

Terugblik en Vooruitblik

PROF. DR H. VAN DIJK

Rede
gehouden bij het afscheid
als hoogleraar
geschiedenis van
industriële samenlevingen
9 februari 2007

Erasmus Universiteit
Rotterdam

Time present and time past

Are both perhaps present in time future,
And time future contained in time past.

If all time is eternally present

All time is unredeemable.

What might have been is an abstraction

Remaining a perpetual possibility

Only in a world of speculation.

What might have been and what has been

Point to one end, which is always present.

Footfalls echo in the memory

Down the passage which we did not take

Towards the door we never opened

T.S. Elliot, *Buirnt Norton*,

No. 1 of Four Quartets

Mijnheer de rector magnificus, geachte collega's, gij allen die met uw aanwezigheid blijk geeft van uw belangstelling, dames en heren,



De afgelopen zomer deed ik iets wat volgens de reclame alleen door 'losers' wordt gedaan. Ik bleef in eigen land en pakte af en toe de fiets om me rustig een paar dagen te verplaatsen. Het weer verschilde nauwelijks van het weer

dat al die mensen op hun verre bestemmingen aangetroffen moeten hebben. Alleen het landschap verschilde. Ik trof geen wuivende palmbomen, witte zandstranden of olifanten, maar het Hollandse rivierenlandschap.

Voor al met de blik op de uiterwaarden waande ik me bijna op een schilderij van Vermeer, Potter, of één van die anderen landschapschilders uit de zeventiende eeuw. Koeien stonden hier en daar tot ver in het water om verkoeling te zoeken en ooievaars en reigers vlogen met trage vlucht over. Ogenschijnlijk een wereld die niet was veranderd.

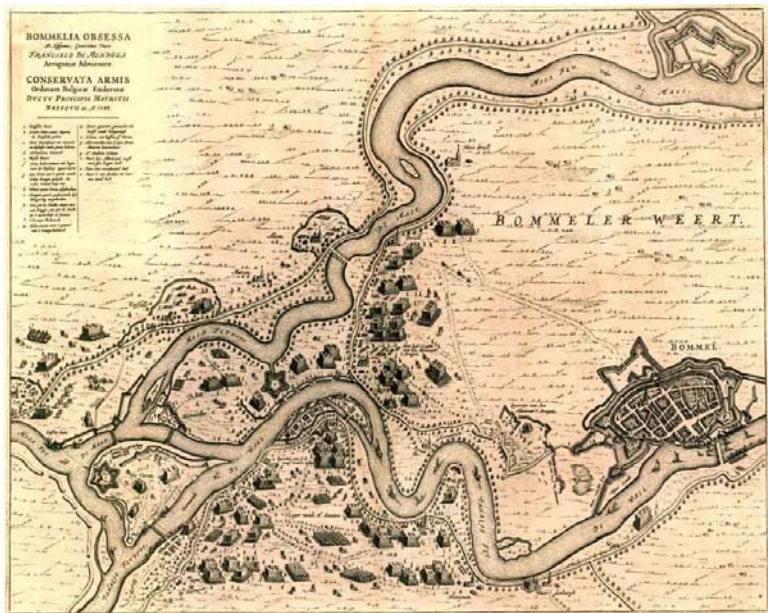
Voor de oplettende toeschouwer was dat echter maar schijn. Koeien waren er eigenlijk niet meer zoveel en die er nog waren, waren jong. De boerderijen stonden er nog wel, maar de bewoners hadden niet langer typische

plattelandsberoepen: ze waren consultant of energetisch therapeut. Vaak waren ze getrouwd met iemand die schilderde of potten bakte en er ook een galerie op na hield. De boeren die er nog wel waren, hadden hun erf vol gezet met glazen kassen of met reusachtige veefabrieken met een grote silo erop. Waarschijnlijk deed men er ook aan *team building* of aan andere *management skills* om de geijkte termen van deze tijd eens te gebruiken.

Over de vraag hoe lang deze vorm van landbouw in Nederland nog zal blijven bestaan is, kan men lang speculeren. Feit is wel, dat de vervaardiging van landbouwproducten een industriële aangelegenheid is geworden. Als historicus kan men slechts wijzen op vergelijkbare processen die zich ook in andere productiesectoren in het verleden hebben voorgedaan. Interessant in dit verband is het uitvoerige bericht in het weekblad *Die Zeit* van september 2006, waarin beschreven wordt hoe in Roemenië en Bulgarije, de nieuwe lidstaten van de Europese Unie, Amerikaanse bedrijven momenteel bezig zijn gigantische veeteeltbedrijven op te richten; daarbij nog niet gehinderd door veel milieu regels. Typerend is dat het niet slechts om veeteeltbedrijven gaat, maar dat deze conglomeraten ook veevoederbedrijven en slachthuizen omvatten. Een duidelijk voorbeeld van de klassieke verticale integratie die zich in de economische geschiedenis wel vaker heeft voorgedaan. Wat zich al in andere productiesectoren, zoals

staal en textiel heeft afgetekend, dient zich nu aan in de landbouw.

Mijn omzwervingen brachten me, in een soort *sentimental journey*, naar de streek waar ik me ooit in mijn studietijd mee had beziggehouden; het gebied dat een aantal decennia het frontgebied was tussen de nog jonge Nederlandse Republiek en de aan de koning trouw gebleven gewesten aan het einde van de zestiende eeuw. Een kaart uit die tijd moge dit illustreren.



U ziet hier de Staatse troepen gelegerd achter Zaltbommel in de buurt van Rossum en aan de overzijde de Spaanse schansen. Hoe belangrijk toen al een ruime begroting was, blijkt wel uit het feit dat het fort St. Andries uiteindelijk gemakkelijk was in te nemen, omdat het Spaanse gezag de soldaten minder betaalden, dan de Staten boden. Het gebied was toen vooral een moerassig gebied, waar Rijn en Maas elkaar raakten en is nu een van de *stepping Stones* van de Europese ecologische hoofdstructuur.



De abdij Berne, die aan de andere kant van de Bommelerwaard lag, waarmee ik me toen concreet heb beziggehouden, was in de zestiende eeuw al verwoest, maar het abtshuis staat er nog.

Alleen is de rivierarm geheel verdwenen en is er een gekanaliseerde Maas voor in de plaats gekomen. Als men van daar uit de pont neemt en vervolgens richting Den Bosch gaat, komt men langs de bosschages die toen fortificaties waren en stuit men al snel op de typische Nederlandse variant van de rafelranden van de moderne stad, de zgn. Vinexlocatie.

Men treft er zelfs heuse kastelen met slotgrachten aan, die de indruk wekken dat de bewoners nog als ridders door het

leven gaan, maar niets is minder waar. Trouwens voor je het weet verdwaal je in die andere Nederlandse planologische ramp; het bedrijven terrein.

Kortom ik verplaatste me over de weg naar de Moderne Samenleving, om de titel van mijn inaugurele rede als hoogleraar geschiedenis aan deze universiteit te parafrazeren. Een thema trouwens dat de laatste jaren nogal in de belangstelling staat. Men denke slechts aan Geert Maks *Hoe God uit Jorwerd verdween*.¹

Al die veranderingen op het platteland weerspiegelen een ontwikkeling die zich niet alleen in Nederland voltrekt, maar die wereldwijd valt waar te nemen. Het aandeel van de plattelandsbevolking en in het bijzonder van diegenen die nog deelnemen aan het agrarische productieproces neemt af of is al tot een minimum teruggebracht. Parallel hieraan neemt de stedelijke bevolking snel toe. De stad rukt op, het platteland verdwijnt. En als er nog sprake is van platteland dan is het een verstedelijkt platteland.

