een ware metamorfose tot gevolg.

In deze bijdrage over de Rotterdamse stadswijk Katendrecht wordt stilgestaan bij de verschillende dimensies van beeldvormingsprocessen. Hierbij wordt vertrokken vanuit de stelling dat afhankelijk van wie en met welke bedoelingen beelden van de stad worden aangemaakt, beelden en representaties van de stad niet alleen sociale uitsluiting genereren, maar dat ze in potentie ook over een integrerend vermogen beschikken. Met behulp van Katendrecht als historische casestudy zal worden betoogd dat beeldvorming als onderdeel van ruimtelijke productieprocessen een van de sleutels is voor een meer inclusieve stedenbouw.

Over de verbeelding van plaatsen

Chinatowns spreken tot de verbeelding. Zeker in de huidige context van de concurrentiestrijd tussen steden, zijn Chinatowns net als historische monumenten, festivals of spektakelarchitectuur vaste onderdelen geworden van de marketingstrategieën waarmee steden zich willen onderscheiden. Door de verandering van steden als plaatsen van (industriële) productie tot 'landschappen van consumptie', ontstaan, in de woorden van de Amerikaanse sociologe Sharon Zukin,

gestandaardiseerde en vooral geësthetiseerde ruimtes, eenzijdig gericht op specifieke stedelijke leefstijlen met alle daarbij behorende consumptiepatronen.¹ In het verlengde van de toenemende populariteit van de culturele industrie en culturele instellingen, signaleert Zukin ook een herwaardering van multi-culturaliteit door stedelijke beleidsmakers. Andere onderzoekers delen Zukins inschatting van de effecten die een 'symbolische economie' kan hebben op de stad en kritiseren de huidige trend van bijvoorbeeld de exotische keukens of multiculturele evenementen als een reductie van de authentieke werkelijkheid van etnische minderheden (*ethnoscapes*) tot puur spektakel, eenzijdig gericht op vermaak van kapitaalkrachtige consumenten veelal afkomstig uit de dominante cultuur.² De Amerikaanse architectuurhistoricus Michael Sorkin doet hier in zijn veelbesproken boek *Variations on a theme park* nog een schepje bovenop en spreekt in dit verband over de thematisering van de publieke ruimte.³ Zijn kritiek richt zich op de uitholling van de democratische betekenis van de publieke ruimte door dominante, homogene groepen in de stedelijke samenleving – vaak daartoe gedreven door eenzijdige, commerciële belangen.

Deze kritiek op de eenzijdige culturele toe-eigening van stedelijke locaties heeft wellicht onbedoeld geleid tot een zekere blindheid voor de positieve kanten van beeldvormingsprocessen. Stedelijke beeldvorming vindt bij mensen op velerlei manieren plaats: via gesprekken, de media, literatuur, beeldende kunst, film en fotografie. Verbeelding in zowel alledaagse ruimtelijke praktijken als in artistieke expressies kan doorgaans ook een tegenwicht bieden aan de hegemone krachten van in dit geval overheid en markt. De brede literatuur over de toe-eigening van ruimte, die voor een groot deel terugvalt op de Franse filosoof Henri Lefebvre en diens spraakmakende werk *La production de l'espace*, geeft ruimschoots aandacht aan de sociale productie van ruimte waarbinnen beelden en representaties een belangrijke rol spelen.⁴ De verbeelding van stedelijke locaties gaat in veel gevallen gepaard met *stereotypering*, *labeling* of *oversimplificering* aan de hand waarvan gevestigde groepen krachtige en niet zelden onuitwisbare, lokale beelden en mythes creëren.⁵ Wanneer gemarginaliseerde groepen zich afzetten tegen de sociale orde en vacante ruimte actief toe-eigenen, spreekt Lefebvre over *counter-space*. Maar niet alle door marginale groepen 'veroverde' ruimtes zijn *counter-spaces* die zich afzetten tegen elke vorm van sociale orde. De Britse socioloog Kevin Hetherington spreekt daarom liever van *spaces of alternate ordering*, ruimtes waar een andere dan de gevestigde sociale orde gedoogd wordt.⁶

In deze bijdrage zal worden aangetoond dat de V.V.V.-week, ondanks de hiermee gepaard gaande thematisering, gekwalificeerd kan worden als een *space of alternate ordering*. Op basis van uitgebreid historisch bronnenmateriaal zal worden gereconstrueerd wat dit destijds precies betekend heeft voor de Katendrechtse Chinatown en haar Chinese inwoners. Hierdoor zal een beter inzicht ontstaan in de opmerkelijke transformatie die zich in de jaren dertig voltrok in de beeldvorming en beleving van Katendrecht. De bijdrage richt zich daarbij in het bijzonder op de manier waarop Chinatown van buitenaf, maar ook van onderaf door de Chinese ondernemers zelf vorm kreeg. Deze bijdrage probeert echter ook de vraag te beantwoorden in welke mate de V.V.V.-week bijdroeg tot de uitwisseling tussen Nederlanders en Chinezen en welke impact de veranderingen in de beeldvorming rond Katendrecht had op de sociale verhoudingen door processen van in- en uitsluiting. Ook zal worden bekeken in welke mate deze week en de bijbehorende gedaantewisseling van Katendrecht een voorafspiegeling was van de

naoorlogse trend waarbij Chinatowns zich wereldwijd ontwikkelen tot toeristische *ethnoscapes* en multiculturele wijken gereduceerd worden tot spektakels, bestemd voor consumptie in plaats van culturele uitwisseling.

Van gestigmatiseerde probleebuurt tot exotisch curiosum

Vanaf het begin was de wijk erop gericht om nieuwkomers aan te trekken. Katendrecht, dat op de tekentafel van de toenmalige directeur van Gemeentewerken Gerrit de Jongh was ontstaan als bijproduct van de aanleg van de Maashaven, bestond uit twee delen. Het westelijke gedeelte werd eerst ontwikkeld voor de oorspronkelijke bewoners van het oude dorp Katendrecht, het oostelijke gedeelte was gericht op nieuwkomers, vooral havenarbeiders en zeelui. De bijzondere vorm van de uitgegraven Maashaven (bedoeld voor laden en lossen op stroom), de loop van de spoorlijnen voor goederenverkeer en de randen die werden volgebouwd met grootschalige pakhuizen en loodsen, maakten van Katendrecht een eiland op een schiereiland. De enige twee opties om het stadscentrum te bereiken waren een hefbrug met onvoorspelbare, onregelmatige 'openingsuren' en een kleine, gammele overzetboot. Ook ontstond hier een afwijkende woningtypologie die bijdroeg tot het samenleven tussen mensen van allerlei slag. Met behulp van extra toegangen werd meer privacy en een uiterst flexibele indeling gecreëerd: Chinese zeelui die in driedubbele stapelbedden sliepen, vrijgezelle meisjes die een zolder deelden, families met kinderen, handelaars of winkeliers – ze pasten allemaal onder één dak en hadden vaak elk hun eigen voorkeur.⁷

Begin jaren dertig woonden er naar schatting 2.500 Chinezen op Katendrecht.⁸

Fig. 13 / 1

Plattegrond van het schiereiland Katendrecht (ca. 1930), omringd door de Rijnhaven, de Maas en de Maashaven. De woningen zijn volledig omsloten door spoorlijnen voor goederenverkeer, opslagruimtes en havenloodsen.

Bron: Gemeentearchief Rotterdam, cat.nr. I 127-3



Ondanks hun vrij verborgen bestaan op een afgelegen schiereiland in het havengebied was de mediabelangstelling buitengewoon groot. In lokale dagbladen en familietijdschriften doken ongeveer maandelijks berichten op waarin hoofdzakelijk aandacht werd besteed aan de problemen die de aanwezigheid van de Chinezen met zich zou meebrengen.⁹ Terugkerende thema's waren de clandestiene activiteiten zoals opiumsmokkel, gokspelen en vechtpartijen; de huisvesting in de *boarding houses* of logementshuizen; en de werkloosheid onder de Chinese zeelui met de daaruit voortvloeiende straatverkoop van pindakoekjes.

Van een heel andere orde waren de uitvoerige beeldreportages over de Katendrechtse Chinatown die in dezelfde periode opdoken in geïllustreerde familietijdschriften als *Het Leven* en *Groot Rotterdam*. Hierin werd uitgebreid stilgestaan bij het 'hoogst merkwaardige', exotische, raadselachtige, 'Oostersch' leven op Katendrecht. Deze voorstellingen van de Chinese gemeenschap vertoonden sterke gelijkenissen met de stereotiepe, koloniale literatuur en bulkten van de oriëntalistische denkbeelden. De culturele, politieke, sociale en religieuze verschillen tussen 'wij', de lezers, de 'Westerlingen' en 'zij', de 'mysterieuze' en 'ondoorgegrondelijke Oosterlingen' werden zo veel als mogelijk in de verf gezet en creëerden een krachtig effect van vervreemding. Deze representaties in de media tonen stuk voor stuk een sterk gekleurd beeld. De karikaturale weergave van de Chinezen en de reductie van een internationale wijk tot Chinatown benadrukt de superioriteit van het Westen over het Oosten.