Verstedelijking is het thema waar ik vanmiddag iets langer met u bij stil zou willen staan. In het bijzonder zou ik aandacht willen besteden aan een aantal problemen, welke samenhangen met dit proces. De stad is misschien wel een van de grootste verworvenheden van de menselijke beschaving, maar was en is tegelijkertijd kwetsbaar. Juist over de stad zou ik vandaag een paar opmerkingen willen maken, omdat dit aansluit bij het werk dat ik de afgelopen

jaren heb gedaan, maar ook omdat het aansluit bij ontwikkelingen die volgens mij van grote betekenis zijn voor de samenleving in de toekomst.

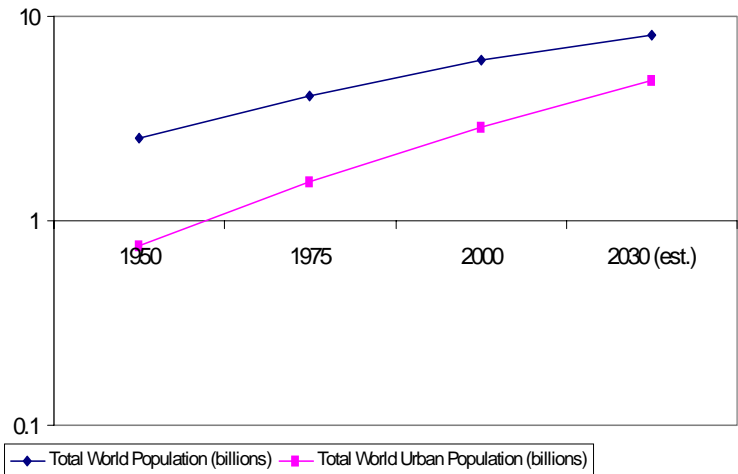
De cijfers

Het is misschien iets minder prettig is om naar te luisteren, maar ik ontkom er niet aan om een en ander met een paar cijfers te illustreren. Hoewel er veel wordt gemanipuleerd met cijfers en we ze vaak met een groot wantrouwen moeten bejegenen, zijn ze voor het schetsen van bepaalde ontwikkelingen onmisbaar. Aan het einde van de twintigste eeuw bestond de wereldbevolking uit zes miljard mensen. Momenteel bedraagt de groei van de bevolking ca. 1,3% of 78 miljoen (dus vijf maal de Nederlandse bevolking!) per jaar. De Verenigde Naties schatten volgens een voorzichtige projectie dat de wereldbevolking tegen het midden van de 21^e eeuw 8,9 miljard groot zal zijn.

Dat betekent dat de bevolkingsgroei groter is dan ooit in de geschiedenis van de mensheid. In 1804 overschreed de wereldbevolking de grens van 1 miljard. Daarna duurde het 123 jaar om in 1927 de 2 miljard grens te halen. Vervolgens duurde het 33 jaar voor de volgende miljard er in 1960 bijkwam, 14 jaar om in 1974 de vier miljard grens te halen, 13 jaar om de 5 miljard en 12 jaar om in 1999 de 6 miljard grens te bereiken.

Tegelijk met die versnelde groei veranderde ook de verdeling van de bevolking over de diverse werelddelen. Azië herbergde al rond 1900 meer dan de helft van de totale bevolking en dat zou zo tot de dag van vandaag blijven; zij het dat het aandeel zelfs iets groter zou worden. In Europa daarentegen woonde rond 1900 een kwart van de wereldbevolking, maar dat aandeel zakte tot 12 % aan het einde van de twintigste eeuw. Over de oorzaken van deze verschuiving zal ik u nu niet uitweiden, maar één begeleidend aspect verdient nadere bestudering, zeker in het licht van de moderniseringsproblematiek die ik u zojuist schetste.

Growth of Total and Urban Population in the World (semi-logarithmic scale)



Indien we deze grafiek nader beschouwen, dan kunt u zien dat sinds 1975 de groei van de gehele wereldbevolking langzamer verloopt, dan die van de stedelijke bevolking. Het staat wel vast dat die ontwikkeling zich in de komende decennia nog verder zal voortzetten. Hoewel de stedelijke bevolking van Azië, Afrika en Oceanië nog gering is in vergelijking met die in Europa en Amerika, zal daar de groei het grootst zijn. In deze gebieden zal naar schatting de groeigrad van de stedelijke bevolking ca. 2,3 % per jaar bedragen, terwijl dat in Europa en Amerika slechts een schamele 0,1 % zal zijn.

De verschuivingen die deze veranderingen met zich mee zal brengen, zijn immens. In Europa en Noord-Amerika woont momenteel al ca. 75 % van de bevolking in stedelijke gebieden, terwijl dat in andere gebieden van de wereld slechts 40 % is. Maar tegelijkertijd woonden er rond de overgang van de 20^e naar de 21^e eeuw in Azië en Afrika al meer stadsbewoners dan in alle andere delen van de wereld en dat aantal zal snel toenemen. Eeuwenlang was de stedelijke bevolking een kleine minderheid op de totale bevolking, maar aan die situatie komt nu snel een einde.

De toename van het aantal inwoners van steden is slechts één aspect van het wereldwijde urbanisatie proces. Er is nog een aspect dat onze aandacht verdient: de concentratie van bevolking. Al aan het einde van de

negentiende eeuw kon men, als gevolg van de veranderingen in het transportsysteem, waarnemen dat er sprake was van een snellere groei van de grote steden in vergelijking met die van andere steden.

1950		1975		2000		2015	
City	Population	City	Population	City	Population	City	Population
1 New York	12.3	1 Tokyo	19.8	1 Tokyo	26.4	1 Tokyo	26.4
		2 New York	15.9	2 Mexico City	18.1	2 Bombay	26.1
		3 Shanghai	11.4	3 Bombay	18.1	3 Lagos	23.2
		4 Mexico City	11.2	4 São Paulo	17.8	4 Dhaka	21.1
		5 São Paulo	10.0	5 New York	16.6	5 São Paulo	20.4
				6 Lagos	13.4	6 Karachi	19.2
				7 Los Angeles	13.1	7 Mexico City	19.2
				8 Calcutta	12.9	8 New York	17.4
				9 Shanghai	12.9	9 Jakarta	17.3
				10 Buenos Aires	12.6	10 Calcutta	17.3
				11 Dhaka	12.3	11 Delhi	16.8
				12 Karachi	11.8	12 Metro Manila	14.8
				13 Delhi	11.7	13 Shanghai	14.6
				14 Jakarta	11.0	14 Los Angeles	14.1
				15 Osaka	11.0	15 Buenos Aires	14.1
				16 Metro Manila	10.9	16 Cairo	13.8
				17 Beijing	10.8	17 Istanbul	12.5
				18 Rio de Janeiro	10.6	18 Beijing	12.3
				19 Cairo	10.6	19 Rio de Janeiro	11.9
						20 Osaka	11.0
						21 Tianjin	10.7
						22 Hyderabad	10.5
						23 Bangkok	10.1

Het begrip metropool, oorspronkelijk afkomstig uit het Grieks, als aanduiding van een moederstad met een aantal koloniën, werd in de loop der tijd synoniem met een zeer grote stad. Londen, in de romans van bijv. Jane Austen nog ‘the town’ genoemd, werd in de loop van de negentiende eeuw ‘the metropolis’. Toen ook steden als Parijs, Berlijn, Wenen en New York uitgroeiden tot miljoenensteden, werd de metropool meer en meer een algemeen aan-

duiding. De Parijse benaming van de ondergrondse spoorweg, *la métropolitaine*, zou zelfs uitgroeien tot een nieuwe soortnaam: de metro.

Aan het begin van de 20e eeuw lagen deze moderne metropolen, met uitzondering van New York, nog vrijwel allen in Europa. Aan het einde van de 20e eeuw hadden de metropolen in andere werelddelen die in Europa al volledig ingehaald. Wenen had deze functie al direct na de Eerste Wereldoorlog verloren, Berlijn zou dat doen tengevolge van de Tweede Wereldoorlog en steden als Londen en Parijs groeiden na 1945 ook niet meer, vooral toen de voormalige kolonies zelfstandig werden en de plattelandsbevolking zich inmiddels al grotendeels in steden had gevestigd. Zelfs als we rekening houden met een nieuwe trend: het ontstaan van de megalopolis (om de titel van een bekend boek van de geograaf Jean Gottmann te aan te halen), dan stelde de miljoenenstad in Europa niet veel meer voor.² De aaneen geklonterde stedelijke agglomeraties, voor het eerst waargenomen in het dicht verstedelijkte gebied aan de Amerikaanse oostkust, komen ook wel in Europa voor (denk aan het Ruhrgebied of de Randstad Holland), maar hebben ook hier niet de omvang van de megasteden elders in de wereld.