Toch moeten deze mediaberichten met een korrel zout worden genomen. Ze tonen niet alleen een eenzijdig, maar ook een vertekend beeld van de relatie tussen Nederlanders en Chinezen. In tegenstelling tot wat de door marginalisering en exotisering gedomineerde berichtgeving laat vermoeden, blijkt uit verschillende bronnen dat er juist opvallend veel contact en uitwisseling was tussen Nederlanders en Chinezen op Katendrecht. De vele gemengde huwelijken op Katendrecht zijn hiervan het meest in het oog springende bewijs. De socioloog Frederik van Heek, die in 1936 als eerste onderzoek deed naar de Chinezen op Katendrecht, telde er dertig.¹⁰ Uit interviews die in later onderzoek zijn afgenomen van deze vrouwen en hun nakomelingen blijkt dat deze meisjes en ook hun ouders een huwelijk met een succesvolle Chinees zagen als een van de weinige kansen op een betere toekomst.¹¹ In de praktijk bleek dit ook vaak het geval te zijn: de meeste van de vooroorlogse Chinese restaurants waren eigendom van Chinezen met een Nederlandse vrouw.¹² In het dagelijkse leven was uitwisseling tussen de Nederlandse en Chinese inwoners van Katendrecht heel vanzelfsprekend: Nederlandse vrouwen deden de was voor Chinese zeelui, Chinese zeelui startten met een buurtwasserij, Nederlanders gaven taallessen aan Chinezen, en zo zijn er talloze voorbeelden.¹³ Nederlanders hadden ook economisch baat bij de aanwezigheid van de Chinezen door de verhuur van panden en de inkomsten uit cafés. Een eigenaar van een kleine Nederlandse winkel maakte naar verluid dankzij de Chinezen in enkele jaren zo veel winst, dat hij met zijn geld tien huizen kon kopen bij wijze van investering.¹⁴ Historische foto's tonen hoe ook lokale straatverkopers goede zaken deden met Chinezen. Een Nederlandse familie poseert met hun (vermoedelijk) Chinese schoonzoon voor de vitrine van hun winkel waar onder meer 'Aziatische en Westerse specialiteiten' worden verkocht.

In vergelijking met Chinatowns elders in de wereld, die veel meer in zichzelf gekeerd waren, waar de Chinese bevolking veel sterker werd gestigmatiseerd en

waar bijvoorbeeld gemengde huwelijken als een schande werden gezien, werden de Chinezen op Katendrecht opvallend goed geaccepteerd door de lokale bevolking.¹⁵ Mogelijk heeft de afgelegen ligging van de Rotterdamse Chinatown in Rotterdam-Zuid hiertoe bijgedragen. De inwoners van Rotterdam-Zuid (spottend de boerenzij genoemd) en van Katendrecht in het bijzonder – dat nog vóór de komst van de Chinezen fungeerde als plek van aankomst voor verschillende nationaliteiten en bekendstond als een oord van verderf – waren zelf al sinds jaar en dag onderwerp van stigmatisering. Dit kan mede verklaren waarom zij in veel mindere mate een bevooroordeelde en vijandige houding aannamen.

Nederlanders en Chinezen organiseren samen de 'Chinese' V.V.V.-week

De V.V.V.-week is een goed voorbeeld voor de omgang met de Rotterdamse Chinatown. Ondanks de onvermijdelijke verwijzingen naar stereotiepe en oriëntalistische beelden van 'de Chinezen', blijkt het initiatief van de V.V.V.-week opnieuw een illustratie van de sterke, wederzijdse uitwisseling tussen Chinezen, Nederlanders en de rest van het internationale gezelschap dat vertoefde op Katendrecht. Het feit dat Nederlanders en Chinezen samen een publiek evenement organiseerden dat nadrukkelijk op buitenstaanders gericht was, is in historisch opzicht heel bijzonder. Het Katendrechtse V.V.V.-comité, dat voor deze gelegenheid werd opgericht, bestond uit Nederlanders en Chinese bestuursleden van de 'Chineesche Vereeniging in Holland'. Dergelijke samenwerking was tot voor die tijd ongezien, niet alleen in Nederland, maar ook in de rest van de wereld. In San Francisco bijvoorbeeld, waar zich een van 's werelds oudste en bekendste Chinatowns bevindt, dateert het eerste gezamenlijk georganiseerde evenement van Chinezen en Amerikanen, de 'Chinatown Night', van 1938.¹⁶

Het initiatief om de Katendrechtse Chinatown op de toeristische kaart te zetten, was binnen de toenmalige politieke context allesbehalve vanzelfsprekend. Tijdens deze periode van economische crisis deden xenofobe gevoelens, openlijk racisme en schaamteloos fascistische ideologieën hun intrede in het Nederlandse politieke discours. Als gevolg daarvan sijpelden deze ideeën ook door tot op nationaal beleidsniveau en werden de 'armlastige' Chinezen als een last voor de Nederlandse samenleving gezien. Repatriëring werd algemeen beschouwd als de beste oplossing.¹⁷ Maar noch het ministerie van Justitie, noch de gemeente Rotterdam was bereid om voor deze kosten op te draaien. Vanaf 1934 ontwikkelde de politiecommissaris Louis Einthoven – een van de latere oprichters van de nationalistische Nederlandsche Unie in 1940 – een beleid dat gericht was om zo veel mogelijk 'overtollige' Chinese zeelui naar hun geboorteland te sturen.¹⁸ Bovendien was sinds enkele jaren de lang gevoerde 'beheerspolitiek', waarbij Katendrecht fungeerde als gedoogzone met de bijhorende repressieve tolerantie, steeds meer onder druk komen te staan.¹⁹ Een voorbeeld hiervan zijn de maandelijkse nachtelijke politiecontroles op Katendrecht, die een gevolg waren van een aanpassing van de Rotterdamse logementenverordening (1926). Deze bevatte een aantal extra bepalingen voor de Chinese logementen zoals het maximale aantal personen per kamer.²⁰

De 'exotische' editie van de V.V.V.-week op Katendrecht valt dan ook wat uit de toon bij de veel meer op de eigen volkscultuur gerichte activiteiten die in de rest van Rotterdam werden ingericht. Mogelijk verklaart de analogie met de populaire wereldtentoonstellingen, waarbij 'inheemse stammen' in koloniale paviljoenen

werden tentoongesteld, waarom het bestuur van de Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer, dat hoofdzakelijk uit leden van de gegoede burgerij bestond, de actie steunde. Maar wellicht was de ware reden veel prozaïscher en speelde in de eerste plaats het collectief belang van de middenstand, die sterk te lijden had onder de economische crisis. Het eerder beschreven wederzijds profijt van Nederlandse en Chinese caféhouders, pandeigenaren, logementhouders, winkeliers en andere handelaars op Katendrecht was door de crisis, maar vooral ook door de sterk uitgedunde Chinese gemeenschap, drastisch verminderd. Door het gedwongen vertrek van de Chinese zeelui moet bij de Chinese *boarding houses* en *shipping masters* het water aan de lippen hebben gestaan en zagen de Nederlanders hun belangrijkste bron van inkomsten wegvallen. De toenemende werkloosheid onder de Chinese zeelui had de *boarding houses* en *shipping masters* al eerder in de financiële problemen gebracht, doordat de opgestapelde huurschulden op den duur niet meer konden worden terugbetaald.²¹ Wilden de Chinese ondernemers een nieuw cliëntèle bereiken, dan bood de V.V.V.-week een unieke kans om een tegenwicht te bieden tegen de negatieve reputatie van Chinatown als thuishaven van onfatsoenlijk vertier en opvangplaats van een toenemende groep 'armlastigen'.

Katendrecht is niet Chinees genoeg

De V.V.V.-week betekende een grote doorbraak in het onderlinge stadsverkeer: voor het eerst werd Katendrecht bezocht door een breed publiek, dat ook nadien zou blijven terugkeren. Voorheen bleef het bezoek aan Katendrecht beperkt tot een paar enkelingen die, aangetrokken door de mythe van de 'nobeles wilde' en het beeld van het 'gevaarlijke', 'ondoorgroendelijke', 'exotische' en 'mysterieuze' leven dat hier kon worden aangetroffen, op ontdekkingsstocht uitgingen. Eenmaal ter plaatse zouden ze vaststellen dat die mythe wel met een korreltje zout zou moeten worden genomen. Volgens een bezoeker was de Chinatown op Katendrecht 'merkwaardig genoeg om er te zijner tijd eens even notitie van te nemen, doch weer niet uitgebreid genoeg om een eigen romantische sfeer te scheppen. Hoogstens doen dat de groote onleesbare letterteekens op de winkelramen (...). Zoodra men door het venster van een Chineesch winkeltje kijkt, dan bemerkt men dat "Jan Chinaman" sterk door de westersche cultuur is aangetast en het verschil tusschen zijn tandenborstel en den onzen is dat er Chineesche letters op staan.'²² Een andere bezoeker vertelt: '[Men kan] er smakelijk op zijn Chineesch eten, (...) doch de lokale kleur is niet sterk genoeg om daarbij te imponeren en wie voor 't eerst aan zoo'n eterij deelneemt, eet maar zelden met smaak.'²³ Beide getuigenissen tonen hoe bezoekers op Katendrecht vruchteloos op zoek waren naar het authentieke, ongerepte, nog niet door de beschaving aangetaste leven. De stereotiepe berichtgeving over Katendrecht had als gevolg dat wie dit beeld bevestigd wilde zien, Katendrecht niet Chinees genoeg leek te vinden.