Waren er in 1950 nog 86 steden in de gehele wereld die meer dan één miljoen inwoners bezaten, inmiddels is hun aantal gegroeid tot meer dan 400. Hoewel u zult tegenwer-

pen dat de precieze definitie van een stad en dus van een stedelijke bevolking nogal problematisch is en vergelijkingen op zijn minst met een korrel zout moeten worden genomen, is de tendens zo sterk en zo algemeen dat aan de betekenis van dit verschijnsel in zijn totaliteit niet valt te tornen. Ook niet aan het bestaan van megasteden die wij in Europa niet kennen, zoals Djakarta, Mumbay of Bombay, Karachi, Sjanghai en Tokyo, steden met meer dan tien en soms meer dan twintig miljoen mensen. Geen enkele Europese stad, met uitzondering misschien van Istanbul (maar volgens sommigen is dat geen Europese stad) heeft meer dan tien miljoen inwoners. En ook de stedelijke agglomeraties, zoals de Randstad Holland of het Ruhrgebied zijn niet vergelijkbaar met gebieden als Guangdong en Shenzhen in Zuid China waar meer dan honderd miljoen mensen in een min of meer aangesloten stedelijk gebied wonen.

De invloed van dit verstedelijkingsproces wordt misschien nog duidelijker als we de omvang van deze reusachtige steden vergelijken met de bevolking van enkele landen. Zo is de bevolking van groot Tokyo omvangrijker, dan die van heel Canada (33 miljoen) en Mexico stad heeft ongeveer hetzelfde inwonertal als heel Australië (19 miljoen). En, Mexico stad heeft maar weinig meer inwoners dan bijv. New York, Sjanghai, Mumbai (het vroegere Bombay), Calcutta en Buenos Aires.

Gezien de snelheid en de omvang van deze ontwikkelingen wekt het ook nauwelijks verbazing dat er een groeiend aantal problemen valt waar te nemen bij dit proces. In zekere zin zijn ze vergelijkbaar aan ontwikkelingen die Europese en Amerikaanse steden al in een eerder stadium hebben meegemaakt. Een drietal van deze problemen wil ik hier vanmiddag kort met u bespreken: de huisvesting, de primaire voorzieningen voor leefbaarheid en de structuur.

De huisvesting

Het meest in het oog springende probleem bij de snelle verstedelijking is de huisvesting. Bezoekers van Chinese steden bijvoorbeeld melden vrijwel altijd de gigantische bouwwoede die daar heerst. Toch is de bestaande huisvesting vaak bij lange na niet voldoende voor de aanzwellende stroom immigranten in de snelgroeiende steden van de wereld.



Die stroom leidt tot het ontstaan van een verschijnsel dat voor het eerst in 1954 op basis van de situatie in Marokko (Casablanca) is aangeduid

met de Franse term *Bidonvilles*; steden gemaakt uit plastic of golf platen, soms afkomstig van platgeslagen olie blikken.

Uiteraard zijn er nederzettingen elders die andere namen hebben, zoals katchi abadi, bustee, kampong, favella, barriadas, campamentos, ranchos, colonias proletarias, villas miserias, ciudades perdidas of gecekondü (in een nacht neergezet), maar ze zijn zonder uitzondering vergelijkbaar zijn met de bidonvilles. Ook de beruchte townships in Zuid Afrika, de restanten van het apartheidspolitiek, behoren er toe. In veel gevallen gaat het om woongemeenschappen, waarop de centrale overheid nauwelijks greep heeft; vaak berucht om hun criminaliteit. De mensen die er wonen zijn afhankelijk van een wankel bestaan in de kleinhandel of de productie (waarvan weer een belangrijk deel in de zgn. sweating industry). De beelden van kinderen die op de reusachtige vuilnishopen alles van hun gading zoeken, spreken wat dit betreft hun eigen taal. Hoewel deze stedelijke economie tertiaire trekken vertoont, is ze nauwelijks vergelijkbaar met de situatie in onze dienstensector.

Wel dient men ook hierbij te beseffen dat de term *bidonville* net zo min als de term stad allerminst eenduidig is. Dat blijkt wel uit de literatuur over het Turkse verschijnsel *gecekondü* (letterlijk “in een nacht gebouwd”), een fenomeen dat hier in de kranten doordrong na de forse aardbeving van enkele jaren geleden.³ Pérouse laat bijvoorbeeld zien dat al naar gelang een juridische, een sociologische, een architectonische of planologische invalshoek wordt

gekozen, de definitie anders is. In veel gevallen is deze sloppenwijk een metafoor geworden voor *illegaliteit*.⁴ En met de andere namen voor de slum of squattertown is het niet anders.

Hoewel het verschijnsel van de bidonville alomtegenwoordig is in de wereld van vandaag en ook een gigantische omvang heeft, is het niet nieuw. Toen de term voor het eerst opdook voor Casablanca in de jaren vijftig van de vorige eeuw, bestond het verschijnsel zelf al een aantal decennia. De crisis van de jaren dertig had hier het gebruik van de platgeslagen olie blikken al ingang doen vinden.



Ook in de negentiende eeuw toen de verstedelijking van de bevolking in de westerse wereld voor het eerst een probleem werd, werd men al geconfronteerd met het ontstaan van

snel uit de grond gestampte woningen, waarvan de kwaliteit nogal te wensen overliet. Dat dit soort ontwikkeling minder een illegaal karakter had, hing vooral samen met het ontbreken van enigerlei vorm van overheidscontrole. De stedelijke overheid ontbrak het lange tijd vrijwel overal in Europa aan de middelen om effectief in te grijpen in stedenbouwkundige ontwikkelingen.

Veel nieuwe woningen ontstonden zelfs vaak in een gebied waar die overheid geen directe invloed op uit kon oefenen, zoals in het poldergebied rond de Hollandse steden bijvoorbeeld. In gebieden waar de industrialisatie een belangrijke rol speelde was het vaak nog droeviger gesteld. De Engelse Midlands, de departementen Nord Pas de Calais, de Borinage en het Roer gebied om er eens enkele te noemen kenmerkten zich juist door het ontstaan van fabrieken in een overwegend landelijk gebied. De snel uit de grond gestampte woningen voor arbeiders waren ook daar van een uiterst povere kwaliteit.

Dat dit soort streken tegenwoordig als sluitstuk van de de-industrialisatie uitgroeien tot geliefde woonomgevingen, waar vrije tijdsbesteding, museale ontwikkeling, consumptieparadijzen en ‘gentrification’ centraal staan, doet niets af aan de vaak hemeltergende woonsituatie die er in het verleden bestond. In de kunst heeft deze situatie op allerlei manieren zijn sporen nagelaten in bijvoorbeeld het werk van Zola, Van Gogh, Masereels of Joris Ivens.

Centrale overheden waren hoogstens geïnteresseerd in de veiligheidsaspecten van de sterke concentratie van bevolking; een verschijnsel dat zich met betrekking tot de hedendaagse bidonvilles opnieuw aftekent. In sommige gevallen was er zelfs sprake van een bewuste politiek van een centrale overheid om dit soort woongebieden te laten ontstaan.