Ook tijdens de gethematiseerde V.V.V.-week, die werd gepresenteerd als een kennismaking met de Chinese cultuur, speelde de beeldvorming van Katendrecht als exotisch curiosum een belangrijke rol. Het amalgaam van stereotiepe, geromantiseerde beelden, onderdrukte verlangens naar het verbodene, oriëntalistische projecties en koloniale discoursen, vormde het sediment voor wat uiteindelijk de 'Chinese' V.V.V.-week zou worden. Het ontwerp voor de inrichting van het Deliplein tijdens de V.V.V.-week ademde het verlangen van het Westen naar oosterse authenticiteit. Een 'Chineesche markt', moest samen met tempels, pagodes en

een 'echt Chinees Theehuis' en een Chinese muzikant het Deliplein herschapen tot een 'Klein-China'. Ook de entree tot 'Klein-China' werd zorgvuldig geënceneerd met behulp van twee Chinese poorten, waarvan er één geïnspireerd was op de Oude Poort van Peking. Al deze Chinese simulacra werden opgetrokken naar originele gegevens, in wat vermoedelijk houten constructies bekleed met beschilderde panelen waren. Het ontwerp van deze Chinese bouwconstructies was van de hand van ingenieur J. de Ruijter, die zich later verder zou toeleggen op dit soort van gethematiseerde architectuur. In de verslaggeving over de V.V.V.-week werd opvallend veel belang gehecht aan de authenticiteit, de originaliteit en de echtheid van het hele gebeuren (ongeacht het feit dat het om bordkartonnen replica's ging). De reporters hadden het over een 'Chinees markt', die Katendrecht het cachet gaf van een stukje China, een 'echt Chinees theehuis', 'echt Chinees huifkarren', Chinese restaurants die 'geheel Chinees stijl' versierd werden, 'originele Chinese artiesten', enzovoort.²⁴ In tegenstelling tot de spontaan ontwikkelde Chinatown op Katendrecht die als 'niet Chinees genoeg' werd beschouwd, bleek de V.V.V.-versie van Chinatown wel te beantwoorden aan het verwachtingspatroon dat in de loop der jaren gecreëerd was.

Chinezen drukken een eigen stempel op de V.V.V.-week

Ondanks alle westerse droombeelden die tijdens de V.V.V.-week op de Chinese gemeenschap werden geprojecteerd, bleef de rol van de Chinezen zeker niet beperkt tot die van passieve figurant. In de eerste plaats drukten de Chinese ondernemers er hun stempel op door zelf actief deel te nemen aan de V.V.V.-week. De Chinese restaurants Tsong San Lao en Chong Kok Low, beide gevestigd in de Delistraat, werden door henzelf speciaal voor de gelegenheid in een nieuw kleedje gestoken. Bordkartonnen replica's van Chinese façades werden als een tweede huid voor de bestaande gevels geschoven. De gevel van Tsong San Lao vormde een soort collage van Chinese stijlelementen en werd opgesmukt met een boeddhistische pagode, vlaggen, wimpels, Chinese lampionnen en flitsende lichtreclames, waarmee de uitbater zijn restaurant bij het Nederlandse publiek promootte als 'het eerste Chinees restaurant'. Ook de voorzetgevel van Chong Kok Low onderging een ware metamorfose. De Chinese façade met blauwgrijs zichtmetselwerk en rondbogen boven de deuren, verwijst naar de traditionele Kantoneze bouwstijl (*qingzhuan*), die zowel oosterse als westerse stijlkenmerken bezit en maakt een dubbele lezing mogelijk: ware Chinese authenticiteit voor de Nederlandse dagjestoeristen en symbool van moderniteit voor het Chinese publiek.²⁵

De Chinese inwoners van Katendrecht waren ook op allerlei andere manieren actief betrokken bij de vormgeving van hun Chinatown. Zo voerden ze tijdens de V.V.V.-week een opmerkelijke reeks Chinese rituelen op, die samen een curieus anachronistisch spektakel boden. Tegen betaling konden de bezoekers van het 'Chinees Circus' een voorstelling van de traditionele drakendans bijwonen, die normaal gezien enkel voor Chinees Nieuwjaar werd gereserveerd. Daarnaast boden Chinese verkopers tijdens de feestweek ook 'Ma Fa'-koekjes aan. Deze koekjes werden door Kantoneze Chinezen traditioneel gegeten tijdens het midherfstfestival of Chinese Maanfeest, ter herinnering van generaal Ma Fa, die geëerd werd vanwege zijn (verloren) strijd tegen de Mongoliërs, eind dertiende eeuw. Deze koekjes eten betekende zoveel als de hoofden van de Mongoliërs

Fig. 13 / 2

De 'Chineesche Poort' aan de oostzijde van het Deliplein met daarachter een zicht op de 'toko's' van de 'Chinese markt'.

Bron: Gemeentearchief Rotterdam, privécollectie H.J.S. Klaassen



Fig. 13 / 3

Opstelling van de attracties voor de V.V.V.-week op het Deliplein. Op de voorgrond, de 'Chineesche markt', naar de schets van J. de Ruijter, met de 'Chineesche toko's'; links vooraan, slechts gedeeltelijk zichtbaar, de Ridee-O, een populaire kermisattractie; rechts vooraan het Katendrechtse V.V.V.-kantoor, achteraan in het midden het 'Chineesch Circus'; op de achtergrond de gebouwen van de Nederlands-Amerikaanse Stoomvaart Maatschappij (NASM) en de havenkranen van de Rijnhaven.

Bron: persoonlijke collectie Wai Leng Bakker



eten. Volgens een V.V.V.-verslaggever lachten de Ma Fa-verkopers omwille van de goede verkoop.²⁶ Wellicht had ook het beeld van de nietsvermoedende Nederlanders die massaal 'Mongoliërshoofden' naar binnen werkten hier mee te maken. Tot slot werden er naar traditie van het Chung Yeung-feest overleden voorouders herdacht met offergaven. Chinese huisaltaartjes werden omgetoverd tot exotische bezienswaardigheden. In ruil voor tien cent konden bezoekers binnen een kijkje nemen en zien hoe met beelden van Confucius, gekleurd papier, kopjes voor offergaven aan de huisgoden, wierook, Chinese gezangen en muziek, de doden werden geëerd.

Met behulp van bordkartonnen replica's van historische Chinese gebouwen en herinterpretaties van Chinese rituelen, werd door de Chinese bewoners op het Deliplein een soort ontmoetingsplek geënceneerd, waar het sociaal geconstrueerde beeld van Katendrecht werd gecorrigeerd. De assemblages en collages van culturele symbolen weerspiegelden de verlangens van de Chinese inwoners naar hun verafgelegen thuisland en gaven tegelijkertijd vorm aan de oriëntalistische verwachtingen van het westerse publiek. Deze re-interpretaties werden zodanig uitvergroot of verdraaid, op het parodiërende af, dat ze commercieel succesvol waren en voldoende herkenbaar bleven voor de Chinese thuisbasis. In tegenstelling tot de retorisch geconstrueerde verbeelding van Katendrecht in de media, die uitsluitend en eenzijdig door dominante groepen in de Nederlandse samenleving was gecreëerd, bood deze *counter-space* de Chinese bevolking de mogelijkheid om hier haar eigen plek te verwerven en vorm te geven. In die zin functioneerde de verbeelding van exotisch curiosum dus als een maskerade.

De V.V.V.-week als opstap naar sociaal-economische integratie?

Uit eten gaan, iets wat vroeger enkel was weggelegd voor de rijkere klassen, werd door de kennismaking met de goedkope Chinese restaurants bereikbaar voor een bredere bevolkingslaag. De Chinese café- en restauranthouders op Katendrecht wisten perfect op deze groeiende vraag in te spelen. Bezoekers konden hier voortaan terecht 'zonder enige vrees voor zijn veiligheid of zijn portemonnaie' voor haaievinnen en vogelnestjes, of Chinese thee en gebak voor diegenen die iets minder avontuurlijk waren.²⁷ Het toenemend aantal bezoekers op Katendrecht zorgde voor een heropleving van de plaatselijke economie en bleek uiteindelijk de redding van het Chinese ondernemerschap op Katendrecht.

De teruggang in de scheepvaart vanaf de jaren dertig en de bijkomende, dalende tewerkstelling van Chinese zeelui dwong de logementhouders om alternatieve inkomensbronnen te zoeken. Dit manifesteerde zich onder meer in verschuivingen binnen het ondernemerschap in deze periode: van ondernemingen die bijna exclusief gericht waren op de Chinese stokers en tremmers (hoofdzakelijk logementen en koffiehuizen) naar een meer gedifferentieerd aanbod dat zich geleidelijk aan ook richtte op een gemengd Chinees en Nederlands publiek, zoals restaurants, lunchrooms, hotels, kruideniers en wasserijen. Het succes van de Chinese restaurants springt hierbij het meest in het oog. Tijdens de V.V.V.-week hadden zij een speciaal V.V.V.-menu samengesteld, 'dat tegen billijken prijs gelegenheid tot kennismaking met de Chineesche keuken bood'.²⁸ Hier werd de kiem gelegd voor wat na de Tweede Wereldoorlog zou uitgroeien tot het massale succes van de Chinese horecasector in Nederland.²⁹ De combinatie van lage

Fig. 13 / 4

De Delistraat op Katendrecht tijdens de V.V.V.-week met links de versierde Chinese restaurants en rechts de 'Chinese markt' en een glimp van de tent van het 'Chinees circus', 1935.

Bron: Nationaal Archief/Spaarnestad Photo



Fig. 13 / 5

Het restaurant Tsong San Lao, dat zich presenteert als 'het eerste Chineesch restaurant', is ter gelegenheid van de V.V.V.-week feestelijk versierd met een boeddhistische pagode, Chinese lampionnen, vlaggen en wimpels, de uitgedeelde V.V.V.-bloembakken voor de ramen en verschillende lichtreclames.

Bron: Nationaal Archief/Spaarnestad Photo



prijzen en Chinees voedsel dat aangepast werd aan de smaak van de Nederlanders, aangeboden in een 'exotisch' kader bleek een schot in de roos. Op Katendrecht konden de restauranthouders, dankzij de flexibele indeling van de negentiende-eeuwse woningen, hun restaurants zonder al te veel moeite uitbreiden.

Maar het succes van Chinees ondernemerschap had ook zijn keerzijde. Dat de positie en het aanzien van de Chinezen binnen Rotterdam dankzij de V.V.V.-week verbeterde, staat buiten kijf. Toch kon slechts een selecte groep Chinezen hiermee hun voordeel doen, namelijk de leden van het Chinese establishment en hun eventuele familieleden of streekgenoten. Voor de overgrote meerderheid van de Chinese stokers en tremmers zou er weinig tot niets veranderen. Achter de maskerade van de exotische Chinatown bleef het leed en de armoede van de Chinese zeelui grotendeels verborgen. Zij bleven het voorwerp van een repressief beleid in de vorm van de eerder beschreven repatriëringsacties en de nachtelijke raids in Chinese logementshuizen.

Op die manier ontwikkelde Katendrecht zich binnen het toenmalige Rotterdam tot een exotische bezienswaardigheid met tegenstrijdige gezichten. Het is een voorbeeld van een marginale ruimte met een ambivalent karakter. In de terminologie van Hetherington, een typische 'space of alternate ordering', waar in wisselwerking met het stadscentrum alternatieve vormen van sociale ordening ontstaan. Mede dankzij de V.V.V.-week kreeg Katendrecht – ooit bestempeld als oord van sociale achterstand en van perifere marginaliteit – een nieuw imago. Het feit dat Chinatown deel ging uitmaken van de Rotterdamse stadspropaganda en een rol ging spelen in de vrijetijdsbesteding van de arbeiders, illustreert hoe Katendrecht steeds dichterbij het centrum zou bewegen. In die mate zelfs dat het beeld van Katendrecht als sociale probleebuurt hierdoor naar de achtergrond verschoof. Ondanks de sociale stigma's die aan deze wijk kleefden, zouden de Rotterdammers de Chinatown op Katendrecht tijdens de V.V.V.-week massaal ontdekken en in hun armen sluiten.

De nawerking van de V.V.V.-week

De V.V.V.-week was een tijdelijk evenement, maar de impact overschreed tijd en ruimte: de effecten zouden nog jarenlang doorwerken en bleven ook niet beperkt tot Katendrecht. Tijdens de V.V.V.-week werden de eerste stappen gezet in de commodificatie van de Chinatown op Katendrecht. De ontdekking van Katendrecht als exotische *ethnoscape* opende tal van mogelijkheden. Zo paste het kosmopolitische beeld van Chinatown perfect in de nieuwe economische beleidsstrategie van Rotterdam, dat zich wilde (her)profilieren als wereldstad. Midden jaren dertig, in volle crisistijd, bleek het vermarkten van Chinatown een succesvolle culturele strategie. Aan het begin van de twintigste eeuw had Rotterdam zich ontwikkeld tot wereldhaven en was de stad zowel qua omvang als inwonersaantal spectaculair toegenomen, de bevolking was meer dan vier keer zo groot als een halve eeuw daarvoor.³⁰ Als gevolg groeide bij de stedelijke elite de overtuiging dat Rotterdam zich moest ontwikkelen tot een metropool, die naam waardig. Dat leidde tot nieuwe denkbeelden over stadsontwikkeling, een toenemende aandacht voor culturele initiatieven, maar ook tot allerlei pogingen om een nieuw imago voor de stad te creëren.

De Rotterdamse Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer speelde een sleutelrol bij het vormgeven van grootstedelijke ambities en maakte dankbaar

gebruik van de havensymboliek om los te komen van het Rotterdams imago van werkmansstad en zijn vermeende achterlijkheid of provincialisme.³¹ In een van hun toeristische gidsen lezen we: 'Wel wordt er soms beweerd, dat de Maasstad in weerwil van haar uitgestrektheid en haar ruim half miljoen inwoners, toch geen Wereldstad is en iets provinciaals behouden heeft. De omgeving maakt den mensch, zegt men; en op de Rotterdamschen haven (...) daar voelt ge u rijker en sterker, daar snuift ge de ruimte, daar juist: daar voelt ge iets in u van het wereldburgerschap.'³² De haven, als poort naar de wereld, waar internationale zeelieden af- en aanmonsterden, bevestigde de Rotterdammers in hun vertrouwde met 'het vreemde' en in hun imago van wereldburgers.

Na de bewuste V.V.V.-week van 1935 groeide Katendrecht uit tot een stukje Rotterdam waarmee men graag uitpakte. Vooral de aanwezigheid van de Chinese café-restaurants, die zich nadrukkelijk op de Nederlands cliëntèle richtten, zorgde ervoor dat Katendrecht zou uitgroeien tot een trekpleister voor binnenlands toerisme. Zo lezen we in een stuk opgedragen aan de 'Chinezenwijk': 'Ondertussen zijn wij, Rotterdammers, terecht een beetje trots op deze Chinezenwijk, die wij graag laten zien aan logés uit minder Aziatisch bedeelde streken.'³³ Op een gegeven moment verwierf Rotterdam met zijn haven en zijn Chinatown zelfs internationale faam. Op den duur vonden bijvoorbeeld Duitse toeristen de weg naar de Rotterdamse Chinatown, zo blijkt uit een krantenartikel: 'En, zooals het een vreemdeling betaamt, heeft Feldmann tot het aparte leven der Chineezzen op Katendrecht trachten door te dringen en in een Chineesch restaurant alle zintuiglijke waarnemingen gedaan om de sfeer van onze kosmopolitische havenstad te benaderen.'³⁴ Door zich te profileren als een exotische bezienswaardigheid kon Chinatown dus mee profiteren van de pogingen om Rotterdam te promoten als 'Wereldstad'.

Verbeelding werkt naar twee kanten

Het voorbeeld van de Chinese V.V.V.-week op Katendrecht illustreert hoe de verbeelding van de multiculturele stad een cruciale rol speelt bij processen van in- en uitsluiting. Het laat zien hoe, door wie en met welke achterliggende motivaties die verbeelding vorm krijgt in de publieke ruimte, maar ook hoe die publieke ruimte op haar beurt kan worden ingezet om hegemonisch geconstrueerde verbeelding verder te versterken, of juist te doorbreken, om te buigen of te onderhandelen zodat alternatieve vormen van sociale ordening kunnen ontstaan. Dat de thematisering van Katendrecht als Chinatown de Chinezen niet per definitie in een opgelegd keurslijf dwong, maar dat de Chinezen deze tegelijkertijd ook actief inzetten als een zelf geconstrueerde maskerade waar ze in de eerste plaats zelf financieel voordeel uit haalden, is hiervan een sprekend bewijs. Deze bijdrage nuanceert daarmee de kritiek van vooraanstaande theoretici die thematisering als een louter consumptiegerichtte praktijk beschouwen die de heersende sociale orde reproduceert.

In Rotterdam vindt de ontwikkeling van de beschreven *space of alternate ordering* plaats binnen een specifiek ruimtelijk milieu: een territoriaal sterk afgebakende ruimte in de periferie, een enclave die bij zijn ontstaan fungeerde als een vergaarbak voor al wat 'anders' was. Het samenvallen en de vereenzelviging van Katendrecht met de aanwezigheid van de Chinezen, maakte dit schiereiland tot een makkelijk voorwerp van stigmatisering. Tegelijkertijd creëerde de hoge concentratie en de daarmee samenhangende hoge organisatiegraad van

de Chinezen ook mogelijkheden om zich hiertegen af te zetten. Dit levert een schijnbare paradox op. Vandaag zou de aanwezigheid van een hoge concentratie migranten in een stadswijk onvermijdelijk leiden tot angst voor gettovorming. In het geval van het vooroorlogse Katendrecht creëerde de concentratie van Chinezen en de mogelijkheden die dit bood om een collectieve identiteit te ontwikkelen, net extra kansen om hun sociale en economische status binnen de Nederlandse samenleving te verbeteren.

De V.V.V.-week op Katendrecht was niet louter contrahegemonisch, het ging niet om de productie van een *counter-space* in enge zin. Het initiatief voor dit evenement ontstond bij de gratie van sterke coalities met de gevestigde orde, met name tussen de Chinese ondernemers en de Vereniging voor Vreemdelingenverkeer. Het is juist in deze mediërende tussenruimte dat er andere vormen van sociale ordening konden ontstaan. Uit de samenwerking tussen Nederlanders en Chinezen naar aanleiding van de V.V.V.-week blijkt dat de vermeende raciale scheidslijnen tussen Chinezen en Nederlanders veel minder rigide waren dan tot nu toe werd aangenomen. Hiermee sluit dit artikel aan bij de recente inzichten uit onderzoek gebaseerd op mondelinge geschiedenis.³⁵ Collectieve economische en sociale belangen van de Nederlandse en Chinese ondernemers zorgden ervoor dat deze scheidslijnen konden worden overstegen.