Al in het midden van de negentiende eeuw bijvoorbeeld betekende de grootscheepse herinrichting van Parijs, waar de naam van de prefect Haussmann aan verbonden was, de gedwongen expulsie van ca. 300.000 inwoners uit de binnenstad naar een gebied rond het Gare du Nord en daarna nog verder in noordelijke richting. Daarmee werd als het ware de basis gelegd voor voorsteden zoals St. Denis die tegenwoordig een haast onoplosbaar probleem zijn geworden. Ook na de Tweede Wereldoorlog zouden sommigen van die voorsteden wederom de plaats worden waar bidonvilles zouden ontstaan. Er bestaan interessante studies over bijvoorbeeld Nanterre waar in eerste instantie voor de Portugese migranten en vervolgens voor de Noord Afrikaanse migranten illegaal en lukraak werd gebouwd. De later gebouwde *HLM's* zouden daar nauwelijks een grote verbetering inhouden.



Nog bonter maakte de Italiaanse, fascistische overheid het met een grote sloopwoede om Rome weer een imperiale uitstraling te verschaffen.⁵ Daar

zou dat leiden tot het bewust creëren van sloppenwijken. De zgn. *borgate* aan de buitenkant van de stad, die later in

de jaren vijftig en zestig het decor zouden vormen voor de bekende films van o.a. Fellini, waren bedoeld voor de opvang van de plattelandsbevolking die nodig was om als arbeidspotentieel te dienen. Interessant was de ideologische rechtvaardiging die aan deze gebieden werd gegeven. De *borgate*, waar geen behoorlijk sanitair of waterleiding was te vinden, zou de band tussen de bewoners en het omliggende platteland in standhouden. Een wel uiterst cynische manier om de bewoners van een dergelijke stadsuitbreiding de meest elementaire voorzieningen te onthouden.

Hoewel in Europa de gevolgen van grootschalige urbanisatie voor de huisvesting van nieuwe stadsbewoners uiteindelijk voor een groot gedeelte opgelost zijn, niet in het minst door de ontwikkeling van de verzorgingsstaat, valt aan een dergelijke oplossing momenteel in veel andere gebieden in de wereld nauwelijks te denken. Voorlopig zullen we er rekening mee moeten houden dat grote steden gekenmerkt zullen worden door sociale scheidslijnen die zich ook in de bebouwing weerspiegelen; in sommige gevallen zelfs met de opvallende *no-go areas*.

Het water

Aan het einde van de negentiende eeuw waren het uiteindelijk de veranderende inzichten in de volksgezondheid die er toe leidden dat de overheid steeds meer van een passieve

waarnemer naar een actieve deelnemer in stedenbouwkundige ontwikkeling zou evolueren. In eerste instantie door de aanleg van riolering en waterleiding en vervolgens ook door het formuleren van kwaliteitseisen aan woningbouw en de grootschalige planning daarvan.



In het bijzonder de aanleg van de infrastructurele werken zoals waterleiding en riolering dienen als een van de positieve civiliserende aspecten van het verstedelijkingsproces

worden gezien. Bij het opendraaien van de kraan zijn wij maar al te gemakkelijk geneigd de ingewikkelde infrastructuur te vergeten die daar achter zit. Zeker als we denken aan het tweede grote probleem dat samenhangt met de snelle verstedelijking van grote delen van de wereld op dit moment.

In ons land zijn we, onterecht, al snel geneigd om te vergeten hoe precair de watervoorraad in de wereld is. Hoewel er momenteel voortdurend sprake is van oploeiende publieke discussies over de energievoorziening, blijft het muisstil over de problemen bij de watervoorziening. Die stilte bestaat echter niet in het wetenschappelijke debat. Sommige deskundigen gaan zelfs zover dat zij de kans op geopolitieke conflicten over watervoorraden groter achten

dan die over energievoorraden. De industriële productie, in het bijzonder de industriële agrarische productie, is een slokop van water en datzelfde geldt voor de geconcentreerde menselijke bewoning.

De behoefte aan water groeit voortdurend, terwijl tegelijkertijd de hoeveelheid afneemt en dankzij vervuiling vaak sterk afneemt. Een stad als San Francisco moet zijn drinkwater al 980 km verder weghalen uit de Colorado River en dan praten we nog maar niet over de plannen van de Chinese regering om Beijing van water te voorzien vanuit de Yangtze rivier; een afstand die, als ik het wel heb, een paar duizend km is. Door schade en schande hebben we in de geïndustrialiseerde wereld moeten leren dat schoon drinkwater een van de basisvoorwaarden is voor ons bestaan. Niet voor niets waren cholera en tyfus de typische bijverschijnselen van de verstedelijking van Europa in de negentiende eeuw.

De grootschalige verstedelijking van de bevolking van Europa en Amerika zou ook nooit mogelijk zijn geweest zonder de aanleg van riolering en waterleiding. Tegelijk is met de aanleg van deze infrastructurele voorzieningen een basis gelegd voor verzorgingsstatelijke arrangementen die zo kenmerkend zijn voor bijv. de Europese samenleving. Ook leerden overheden dat dit soort voorzieningen zo belangrijk waren, dat ze met behulp van een beroep op de kapitaalmarkt voorgefinancierd kon worden. De

concentratie van de bevolking in de vorm van verstedelijking leidde daardoor tot een andere rol en functie van de overheid. Interessant is dat de discussie over de vraag in hoeverre dit soort voorzieningen in publieke handen zouden moeten zijn, een discussie die in de meeste Europese landen in de negentiende eeuw met grote felheid werd gevoerd, honderd jaar later vrijwel vergeten schijnt te zijn.

Met deze kennis in het achterhoofd, wekt het ook geen verbazing dat de nog grootschaliger concentratie van bevolking die momenteel plaatsvindt op een zeer precaire ecologische basis berust. Deskundigen voorspellen alleen al een groot water tekort voor ca. 400 miljoen stedelingen in het zuiden van China en elders zal het niet beter zijn gesteld. De vraag is echter of de overheid in die gevallen in staat zal zijn dit proces op een zelfde wijze te begeleiden als hier in de negentiende eeuw is gebeurd.

Evenals in de negentiende en vroege twintigste eeuw zal er sprake moeten zijn van het uitwisselen van kennis, maar ook van het verschaffen van kapitaal en technologie. De grote hoeveelheid rapporten en verslagen in de archieven van veel steden in Europa met betrekking tot de verbeteringen in de infrastructuur, duiden allerminst op een provinciale benauwdheid die op andere terreinen zo kenmerkend was voor het groeiende nationalisme uit die tijd. Vooral de zgn. *Deutsche Städtebau Ausstellungen* waren een

belangrijk trefpunt voor het uitwisselen van kennis. Een soortgelijke actie zal ook nu noodzakelijk zijn. Dat neemt niet weg dat het daarbij niet kan blijven. Ook in de al reeds lang verstedelijkte gebieden in Europa bijvoorbeeld zal er sprake moeten zijn van een zekere cultuuromslag. Goed en betrouwbaar drinkwater is allerm minst vanzelfsprekend.

De structuur van de stad

De sociale en ruimtelijke structuur is bij uitstek een terrein waarop de sociaalhistoricus zich thuis voelt. Hoewel segregatie helaas een woord is dat zowel een begrip is in de wetenschap als in het publieke debat, is het zonder meer een begrip dat van toepassing is op de stedelijke ruimte. Geen neutraal begrip, vaak een polemisch begrip. De sociale scheidslijnen tussen sociale laag, klasse, etniciteit of cultureel of godsdienstig bepaalde groepen vinden immers vaak ook hun visuele en fysieke weerspiegeling in de bebouwde omgeving. De oorzaken daarvan zijn menigvuldig. Op het publieke en politieke debat over deze kwestie wil ik hier vandaag niet ingaan, hoewel het opvallend is, hoe weinig de combattanten rekening houden met wetenschappelijke kennis.

Het zij mij vergund vandaag slechts een enkele opmerking te maken over de rol die de ontwikkeling van de vervoerstechniek en de daarbij behorende infrastructuur in

de structuur van de stedelijke ruimte inneemt en heeft ingenomen.



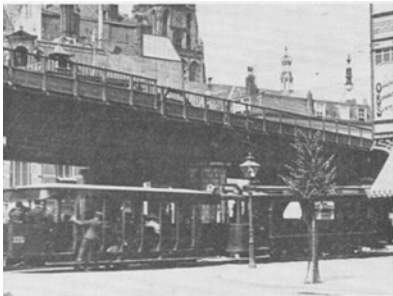
Indien we een blik slaan op een afbeelding van de spoorbrug in Rotterdam over de Maas met daarachter de Willemsbrug, die velen van u nog hebben gekend, dan hebben we

daarmee niet alleen een afbeelding van een icoon van de Rotterdamse stedenbouwkundige en historische ontwikkeling. Beide bruggen verbonden de twee rivieroeveren met elkaar en werden daardoor gezien als een noodzakelijke voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de stad en vooral van de havens. De verbindingsweg maakte het mogelijk om zonder veel problemen havens te ontwikkelen die aansloten bij de technische ontwikkelingen van hun tijd.

Geen gebruik meer van pre-industriële havens of van ankerplaatsen op de rivier, maar spoorhavens waar goederen zonder problemen van het schip op de trein konden worden overgeladen, en nog later de zgn. stroomhavens, waarbij schepen ‘op stroom’ met behulp van lichters, kranen en elevatoren werden gelost. Vanuit dat perspectief gezien, vormden de bruggen een icoon van moderniteit,

mede ook omdat de spoorbrug werd aangesloten op het spoorweginet door middel van een, toen zeer moderne, bovengrondse spoorweg. Ook in andere grote steden als Berlijn, Londen en New York (de S-Bahn, of elevated railways) ontstonden soortgelijke verkeersoplossingen. Die icoonwaarde werd nog eens onderstreept door de avant-gardistisch film van Joris Ivens, de Hef, uit 1928. De gebeurtenissen in de oorlogsdagen van mei 1940 zou die icoonwaarde nog eens op een andere manier versterken.

Over die icoonwaarde, die soms bijna mythische proporties aannam, wil ik het nu niet hebben, maar wel over de gevolgen van deze verkeersoplossing voor de verdeling van de stedelijk ruimtelijke. Een paar afbeeldingen mogen dit illustreren.



Allereerst ziet u de luchtbrug naast de Laurenskerk. De brug was aangelegd boven de gedempte Binnenrotte en verbond het latere Centraal Station met de zojuist

getoonde brug. Het is typerend dat onder de brug de tram, het tweede belangrijke verkeersmiddel van de late negentiende eeuw, loopt.



De invloed van deze infrastructurele ingrepen op het stadsbeeld worden echter direct duidelijk als we de situatie daar ter plaatse rond 1780 laten zien; het gezicht vanaf de

Gelderse kade en de Oude Haven richting Laurenskerk.

U begrijpt dat het mij hierbij niet zozeer om de lokale geschiedenis van deze stad gaat. Deze ingrepen in het stedenbouwkundige weefsel van de Maasstad waren natuurlijk niet uniek. Ik had evenzeer afbeeldingen van de aanleg van het Amsterdamse centraal station of van het Gare du Nord in Parijs kunnen laten zien. Overal werden gedurende de negentiende eeuw spoorlijnen en stations aangelegd. Niet alleen ontstonden daardoor nieuwe wijken (de bebouwing rond de nieuwe stations met hun radiaalwegen en hun hotels was vrijwel overal gelijk), maar werd ook de bestaande bebouwing door de nieuwe infrastructuur aangetast. Een enkele overweg of tunnel restte dan nog om van de ene kant naar de andere kant te komen.

Zelfs de aanleg van een zwevende spoorweg (in veel Amerikaanse films vaak het decor voor spannende achtervolgingen) vormde vaak niet slechts een visuele belemmering, maar ook een soort sociale scheidslijn. Veelal was de aan-

leg al debet aan deze ontwikkeling, omdat hiervoor huizenblokken moesten worden gesloopt. Trouwens het bestaan van een spoorlijn was voor de beter gesitueerden vaak aanleiding om snel hun heil elders te zoeken.

Weliswaar wisten de eigenaren van de panden aan het Haringvliet in Rotterdam nog gedaan te krijgen dat het Maasstation niet direct achter hun huizen werd gebouwd (die actie redde de Oude Oosterhoofdpoort niet meer, want die was toen al gesloopt), maar voor de panden aan de kop van de Boompjes en aan een deel van de Glashaven en Wijnhaven zou dat niet baten. Eigenaren vertrokken en in het beste geval werden de panden gebruikt als kantoorpand of voor de opslag van goederen.

De aanleg van spoorlijnen vergrootte de mobiliteit, maar zorgde gelijktijdig voor een scherpere scheidslijn in het stedenbouwkundige weefsel. In Rotterdam werd het gemakkelijker om over de rivier te komen, maar tegelijkertijd zorgde de aanleg van de nieuwe infrastructuur voor een voortschrijdend proces van verval van het oude stadscentrum; een proces dat zou culmineren in het bombardement van 1940. In tegenstelling tot wat de mythe vorming na de oorlog wilde doen geloven, was er van het oude Rotterdam in 1940 al weinig meer over, zoals collega Halbertsma in haar oratie indertijd al betoogde. Trouwens de rivier bleef ondanks de bruggen nog steeds een sociale scheidslijn vormen. Met enig *dédain* werd er

nog lang gesproken over de ‘boerenkant’ als men het over de zuidelijke oever had.

De invloed van veranderingen in de infrastructuur op de sociaalruimtelijke structuur van steden werd kort na de Eerste Wereldoorlog als eerste opgemerkt door een aantal sociologen, die we meestal aanduiden met de term de *Chicago School*, of ook wel met de term *Ecological School*. Tot deze school behoorden een aantal belangrijke psychologen en sociologen, waaronder een groep stadssociologen als Park, Burgess en Mackenzie.

Het is hier nu niet de plaats om al te diep op de opvattingen van deze wetenschappers in te gaan. Wel kan worden vastgesteld dat zij met hun nadruk op onderzoek naar de invloed van omgevingsfactoren op het sociale gedrag van mensen (waarbij ze het empirisch onderzoek niet schuwden), ze zich voor een thematiek interesseerden die ook in andere wetenschappen speelde.

Een bekend voorbeeld is het magistrale werk van Charles Booth over Londen, dat ook voor de hedendaagse historicus een excellente bron is.⁶

Ook in de geografie bijvoorbeeld waren er geleerden als Ratzel en Vidal de la Blache die, weliswaar op verschillende wijze, de invloed van geografische factoren op de menselijke samenleving verwoordden. Ook voor de geschiedwetenschap zou dit van zeer grote betekenis zijn.

Was Vidal de la Blache niet de leermeester van niemand minder dan Braudel? En via Braudel is het maar een kleine stap om naar de wijze van geschiedbeoefening te komen die wel aangeduid wordt met de structurele geschiedenis. Een wijze die mij tot op de dag van vandaag altijd bijzonder heeft aangesproken (maar dat tussen haakjes).