Tegelijkertijd blijkt hoe deze *spaces of alternate ordering* niet voor iedereen emanciperend werken. Ze bezitten de potentie om bestaande interne tegenstellingen tussen verschillende groepen te versterken en nieuwe vormen van uitsluiting te genereren. In het geval van Katendrecht verscherpten ze de interne scheidslijnen op basis van sociaal-economische status tussen de Chinese ondernemers en de Chinese zeelui. De V.V.V.-week kon niet voorkomen dat onder de Rotterdamse politiecommissaris Louis Einthoven de massale repatriëring van Chinese zeelui, gecombineerd met de nachtelijke raids in logementen, werden voortgezet. Ze betekenden uiteindelijk de doodsteek voor wat anders wellicht had kunnen uitgroeien tot een bloeiende, dynamische Chinatown, zoals die vandaag in andere steden te vinden zijn. Toen Einthoven in januari 1939 zijn remigratiemissie afrondde en daarmee Rotterdam binnen enkele jaren had 'verlost' van de 'overtollige' Chinezen, rapporteerde hij: 'Katendrecht geen China meer'.³⁶

De verbeelding en verbouwing van een luchthavenstad

Schiphols airport city in architectuur en beeld

Iris Burgers

Nieuwe inzichten in de ontwikkeling van Schiphol

Sinds hun ontstaan hebben luchthavens steeds meer een stedelijk karakter aangenomen. Van kleinschalige vliegweides zijn ze uitgegroeid tot belangrijke knooppunten waar mondiale en lokale netwerken samenkomen. Zo fungeren luchthavens niet alleen meer als vervoersknooppunt tussen land en lucht, maar faciliteren ze ook ontmoetingen tussen mensen. Door de combinatie van verschillende functies, zoals winkelen, werken en vermaak, is het vliegveld een bestemming op zich geworden.¹

Vanaf de opkomst van de burgerluchtvaart heeft de combinatie van stad en vliegveld een fascinerende uitwerking op mensen gehad. Vliegen sprak tot de verbeelding, ook al heerste er nog veel onduidelijkheid hoe deze nieuwe vervoers-techniek zich in de toekomst zou ontwikkelen. Diezelfde fascinatie gold ook de stad, die over het algemeen beschouwd werd als een moderne en vooruitstrevend soort leefomgeving. Het was dan ook een ideaalbeeld om vliegveld en stad in avant-gardistische ontwerpen te combineren. Van het bouwen van afzonderlijke vliegstedes is het in de begintijd niet gekomen, maar tegenwoordig worden termen als *airport city* en *aerotropolis* veel gebruikt om de huidige luchthavens en hun omgeving te omschrijven. In het geval van Schiphol is dit concept zelfs tot de merknaam AirportCity verheven.

Mede door het toenemend stedelijk karakter zijn luchthavens sinds de jaren negentig van de vorige eeuw steeds meer onderwerp geworden van allerlei vormen van wetenschappelijk onderzoek. Dat geldt ook voor Schiphol. Het gaat daarbij om studies van planologen, economen en beleidsmakers en, sinds kort, ook van historici op gebied van techniek, transport en architectuur.² Wat echter bij al deze studies opvalt, is de verwaarlozing van de betekenis die beeldvorming speelt bij de technische, ruimtelijke en bedrijfsmatige ontwikkeling van Schiphol.

Schiphol bestaat als een economisch meetbaar fenomeen, dat bovendien als architectonisch object en stedenbouwkundige configuratie in een polder bij Amsterdam ook fysiek zicht- en ervaarbaar is. Maar Schiphol bestaat ook in beelden en concepten, die in allerlei fases van zijn bestaansgeschiedenis de besluitvorming over de toekomst van de luchthaven hebben beïnvloed. Dit was dan ook een belangrijke aanleiding om de vraag te stellen naar de rol van visuele verbeelding, in onder meer fotografie en tekeningen, bij de ruimtelijke en economisch-geografische ontwikkeling van de luchthaven gedurende 1920 tot 2006.³

Om die vraag te kunnen beantwoorden, bestaat dit onderzoek uit twee

trajecten. Allereerst wordt er beschreven hoe de luchthaven zich als ruimtelijke configuratie heeft ontwikkeld en wat de grondslagen van de architectonische verschijningsvormen waren. Door middel van onder andere bouwtekeningen en fotografie wordt ook de inmiddels niet meer bestaande architectuur van Schiphol beschreven en geanalyseerd. Vervolgens wordt er gekeken op welke wijze visuele artefacten als polygoonjournaalbeelden, foto's, prentbriefkaarten en films, informatief zijn voor de betekenis die in de loop van de geschiedenis aan Schiphol is toegekend.

Bij de beeldanalyse is er gebruikgemaakt van een speciaal voor dit onderzoek ontwikkelde database. Hiermee kon het heterogene beeldmateriaal systematisch geanalyseerd worden met inachtneming van het sterk uiteenlopende karakter van het soort beeldmateriaal. Immers, een persfoto heeft niet hetzelfde karakter en is niet op dezelfde manier tot stand gekomen als een reclameposter. In de beeldanalyse werd voornamelijk gekeken hoe de luchthaven werd verbeeld wat betreft de ruimte, welke aspecten daarbij naar voren werden geschoven en hoe Schiphol werd gedefinieerd als een specifieke plaats, zodat de relatie van visuele artefacten tot de architectonische ontwikkeling beschouwd kon worden.

Het doel van dit hoofdstuk is het aantonen van mogelijke relaties tussen de architectonisch-ruimtelijke ontwikkeling van Schiphol en de beeldvorming. In de afgelopen vijftientig jaar heeft Schiphol zich ontwikkeld tot een airport city. Deze economisch-geografische expansie ging gepaard met diverse architectonische transformaties, op hun beurt weer voorbereid en in de markt gezet door beeldvorming. Voorafgaand wordt er de achtergrond van het concept airport city geschetst, waarna Schiphol als stad uiteengezet wordt, zowel wat betreft architectuur als beeld.

Van airport utopias tot airport cities

Internationaal ontwikkelde de luchtvaart zich relatief snel van een zeer onwaarschijnlijke onderneming voor waaghalzen tot een voldoende betrouwbaar vervoersmiddel voor de welgestelde burger.⁴ Slechts zeventien jaar na de allereerste vlucht in 1903 door de gebroeders Wright in de Verenigde Staten, werd in 1920 vanaf Schiphol de luchtlijn tussen Amsterdam en Londen geopend. In die tijd waren de meeste luchthavens kleinschalig van aard, enkele uitzonderingen daargelaten, zoals Berlijn Tempelhof, Parijs Le Bourget en Londen Croydon, waar al vroeg grootschalige ensembles zijn verzezen. De meeste andere vroege luchthavens waren eerder vliegvelden met een paar gebouwen op een weiland.⁵

Ondanks de nog prille luchtvaartgeschiedenis, ontstonden er tegelijk met de opkomst van het modernisme in de architectuur en stedenbouw monumentale ontwerpen voor nieuwe luchthavensteden. Deze ontwerpen waren niet bedoeld om uitgevoerd te worden, maar behoren tot een aparte categorie binnen de bouwkunst, namelijk 'papieren architectuur'. Dit type visueel artefact kent een lange traditie en is een manier om met nieuwe oplossingen en vormen te experimenteren, zonder daarbij gehinderd te worden door de beperkingen van de technologie of de sociale en politieke normen van de samenleving.⁶ Het is uiteraard niet toevallig dat de vroegste voorstellingen van gecombineerde steden en vliegvelden behoren tot deze categorie van papieren architectuur, ontsproten aan de verbeelding van architecten en kunstenaars, gefascineerd door de visuele kanten van een ongekend fenomeen.

Architecten en kunstenaars, waaronder futuristen, constructivisten en expressionisten, bedachten complete steden met een luchthaven in het hart van de stad. Zo ontwierp Antonio Sant'Elia de *Città Nuova* (1914): een stad van wolkenkrabbers van kolossale proporties, met in het centrum een landingsbaan voor vliegtuigen. Een vergelijkbaar ontwerp is de *Ville Contemporaine* van Le Corbusier uit 1922. Iets meer dan tien jaar later tekende een andere Italiaan, Virgilio Marchi, zijn *Idroporto e case* (hydroport met huizen) (1925–1926) voor watervliegtuigen. In Duitsland bedacht Wenzel Hablik zijn *Luftkolonie* (1925) en bijna tegelijkertijd ontwierpen Lazar Khidekel een *Aero city* (1926) en Georgy Krutikov een *Ville Volante* (vliegstad) (1928) in Rusland. Dit zijn slechts een paar voorbeelden van ontwerpen waarin de stad en de luchthaven gecombineerd zijn tot één geheel als luchthavenstad. Hoewel deze ontwerpen niet uitgevoerd zijn, betekent het niet dat dergelijke ontwerpen geen effect hebben gesorteerd. Ze hebben het denken beïnvloed door visueel de koppeling tussen luchthaven en stad tot stand te brengen.

De Schiphol Group – de onderneming die de luchthaven beheert en exploiteert – positioneert de luchthaven als airport city. Dit is een concept dat, internationaal gezien, teruggaat tot het eind van de jaren zeventig. In die periode nam de Amerikaanse ingenieur Hobart McKinley Conway (1920–2011) spontane patronen van wonen en bedrijvigheid rond luchthavens waar, die hij samenvatte in het concept *airport city*. Op basis hiervan ontwikkelde hij een ruimtelijk model waarin wonen, werken en vliegen als één systeem werden opgenomen. In de kern omvat Conways model de volgende componenten. Een airport city is opgebouwd uit concentrische cirkels of zones, met in het centrum de luchthaven. Hierop volgen twee zones. Het grondgebied direct om de terminal heen is geschikt voor de huisvesting van luchtvaartgebonden voorzieningen en bedrijven, zoals hotels, bedrijventerreinen, industrie- en distributiefaciliteiten. De buitenste zone heeft een stedelijk karakter dat gekenmerkt wordt door bijpassende faciliteiten en

Fig. 14 / 1

Circular Airport Project. Ontwerp van Charles Glover voor een (niet-uitgevoerd) luchthavenstation voor King's Cross, Londen, 1931.