“As the metropolitan community expands into the suburbs the pressure of professions, business enterprises, and social institutions of various sorts destined to serve the whole metropolitan region steadily increases the demand for space at the centre. Thus not merely the growth of the suburban area, but any change in the method of transportation which makes the central business area of the city more accessible, tends to increase the pressure at the centre.”

schrijft Park in het baanbrekende boek van Burgess, Mackenzie en hemzelf uit 1925.⁷

The Concentric Zone Model:

1. Central Business District

2. Transitional Zone

***Recent Immigrant Groups*

—Deteriorated Housing

—Factories

—Abandoned Buildings

3. Working Class Zone

—Single Family Tenements

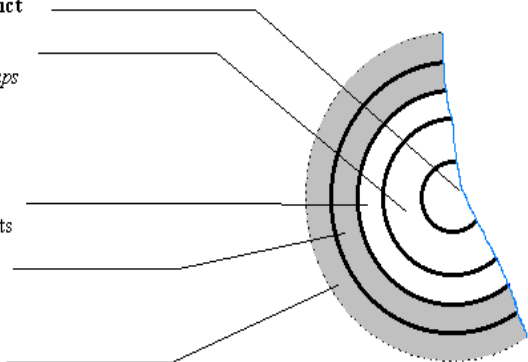
4. Residential Zone

—Single Family Homes

—Yards/Garages

5. Commuter Zone

—Suburbs



Hij duidt hier op een van de typerende ontwikkelingen die zich steeds sterker ging manifesteren. In de eerste plaats in Amerikaanse steden, maar weldra ook in steden elders in de wereld. De binnenstad, *de loop*, vroeger het woongebied voor de elite, waar zich ook de gebouwen bevonden die belangrijk waren voor de symboliek van de macht en het aanzien van de stad, het stadhuis, de religieuze bouwwerken, veranderde snel in een zakencentrum, het zgn. *cbd*, of *central business district*, met hoge grondprijzen. Daaromheen ontwikkelde zich dan een zgn. transitiegebied; een gebied waar de woonkwaliteit zeer te wensen zou overlaten, omdat er voortdurend een stroom verkeersmiddelen door zou trekken. De woningen die in dit gebied stonden, werden vaak in gebruik genomen door

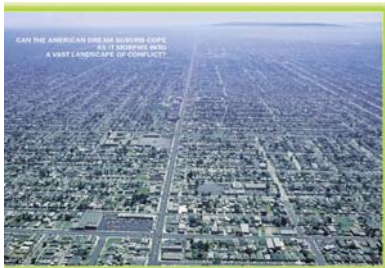
nieuwkomers, immigranten met grote gezinnen. Omdat die mensen bovendien nog vaak een huis zochten in de buurt van bekenden of in ieder geval in de buurt van streekgenoten, ontstond er al snel gettovorming.⁸ De oorspronkelijke bewoners trokken weg naar de nieuwe buitenwijken of *suburbs*. Een aantal decennia later zien we vergelijkbare verschijnselen in Europese steden optreden, omdat de auto als massavervoer hier ook later een rol gaat spelen.

Hadden de spoorwegen al een grote invloed op de sociaalruimtelijke verdeling van steden, de komst van de auto zou die ontwikkeling nog versterken. In de Verenigde Staten van Amerika begon deze ontwikkeling al vrij snel na de Eerste Wereldoorlog. In Europa werd dat eerst na de Tweede Wereldoorlog duidelijk zichtbaar. De massaproductie van auto's zou een ongekend gevoel van vrijheid bij de consument teweeg brengen, maar zou tegelijkertijd een van de grootste problemen voor steden worden.

Parkeerproblemen en files en niet te vergeten de vervuiling en het lawaai zouden een normaal verschijnsel worden, tenzij de overheid al vroegtijdig op grootscheepse wijze een openbaar vervoersysteem zou ontwikkelen en daarop ook de bestuurlijke en planologische randvoorwaarden zou afstemmen. Bij de Europese grote steden slaagde een dergelijke opzet vrijwel nergens, alleen in New York zou door de samenvoeging van de stad en de staat een redelijk ade-

quaat systeem voor planning worden geschapen⁹, maar ook daar bestaan er nog steeds verkeerscongesties. Van alle stedelijke gebieden in de wereld lijkt alleen de stadstaat Singapore door middel van een draconisch beleid in staat het autoverkeer onder controle te kunnen houden.

De komst van de auto zou bovendien leiden tot een nog grotere spreiding van bewoning. De ontwikkeling van de *suburb* die al aan het einde van de negentiende eeuw op bescheiden schaal was begonnen, zette in de twintigste eeuw op grootschalige wijze door. In Amerika, dat in dit opzicht voorliep op Europa, zou dat zelfs een niet onbelangrijke ideologische component krijgen.¹⁰ *Suburban America* zou ook het toneel worden van talloze films en romans. De eindeloze slaapsteden met hun eentonige eenvormigheid en hun heel specifieke sociale structuur zijn



niet meer weg te denken uit het Amerikaanse landschap.

De optimistische toon in de discussie over deze suburbanisatie heeft echter inmiddels plaatsgemaakt voor een pessimistische. Dat dit model de mogelijkheid

tot opwaartse sociale mobiliteit zou bieden en er doorstroming plaats zou kunnen vinden vanuit het getto, via de enclave naar de suburb, wordt op basis van onderzoek

meer en meer in twijfel getrokken. Inmiddels wordt er zelfs openlijk gesproken over *the Crisis of the American City*, waarbij de nadelen van de voortdurende verdere verspreiding van de verstedelijking en de steeds verder toenevende automobilititeit als schier onoplosbare verschijnselen worden gezien.



In Europa is die ontwikkeling zoals gezegd later begonnen, maar heeft ook hier tot problemen geleid. De naoorlogse planning schiep nieuwe steden die als satellietsteden van bestaande steden

de groeiende bevolking moesten opvangen. Soms gedacht als een variant op het oudere tuinstad concept. In sommige gevallen zou dat uitlopen op regelrechte mislukkingen, in andere gevallen op eentonige slaapsteden.¹¹ Van een ideologische inkleuring zoals in de Verenigde Staten is in Europa echter minder sprake geweest. Toch blijkt ook hier dat de voordelen van dit type verstedelijking niet altijd opwegen tegen de nadelen. En ook hier zijn er de laatste tijd sociologische en politicologische studies verschenen die inzicht bieden in de leefwereld van de bewoners van deze nieuwe steden, vooral sinds duidelijk is

geworden dat de problemen waarmee bijvoorbeeld Frankrijk met sommige van zijn satellietsteden worstelt, niet specifiek Frans zijn.

Wel is het misschien nog mogelijk om één aspect aan te stippen dat weliswaar niet direct samenhangt met het fysieke verplaatsen van mensen en goederen, maar dat er toch sterk mee samenhangt; namelijk de revolutie in de menselijke communicatie in bredere zin. Telegraaf, telefonie, radio, televisie en niet te vergeten de opkomst van internet hebben hun sporen in het verstedelijkingsproces nagelaten. In een artikel in *The Information Society* van 2000 stelden Moss en Townsend al vast dat er sprake was van een steeds groter wordende kloof tussen sommige metropolen en andere steden en regio's. In de eersten was er duidelijk sprake van de aanwezigheid van hoogwaardige telecommunicatienetwerken, in het bijzonder van de zgn. Internet Backbone en in de andere waren die voorzieningen veel minder of zelfs afwezig.¹²

In een aantal landen is er daarom sprake van een beleid dat erop gericht is om de economische ontwikkeling van bepaalde regio's te stimuleren door de aanleg van dit soort voorzieningen. In Finland is die politiek redelijk geslaagd, maar ook in Zweden zien we soortgelijke beleidsdoelstellingen. Bijv. in de Zweedse wintersportgebieden, die lang niet altijd sneeuwzeker zijn en die in ieder geval ook in de

zomer een beperkt scala aan economische mogelijkheden bieden, is er sprake van belastingvoordelen voor kleine bedrijven in de telecommunicatie sector en voor bedrijven die hiervan sterk afhankelijk zijn. Het gevolg is dat er in een aantal gevallen een nieuwe vorm van urbanisatie optreedt. In het bijzonder leidt het tot een aanwas van immigranten vaak met jonge gezinnen die de combinatie van natuur en werkgelegenheid aantrekkelijk vinden. De Zweedse overheid stimuleert dit verder door de aanleg van betere treinverbindingen met de hoofdstad en het meer bevolkte zuidelijk deel van Zweden.