Bron: Illustrated London News Ltd/Mary Evans



functies zoals ziekenhuizen, scholen, nog meer bedrijven, woongebieden en recreatieve functies.⁷

In de recente literatuur over luchtvaart en steden wordt weliswaar veel over airport city gesproken, maar daarbij valt zelden de naam van Conway, maar stevast die van de Amerikaan John Kasarda. Sinds de vroege jaren negentig schreef Kasarda tal van boeken en artikelen waarin hij luchthavens voorstelt en propageert als een nieuw soort steden. In zijn beschouwingen over de airport city gaat Kasarda uit van het idee dat er een tijd is geweest waarin luchthavens hoofdzakelijk als vervoersknooppunt functioneerden, maar dat er gaandeweg functies rondom de luchthaven zijn ontstaan die het gebied dusdanig van karakter hebben veranderd dat er geen sprake is meer van enkel een vervoersknooppunt. Een airport city is volgens Kasarda – in navolging overigens van Conway – een luchthaven die tevens fungeert als een zakelijk centrum, die inkomsten genereert door middel van de toevoeging van met name commercieel onroerend goed, waarvan de belangrijkste zijn: bedrijvenparken, congrescentra, casino's, hotels, winkelcentra en distributiecentra.⁸

In zijn recente publicaties gaat Kasarda nog een stap verder, en voert hij Schiphol op als voorbeeld van een *aerotropolis*.⁹ Een airport city wordt volgens Kasarda een aerotropolis als deze buiten de hekken van de luchthaven treedt en zich in ieder geval ongeveer tot 25 kilometer rondom uitstrekt. De luchthaven is niet alleen vervoersknooppunt, zakelijk centrum en ontmoetingsplaats, maar is bovendien de economische motor van de regio en een actieve speler in het gebied als ontwikkelaar van onroerend goed dat zich van de luchthaven uitstrekt tot de stad. Het verschil tussen airport city en aerotropolis zit dus in een diversiteit aan functies en in de schaal. In het hart van de aerotropolis ligt de airport city en in de zones er omheen komt de aerotropolis tot uiting.

Schiphol als airport city

Sinds het einde van de jaren negentig positioneert Schiphol zich, zoals gezegd, als een airport city. Hoe heeft Schiphol het concept van de airport city ingevuld? Volgens de Schiphol Group biedt een airport city een 'dynamische omgeving waar mensen en bedrijven, logistiek en winkels, informatie en entertainment samenkomen en elkaar versterken. Het is behalve een efficiënt multimodaal vervoersknooppunt van lucht-, rail- en wegverbindingen, een locatie die haar bezoekers (passagiers, medewerkers, afhalers en wegbrengers) en de daar gevestigde internationale bedrijven (luchtvaartmaatschappijen, afhandelingsbedrijven, logistieke bedrijven en zakelijke dienstverleners) 24 uur per dag alle diensten biedt die zij nodig hebben.'¹⁰ De 'dynamische omgeving' van Schiphol, waar de Schiphol Group over spreekt, wordt bepaald door zowel de architectuur van de gebouwen op het binnengebied, als door de inrichting van de directe omgeving van Schiphol. De invulling en vormgeving daarvan vinden, mede ook door de schaal van zowel luchthaven als directe omgeving, plaats aan de hand van een stedenbouwkundig plan. Daarin is in grote lijnen het model van een airport city te herkennen wat betreft zonering van luchtvaartgebonden en niet-luchtvaartgebonden activiteiten.

Niet alleen luchthavens ontwikkelen zich in snel tempo, ook het denken over steden is permanent in beweging. Vandaag de dag wordt een stad niet langer uitsluitend gedefinieerd als een conglomeraat gekenmerkt door een specifiek inwoneraantal of als een fysiek afgebakend geheel in het landschap, afgescheiden

Fig. 14 / 2

**Een schematische weergave van de
aerotropolis volgens Kasarda**

Bron: John D. Kasarda (<http://aerotropolis.com>)

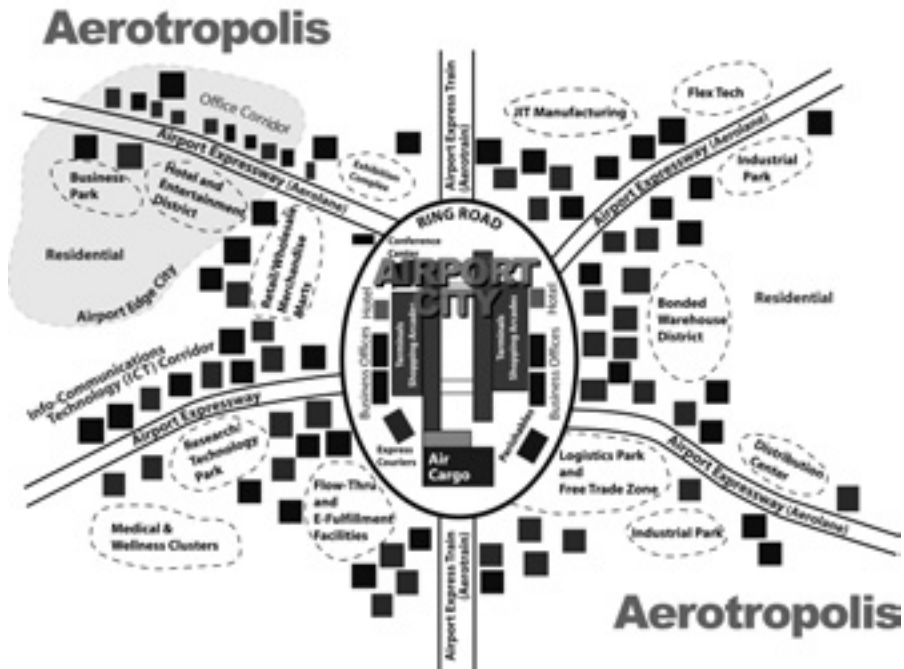
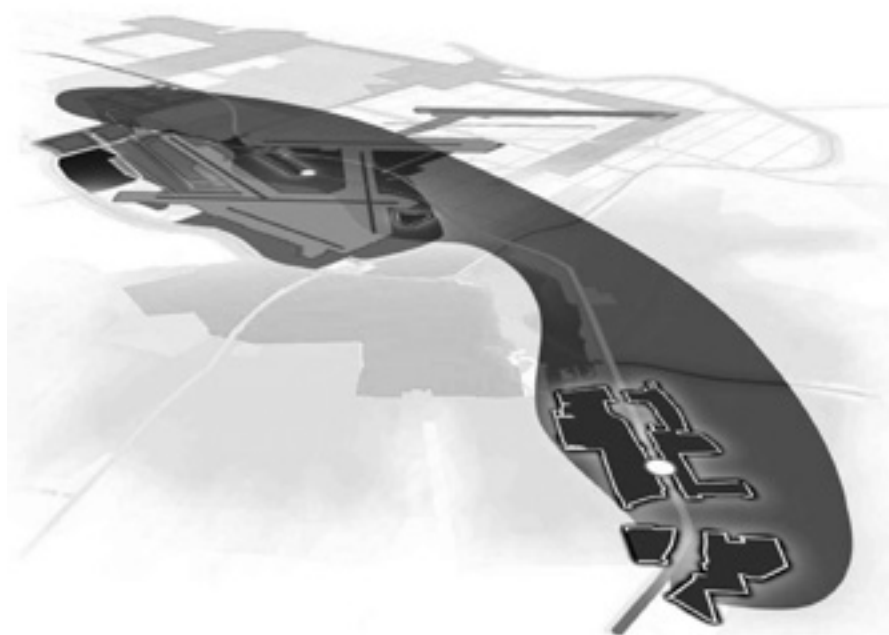


Fig. 14 / 3

**Schematische weergave van de
AirportCorridor in het Ruimtelijk
Ontwikkelingsplan Schiphol 2015**

Bron: Schiphol Group 2007



van een niet-stedelijk gebied. Om daar in termen van planning en inrichting greep op te krijgen, zijn nieuwe concepten van stad en stedelijkheid geformuleerd die helpen bij het inhoudelijk preciseren van wat we bedoelen als we spreken over Schiphol als airport city. Een van de belangrijkste veranderingen in de analyses van eigentijdse patronen van verstedelijking is die waarbij stad en stedelijkheid niet enkel worden opgevat als geografische en plaatsgebonden fenomenen maar vooral ook als schakelstukken binnen een netwerk van relaties. Steden zijn belangrijke knooppunten in het faciliteren van informatiestromen en in de uitwisseling van individuen, goederen, geld en informatie. In die opvatting is urbaniteit een kwalitatieve factor die wordt bepaald door de mate van uitwisseling tussen personen, door de hoeveelheid kennis en informatie die beschikbaar komen en hoe die elkaar versterken.¹¹ Vanuit dit licht bezien, is de luchthaven een belangrijk, zo niet het belangrijkste knooppunt in het huidige stedelijk systeem van Nederland.