Aangezien we op andere plaatsen ook wel een soortgelijke aanpak tegenkomen, is het de vraag of deze strategie uiteindelijk tot de opkomst van een nieuw type verstedelijking zal leiden. Over de gehele wereld stimuleren overheden graag de *silicon valleys*. De vraag is echter of dit een politiek is die altijd kansrijk zal zijn. Om die vraag te beantwoorden doen we er verstandig aan om de conclusies van het onderzoek van bekende onderzoekers zoals Saskia Sassen of Manuel Castells goed te bekijken.¹³ In het bijzonder Sassen laat zien dat de nieuwe communicatiemiddelen wel hun gevolgen hebben voor de locatie van de productie van bedrijven en zelfs voor het onderzoek, maar dat dat in veel mindere mate geldt voor de beslissingscentra. Productie kan snel worden verplaatst en datzelfde geldt ook voor het onderzoek, maar de

beslissingscentra klonteren daarentegen juist samen op bepaalde plaatsen. Zelfs in Nederland zien we dat plaatsen als Arnhem of Eindhoven het niet winnen van Amsterdam.

Steden als New York, Londen en Tokyo zijn de locaties waar veel bedrijven hun hoofdkwartier hebben gevestigd, en waar ook de financiële dienstverlening en allerlei andere daaraan gekoppelde diensten zoals juridische advisering, accountancy etc. hun kantoren hebben. Hoewel het toch zeer gemakkelijk moet zijn om met behulp van de moderne communicatiemiddelen dit soort diensten op welke locatie dan ook in stand te houden. Blijkbaar is het “zien en gezien worden” nog steeds een belangrijk middel in de strijd om klanten. Ook is het tekenend dat er toch sprake is van een grotere continuïteit in de stedelijke hiërarchie dan we op het eerste gezicht wel zouden denken. In het bijzonder geldt dat ook voor oudere financiële centra zoals Amsterdam of Hamburg, zoals Peter Taylor heeft laten zien.¹⁴

Maar hoe sommige steden ook profiteren van de telecommunicatie en daardoor een concentratie van dienstverleningsactiviteiten laten zien, ook zij blijven kwetsbaar voor de gevolgen van globalisering. Ook voor de winnaars in de race om een hoge plaats in de stedelijke hiërarchie geldt dat de sociale tegenstellingen er vaak groter worden. Naast de dienstverlening die een belangrijke basis vormt voor de

stedelijke economie en de kleinere bedrijven die profiteren van de koopkrachtige vraag van een sociale bovenlaag en in staat zijn zich goed te handhaven in niche markten, is er ook daar sprake van een kaalslag onder de traditionele productiebedrijven. En zoals gezegd, ook de onderzoeksactiviteiten van bedrijven blijken tegenwoordig gemakkelijk verplaatst te kunnen worden. Verschijnselen als *outsourcing* en *off-shoring*, om de geijkte termen maar eens te gebruiken, zullen ook hun gevolgen hebben voor de stedelijke ruimte. Getto vorming en segregatie zijn daarom problemen die onlosmakelijk met de hedendaagse stad zijn verbonden.

Slot

Waarom heb ik in het afgelopen drie kwartier zoveel tijd besteed aan een verschijnsel dat de meeste mensen zo vanzelfsprekend vinden dat ze er zelden over nadenken. Wij Europeanen leven in een verstedelijkte wereld. Zelfs het platteland is geurbaniseerd. Veel mensen denken met een zekere nostalgie aan een platteland dat al lang niet meer bestaat. Fransen, die massaal hun stokbroden in de supermarkt kopen, menen nog dat de werkelijke gemeenschap alleen maar kan bestaan met behulp van een boulanger, een boucherie en een charcuterie. De Engelsen hebben al meer dan honderd vijftig jaar nauwelijks meer platteland, maar koesteren hardnekkig het beeld van

merry old England. En het platteland in Nederland reeds lang gereduceerd tot een decor stukje; “Waar is natuur nog in dit land. Een heuvel met een villaatje er tegen” om de woorden van de dichter Bloem te citeren, maar die was ook “domweg gelukkig in de Dapperstraat”.

Voor ons Europeanen is de stad zo'n vanzelfsprekende leefomgeving geworden, dat we er vaak niet meer echt over nadenken. Zeker niet over de vraag of de stad de metafoor belichaamt van modernisering en vooruitgang; een vraag die in de negentiende eeuw nog wel regelmatig werd gesteld. Die metafoor wordt echter wel serieus genomen door al die miljoenen mensen die hun ongewisse bestaan op het platteland verruilen voor een ongewis bestaan in de stad.

Ondanks de waarschuwendende woorden van de auteur, die schrijft: "Dit nu is de stad: een vermorzelende molen voor zijn bewoners, een nachtmerrie voor zijn bouwers. Hij dwingt je een ander uiterlijk aan te nemen en je waarden aan te passen aan die van de stedeling. En die zijn zonder kleur, smaak, reuk of betekenis. Het is een wormachtig bestaan." gaan ze toch. De auteur is overigens de heerser van Libië, Kadhafi, die zijn bezoekers graag in een tent ontvangt om daarmee zijn Bedoeïenen afkomst te benadrukken. Veel van die nieuwe stedelingen worden aangetrokken door de mogelijkheden die de stad biedt of althans het beeld dat zij er van hebben.



Dat dat beeld mede bepaald wordt door de nieuwe media, film en televisie, is weer een hoofdstuk apart. Niet voor niets wordt voor het gezicht op New York wel de titel celluloid skyline gebruikt, omdat deze

stad zo vaak wordt afgebeeld in deze media.¹⁵ Als zodanig is deze stad daarom een icoon van de modernisering geworden en roept daarom bij sommigen weer uiterst negatieve reacties op.

Hoewel de problemen en bijverschijnselen van het urbanisatieproces groot zijn en soms onoplosbaar lijken, houd ik het persoonlijk liever bij de woorden van de nog niet zo-lang geleden overleden éminence grise van de Amerikaanse urbanisten Jane Jacobs die schrijft en ik citeer: “*Cities are about the most durable things we have. People think of them as superficial things, but they aren't. They're very, very basic. Rural places, which are considered more fundamental and more basic, actually are hangers-on of cities in most cases.*” en nog een tweede citaat: “*Cities are the chief motors of economies. You can't talk about economies without talking, at least obliquely, about cities.*”¹⁶ In onze tijd zijn steden niet

meer weg te denken uit het menselijk bestaan, hoe problematisch hun ontwikkeling soms ook moge zijn.

Wonend aan een van de drukst bevaren binnenvaart routes van Europa, zie ik vanuit het raam van mijn werkkamer dagelijks honderden schepen voorbijkomen. Hoewel sommige van die schepen op elkaar lijken, krijgt men op het eerste gezicht geen duidelijk beeld van wat ze vervoeren en waar ze naar op weg zijn. Die wirwar is echter maar schijn. Er is wel degelijk sprake van een vast patroon.

Een soortgelijke ervaring heeft de historicus met de feiten uit het verleden. Het is al lastig om die feiten boven tafel te krijgen, maar de interpretatie is nog lastiger. Zeker naarmate we dichter zitten bij onze eigen tijd; een tijd waarin politici en journalisten ons willen doen geloven dat we voortdurend te maken hebben met historische gebeurtenissen. Met het accepteren van dit soort kwalificaties, begeven we ons op het terrein van wat we in ons vakgebied wel aanduiden als de evenementiële geschiedenis. In ons vak leidt dat slechts tot onoordeelkundige commentaren op de televisie of de radio en het draagt niet veel bij tot de wetenschappelijke kennis.

De historicus doet er verstandig aan om juist afstand te nemen tot de waan van de dag. Feiten dienen zodanig gerangschikt te worden dat structuren en processen zichtbaar worden. Uiteraard gaat dat slechts met behulp

met bepaalde aannames. Voor de geschiedbeoefening in Rotterdam heeft het interpretatie kader van de sociale wetenschappen altijd een belangrijke plaats ingenomen. Niet slechts omdat binnen onze universiteit de sociale wetenschappen vanouds her een belangrijke rol vervullen, maar ook omdat deze wetenschappen voor de historicus een belangrijk uitgangspunt vormen. In mijn ogen is ons vakgebied nog steeds meer een sociale wetenschap, dan een culturele wetenschap. In modieuze onderwerpen zoals identiteit of de canon zie ik niet zoveel.

Wat wij studenten moeten leren is, dat, en ik citeer:

“Het een vergissing [is] te denken dat in een leven de beslissende momenten waarop de vertrouwde richting voor altijd verandert, vol luide en felle dramatiek moet zijn en gepaard gaat met hevige gemoedsaandoeningen. Dat is een kitscherig sprookje waarmee dronken journalisten, op aandacht beluste filmregisseurs en schrijvers in wier hoofd het eruitziet als in een roddelblaadje, de wereld hebben opgescheept. De waarheid is, dat de dramatiek van een heel leven zo weinig gemeen heeft met een knal, een steekvlam en een vulkaanuitbarsting, dat de ervaring meestal niet wordt geregistreerd op het moment waarop zij wordt ondergaan. Als een ervaring haar revolutionaire gevolgen ontplooit en ertoe aanzet dat een leven in een heel nieuw licht wordt gedompeld en een totaal nieuwe melodie krijgt,

dan doet ze dat geruisloos, en in die schitterende geruisloosheid ligt haar bijzondere adel.”¹⁷

Wat de auteur Mercier hier in zijn roman *Nachttrein naar Lissabon* zegt, geldt niet slechts voor het individuele leven, maar ook voor de geschiedenis.

De verstedelijking is zo'n traag verlopend proces, maar alleszins de moeite van het bestuderen waard. Tenslotte verbindt dit proces het verleden met het heden en het heden met de toekomst.

Mijnheer de rector, geachte collega's,

Het moment om definitief afscheid te nemen van het werk dat ik jaren met veel plezier heb gedaan is aangebroken. Ik heb het altijd een voorrecht gevonden om in uw midden te vertoeven. Veel is er veranderd in de loop der tijd. De universiteit is een grote organisatie geworden en vertoont dan ook gelijksoortige problemen als andere grotere organisaties van deze tijd.

De bureaucratisering heeft stilaan zijn werk gedaan en ook bij ons zijn de gevolgen van de *managerial revolution* merkbaar. Persoonlijk vond ik het altijd interessant om te zien dat er een gulden stelregel was. Ca. 80% van de oekazes van hogerhand werd nooit bewaarheid, alleen wist je nooit welke oekazes uiteindelijk tot die 80 procent behoorden. Dat leidde soms tot situaties waarbij bijvoorbeeld het college van decanen zich weer gedwongen zag om zelfs om op

zondagen te vergaderen. En of dat allemaal veel zin heeft gehad, waag ik te betwijfelen. Maar vergeeft u mij dit voorzichtige cynisme van een emeritus.

Wat wel veranderd is, is de infrastructuur voor onderwijs en onderzoek. De digitalisering in het algemeen en in het bijzonder de geweldige groei van Internet heeft zijn sporen nagelaten. Bibliotheken en archieven hebben een andere plaats en functie gekregen en de communicatie tussen onderzoekers, maar ook tussen docenten en studenten is nogal veranderd. De wereld is in zekere zin kleiner geworden, maar de hoeveelheid informatie die we te verwerken krijgen, is sterk toegenomen. Dat stelt nieuwe eisen, maar schept ook nieuwe mogelijkheden. Persoonlijk bewaar ik de beste herinneringen aan de mogelijkheden die dit geschapen heeft voor samenwerking met collega's elders uit Europa. Een aantal van hen zijn daardoor mijn beste vrienden geworden. De Europese integratie is in mijn ogen meer een uitdaging dan een bedreiging, hoewel sommigen er in dit land daar anders over lijken te denken. De wereld houdt echter niet op achter Vaals.

Een belangrijk ding blijft echter. De universiteit is primair voor het overdragen van kennis en het koesteren van de wetenschap. En dat moet u zo goed mogelijk blijven doen. Alle andere dingen zijn secundair. Ik wens u een kritische geest, nieuwsgierigheid, creativiteit, een open geest voor nieuwe ontwikkelingen en liefde voor uw vak toe.

Dames en heren,

Het is me een genoegen dat u in deze getale hier vanmiddag aanwezig bent. Het emeritaat is in de hedendaagse samenleving gelukkig allerminst het voorportaal van de dood. Velen van u hoop ik ook na vanmiddag nog regelmatig te mogen zien. Ik stel dan ook voor dat u zo dadelijk geniet van de versnaperingen die worden aangeboden. U hoeft in ieder geval niet in de rij te gaan staan om me een hand te geven.

Ik heb gezegd.

Noten

- ¹ Geert Mak, *Hoe God Verdween Uit Jorwerd : Een Nederlands Dorp in De Twintigste Eeuw*, 4. druk. de. (Amsterdam: Atlas, 1997).
- ² Jean Gottmann, *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States* (Cambridge (Mass.)/London: M.I.T., 1973⁶).
- ³ Kemal P. Karpat, "The Genesis of the Gecekondu : Rural Migration and Urbanization (1976)," *European Journal of Turkish Studies* (2005).
- ⁴ Pérouse, "Les Tribulations Du Terme Gecekondu (1947-2004) : Une Lente Perte De Substance. Pour Une Clarification Terminologique.," *European Journal of Turkish Studies* (2005).
- ⁵ Francesco Bartolini and Bruno Bonomo, "Homes for Working Class and Homes for Civil Servants: Rome between the Wars" (paper presented at the European Urban History Conference, Stockholm, 2006).
- ⁶ Charles Booth, *Life and Labour of the People in London* (London, New York, 1902).
- ⁷ R.E. Park, E.W. Burgess, and R.D. McKenzie, *The City* (Chicago: 1925).
- ⁸ David P. Varady, *Desegregating the City : Ghettos, Enclaves, and Inequality, Suny Series in African American Studies* (Albany, N.Y.: State University of New York Press, 2005).
- ⁹ P. Hall, *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century* (Oxford: 1988)., o.a. 50-51
- ¹⁰ Scott Donaldson, *The Suburban Myth* (New York/London: Columbia University Press, 1969).; Robert M. Fogelson, *Downtown : Its Rise and Fall, 1880-1950* (New Haven: Yale University Press, 2001).; Kenneth T. Jackson, *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States* (New York: 1985).
- ¹¹ Voor een overzicht van de West-Europese planning zie:Hans van der Cammen, Derek Gowling, *Four Metropolises in Western Europe : Development and Urban Planning of London, Paris, Randstad Holland and the Ruhr* (Assen: Van Gorcum, 1988).
- ¹² Mitchell L. Moss and Anthony M. Townsend, "The Internet Backbone and the American Metropolis," *The Information Society* 16 (2000).
- ¹³ Saskia Sassen, *Global Networks, Linked Cities* (New York: Routledge, 2002)., Saskia Sassen, *Deciphering the Global : Its Scales, Spaces, and Subjects* (New

Noten vervolg

York: Routledge, 2007)., Saskia Sassen, *Cities in a World Economy*, 3rd ed. (Thousand Oaks, Calif.: Pine Forge Press, 2006).; Manuel Castells, *Mobile Communication and Society : A Global Perspective : A Project of the Annenberg Research Network on International Communication, The Information Revolution & Global Politics* (Cambridge, Mass.: MIT Press, 2007), Manuel Castells, *The Network Society : A Cross-Cultural Perspective* (Cheltenham, UK ; Northampton, MA: Edward Elgar Pub., 2004), Manuel Castells, *The Rise of the Network Society*, 2nd ed. (Oxford ; Malden, Mass.: Blackwell Publishers, 2000), Manuel Castells et al., *Challenges of Globalisation : South African Debates with Manuel Castells* (Pinelands, Cape Town: Maskew Miller Longman, 2001), Felix Stalder, *Manuel Castells : The Theory of the Network Society* (Cambridge, UK ; Malden, MA: Polity, 2006).

¹⁴ Peter Taylor, "European Cities in the World City Network" (paper presented at the The European Metropolis, Berlin, 2002).

¹⁵ James Sanders, *Celluloid