In vergelijking met de landelijke omgeving in 1920 worden het binnen- en buitengebied van Schiphol tegenwoordig gekenmerkt door enorme bedrijvigheid en is er van het rurale landelijke karakter weinig meer over. De terminal en de gebouwde omgeving van Schiphol hebben in de loop der tijd stedelijke trekken gekregen door de geleidelijke verdichting van activiteiten op gebied van transport, logistiek, industrie, consultancy en allerlei vormen van dienstverlening. Zo liggen er in de directe omgeving van de terminal het World Trade Center met het Sheraton Hotel, parkeerterreinen, vrachtafhandelingsfaciliteiten en bedrijvenparken, zoals Schiphol Rijk. In de terminal zelf kan er, naast lopen, vergaderen, rusten en kijken vooral ook worden geshopt. Bovendien voorziet de luchthaven de regio van veel werkgelegenheid, ongeveer 120.000 banen in 2010.¹² Maar de grootste verandering is wel dat de luchthaven niet slechts functioneert als een drempelwereld tussen land en lucht, maar als een eigen *bestemming* waar mensen met elkaar samenkomen en informatie uitwisselen. Schiphol Plaza bijvoorbeeld functioneert als een volwaardig stadsplein. Zakenmensen kunnen er vergaderen, maar ook jongeren spreken er af bij een van de filialen van het populaire Starbucks.

Schiphol heeft ook last van grootstedelijke problemen. Naast daklozen en drugsverslaafden zijn er zelfs prostituees. In de terminal achter de douane bevindt zich namelijk een hotel dat bedoeld is voor reizigers die overstappen en waar, vanwege de vaak korte duur dat mensen daar slapen, de mogelijkheid bestaat om een kamer voor een paar uur te huren. Deze optie is niet alleen een succes bij reizigers, maar ook bij prostituees uit met name Oost-Europa, die na hun aankomst op de luchthaven de luchtzijde niet verlaten en er vervolgens genoeg geld verdienen om soms nog op dezelfde dag te kunnen terugvliegen.¹³

Sinds ongeveer 2007 hanteert Schiphol in strategische beleidsdocumenten ook de term AirportCorridor.¹⁴ Een airport corridor is een gedefinieerde zone waarin onroerend goed gepland wordt, gericht op het aantrekken van zakelijke dienstverlening en logistiek. Deze zone strekt zich vanuit de luchthaven uit tot een naburig stedelijk gebied en is niet, zoals in Kasarda's model, concentrisch van vorm. In het *Ruimtelijk ontwikkelingsplan Schiphol 2015* van de Schiphol Group wordt de AirportCorridor als volgt omschreven: 'Schiphol Group ziet de Airport-City als onderdeel van een stedelijke corridor, een AirportCorridor, waar in ieder geval Werkstad A4, Hoofddorp [de Beukenhorsten], Schiphol, Badhoevedorp Zuid, Riekerpolder en de Zuidas deel van uitmaken.'¹⁵ Dit betekent dat de invloed van Schiphol inmiddels tot de Zuidas reikt. De investeringen in bedrijvenparken in

de aangewezen AirportCorridor zijn niet alleen lucratief, maar ook strategisch slim, want het is een manier voor de luchthaven om haar economische band met de stad en regio te verbreden en te versterken.

Architectuur als katalysator voor stedelijke ontmoetingen

De AirportCorridor is een conceptueel fenomeen dat door de gemiddelde gebruiker van de luchthaven niet direct wordt ervaren of waar mensen zich bewust van zijn. Het idee van de airport city daarentegen zou zich wel kenbaar moeten maken aan de bezoeker. De vraag is echter op welke wijze dit tot uiting komt. Het urbane karakter van de terminal wordt voor een belangrijk deel gekenmerkt door de aanwezigheid van de twee 'stadspleinen'. Het eerste is het Jan Dellaertplein voor de ingang van de terminal, met het busstation en de taxistandplaatsen. Dit plein is onder meer aangekleed met bloembakken ontworpen door West 8 landschaps-architecten, er is een terras en in de zomer vinden er evenementen plaats. Zo konden tijdens het wereldkampioenschap voetbal in 2010 bezoekers vanaf een tribune, die plaats bood aan 325 mensen, de wedstrijden live volgen via een groot televisiescherm op het plein.

Het tweede stadsplein is de overdekte Schiphol Plaza, die spoor, station, luchthaven en winkelcentrum combineert. De twee pleinen zijn, evenals het gehele Terminal West, van de hand van Jan Benthem, de huisarchitect van Schiphol sinds 1988. Deze opzet was niet vanuit een specifieke visie voor een airport city bedacht, maar eenvoudigweg vanuit de praktijk van alledag ontstaan. Na de oplevering van Schiphol Plaza in 1995 bleek de omgeving als een stadsplein te functioneren, met alle daarbij behorende bedrijvigheid en sociaal verkeer. Toen de Schiphol Group zich realiseerde dat hier onbedoeld allerlei vormen van stedelijkheid aan het ontstaan waren, werd besloten de bestaande bedrijfsstrategie hier op aan te passen. Het winkelcentrum floreerde en het World Trade Center met het Sheraton Hotel werden pal voor de luchthaven aangelegd.¹⁶ Deze twee pleinen met hun voorzieningen vormen samen met het luchtzijdige winkelcentrum 'het bruisend centrum' van Schiphol.¹⁷

De luchthaven doet er veel aan om zichzelf als aantrekkelijke omgeving in de markt te zetten. Er wordt veel geïnvesteerd in de aankleding en het up-to-date houden van de omgeving, zo is de in 2011 vernieuwde Lounge 3 ontworpen door ontwerpbureau Tjep. Aan de landzijde werden allerlei commerciële accommodaties gesitueerd zoals winkelcentra en horeca en er kan zelfs op de luchthaven getrouwd worden. Aan de luchtzijde (de douane voorbij) zijn niet alleen winkels en horeca-gelegenheden, maar ook een gebeds- en meditatiekamer en ziekenopvang gevestigd. Verder bevindt zich op de zogeheten Holland Boulevard een dependance van het Rijksmuseum, waar uitsluitend Hollandse zeventiende-eeuwse meesters te zien zijn. In hetzelfde gebied is voorts een casino en een bibliotheek te vinden en er is een 'airport park' in de terminal in Lounge 1, ontworpen door Maurice Mentjens, waar reizigers op een dakterras kunnen uitwaaien.

Het beeld van Schiphol als luchthaven van 1920 tot 1988

Iedere dag worden mensen geconfronteerd met een enorm aantal visuele prikkels die, zonder dat de beschouwer daar veel weerstand tegen kan bieden, in ons bewustzijn binnendringen. Betekenissen die getraceerd kunnen worden in visuele

artefacten, zoals foto's, zijn in het algemeen indicatoren van hoe mensen gedurende een bepaalde tijd over dingen denken.¹⁸ *Branding* en beeldvorming zijn verder belangrijke onderdelen van marketingstrategieën die door luchthavens worden ingezet in de onderlinge mondiale concurrentiestrijd om passagiers. Schiphol beschermt zijn eigen imago zeer streng. Dit is begrijpelijk, met name vanwege de klachten over overlast veroorzaakt door het vliegverkeer, waar de luchthaven sinds de jaren zestig mee te kampen heeft. De beelden die door de luchtvaartautoriteiten zijn bedacht, zijn niet constant en veranderen, zoals een kort overzicht laat zien, met de tijd mee.

Tijdens de pioniersfase van Schiphol van 1920 tot aan de jaren veertig, werd de vliegerij in het algemeen geassocieerd met beelden van avontuur, spektakel en ontspanning. Mensen kwamen graag een dagje op het terras aan de luchtzijde vertoeven om te genieten van de bedrijvigheid rond het vliegverkeer, zonder daar zelf aan te hoeven of te willen deelnemen. Vliegen was immers in die periode alleen voorbehouden aan de rijke elite. Schiphol behaalde dan ook meer inkomsten uit de verkoop van toegangskaarten tot de luchthaven, dan uit de landings- en stallingsgelden voor vliegtuigen in deze tijd.¹⁹

Na de Tweede Wereldoorlog kwam er langzaam aan verandering in de beeldvorming rond de luchthaven, met name door de komst van de straalvliegtuigen. Vanaf de jaren vijftig tot in de jaren zeventig werd vliegen voor steeds meer mensen betaalbaar. Net als alle andere luchthavens moest ook Schiphol zijn capaciteit vergroten om het groeiende aantal passagiers te kunnen faciliteren. Door de toenemende schaalvergroting in het vliegverkeer dienden de architectuur en structuur van de luchthaven te worden aangepast en gemoderniseerd. Straalvliegtuigen waren hoger, groter en zwaarder dan propellervliegtuigen, waardoor er een oplossing gevonden moest worden om mensen zo snel en veilig mogelijk uit

Fig. 14 / 4

De eerste luchthavenbibliotheek ter wereld is te bezoeken in de Holland Boulevard van Schiphol.

Foto: Schiphol N.V.



Fig. 14 / 5

Rondleiding op Schiphol in 1930

Bron: Maria Austria Instituut, KLM fotohistorisch archief, KLM 540277



Fig. 14 / 6

De opkomst van massavervoer zorgde voor steeds groter wordende drukte in de terminal eind jaren zestig.

Bron: Maria Austria Instituut, KLM fotohistorisch archief, KLM 626379



vliegtuigen naar de terminal te krijgen en andersom. De oplossing werd hiervoor gevonden door de ontwikkeling van de aviobrug en de toepassing van pieren. Verder moesten er meer mensen in een kortere tijd door de terminal heen, dit had dus een impact op luchthavenarchitectuur, maar ook op de belevenis van het vliegen.

Het beeld van Schiphol als airport city van 1988 tot heden

De luchthaven als airport city is de derde periode die onderscheiden kan worden in de geschiedenis van de beeldvorming van Schiphol. Vanaf het einde van de jaren tachtig was Schiphol wederom aan een capaciteitsvergroting toe en ditmaal zelfs een verdubbeling van de hele terminal.²⁰ Uit het beeldmateriaal dat in die periode werd gebruikt, zoals (lucht)fotografie, (architectonische) schetsen en schema's, blijkt hoe men op dat moment aankeek tegen een exploderende luchthaven in een dicht verstedelijkte omgeving. De meest voorkomende thema's die daarbij direct in het oog springen zijn: het idee van dag en nacht drukte/bedrijvigheid op de luchthaven door de vele mensen, auto's, vliegtuigen en taxi's; diversiteit aan functies in en om Schiphol; massa's zakelijke, niet-zakelijke bezoekers en passagiers die op hun gemak zijn in en om de terminal; Holland als merk/Schiphol als uithangbord voor Nederland; architectonische iconen van de luchthaven; en de relatie tussen Schiphol en de stad Amsterdam (AirportCorridor).

Een van de belangrijkste elementen in de verbeelding van Schiphol in de afgelopen jaren is de voorstelling van de luchthaven als een bij uitstek bedrijvige omgeving. Dit wordt zowel door tekst als beeld ondersteund. In foto's komt dit bijvoorbeeld naar voren door veelvuldig mensen te tonen die zich vermaken in de terminal of op het Dellaertplein en door de verschillende functies van de luchthaven – het winkelen, de mogelijkheid van zakendoen, het museum, de restaurants en bars – keer op keer te herhalen.

Op de beelden zien we mensen die zich op allerlei manieren ophouden op de luchthaven. Sommigen zijn duidelijk te herkennen als vakantiegangers of als zakelijke bezoekers, door hun informele of formele manier van kleden. De omgeving en de luchthaven worden aan de landzijde gedomineerd door de bedrijvigheid van mensen, terwijl de luchtzijde het strikte domein is van vliegtuigen en alle daarbij behorende voertuigen. De schaarse mensen die herkenbaar zijn aan de luchtzijde zijn er overduidelijk aan het werk in bedrijfskleding. In beide gevallen is de massaliteit doorslaggevend. Het liefst zijn er veel vliegtuigen tegelijk in beeld. Dit wijkt overigens af van de beelden van de luchtzijde uit de eerste periode, waarin vliegtuigen niet in veelheid maar vaak in detail voorkwamen of waarin één vliegtuig het beeld domineerde.

In veel beeldmateriaal van Schiphol wordt ingespeeld op de promotie van Holland. Vrijwel overal op de luchthaven is 'Holland' als *brand* dominant zichtbaar, zoals bijvoorbeeld aan de Holland Boulevard met de dependance van het Rijksmuseum met zijn Hollandse meesters uit de Gouden Eeuw en tentoonstellingen over typische Hollandse fenomenen als bloemen. Origineel was de idee van informatieontwerper Paul Mijksenaar om bij de bewegwijzering in de parkeergarage van Schiphol gebruik te maken van door tekenaar Opland ontworpen symbolen als een tulp, klomp en koe. Het is juist door deze vormen van *branding* en beeldstrategie dat de luchthaven zich positioneert als typisch Nederlands product en op die manier ook probeert te profiteren van de aantrekkingskracht die het merk Holland en Amsterdam hebben op toeristen. Door het toevoegen van

de Holland Boulevard inclusief Rijksmuseum aan de terminal, begint sightseeing als het ware al op Schiphol.

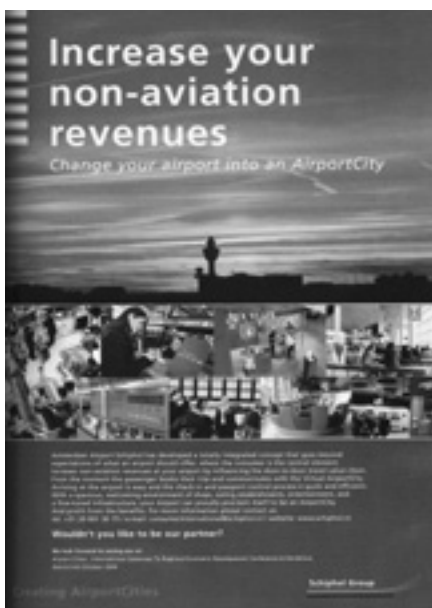
Ook voor de architectuur van Schiphol is een rol weggelegd in bijvoorbeeld de fotografie van de luchthaven. Bepaalde onderdelen van de architectuur van de luchthaven zijn voor veel mensen heel herkenbaar en zijn tevens fotogeniek. Deze iconische architectonische elementen van Schiphol die dominant zijn in fotografie zijn de luchtverkeerstoren, Schiphol Plaza en de ingang vanaf het Dellaertplein van buitenaf gezien. De verkeerstoren van Schiphol fungeert in dit opzicht op dezelfde wijze als een openingsshot van de skyline van New York in een film. Bij het zien van de toren weet je al waar je naar kijkt, zonder dat je nog maar één vliegtuig hebt gezien. Ook voor de stedelijke betekenis van de luchthaven zijn dergelijke iconen belangrijk, aangezien ze als uithangbord en als houvast dienst doen. Door de toegenomen schaal van Schiphol kan het gebied niet in één oogopslag gevangen worden, echter door ankerpunten zoals de toren kunnen wij ons oriënteren.

Ook komt de schaal van de luchthaven in verbeeldingen op een specifieke manier naar voren. Sinds vliegen voor de massa bereikbaar werd, groeide de luchthaven tot een proportie die niet gemakkelijk vanaf de grond in één oogopslag te vangen is. Dit komt letterlijk tot uiting in fotografie van de luchthaven, waarbij er gekozen wordt voor standpunten van zeer veraf, of door middel van luchtfotografie, zodat de terminal en het directe gebied er omheen in een beeld gevangen kunnen worden.²¹ Dit gaat ook op voor de relatie tussen Schiphol en Amsterdam, omdat het niet om een locatie gaat, maar om twee geografische locaties en de verbinding ertussen. De artefacten die hiervoor ingezet worden, zijn dan ook doorgaans luchtfotografie en schematische weergaven van de corridor.

Fig. 14 / 7

Twee advertenties van Schiphol uit 2006 tonen de, volgens de luchthaven, belangrijke AirportCity-componenten, zoals de veelheid aan functies en gebruikers.

Bron: Schiphol N.V.



Conclusie

De relatie tussen visuele artefacten die Schiphol verbeelden en de ontwikkeling van de luchthaven varieert in de verschillende ontwikkelingsfasen van Schiphol. Beelden bieden alle betrokken partijen houvast bij nieuwe ontwikkelingen, ze weerspiegelen denkbbeelden van hun tijd en ze functioneren soms als aandrijver voor nieuwe ontwikkelingen. Soms gaat het beeld vooraf aan een fysieke ontwikkeling, dit is zeker het geval bij de airport city, waar het beeld begon als utopie, vervolgens in de architectuur zijn weerslag kreeg als Schiphol Plaza, waarna de luchthaven zich achteraf realiseerde dat de bedrijvigheid op de luchthaven op die van een stad begon te lijken om vervolgens de bedrijfsstrategie daarop af te stemmen.

Onderzoek naar de rol van verbeelding in ruimtelijke ontwikkelingen is belangrijk, omdat beelden – meer dan welke rapporten en protocollen dan ook – een zeer directe zeggingskracht hebben en juist daarom veelvuldig worden ingezet bij allerlei vormen van complexe planning en besluitvorming. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld architectonische schetsen, masterplannen en schematische weergaven van plannen, die juist gebruikt worden op momenten dat er nog gebouwd moet gaan worden. Schiphol als luchthaven is sinds de oprichting in 1920 aan het verbouwen, bouwen en uitbreiden. Hierbij worden visuele artefacten ingezet om voor overheid, gemeente Amsterdam, bewoners van het omliggende gebied en inwoners van Nederland zaken inzichtelijk te maken.

Dit moet overigens niet als negatief worden bestempeld vanuit de gedachte dat mensen door middel van beelden luchtkastelen worden voorgespiegeld. Beelden en visuele artefacten hebben de kracht om coalities te smeden en bij elkaar te houden, juist in situaties waarbij die hevig onder druk zijn komen te staan. Beelden helpen, niet alleen als wegbewijzing in duistere parkeergarages maar ook in de virtuele doolhoven van planologische, economische en zakelijke besluitvormingsprocessen.

De terminal van Schiphol functioneert als een bijzonder en succesvol stadshart met winkels en horeca. Als locatie is de luchthaven daarnaast een daadwerkelijk verlengstuk van Amsterdam, waarbij de architectuur met al haar tekens en symbolen typisch stedelijke ontmoetingen faciliteert. Het is een op zichzelf staande bestemming en het biedt de reiziger een veelheid aan functies, iets wat gezien de Europese concurrentie tussen *hub*-luchthavens heel belangrijk is. De stedelijke relatie tussen Amsterdam en Schiphol wordt verstrekt door de Airport-Corridor-activiteiten, waarmee de luchthaven aansluiting vindt bij de Zuidas, een van de meest ambitieuze ontwikkelingsprojecten van Nederland. Schiphol is in de duur van een mensenleven uitgegroeid van een vliegweide tot een stadse configuratie die ver over haar eigen grenzen actief is.

Beeldessay

De stad weerspiegeld

Verbeelding en werkelijkheid

Judith van den Bos



























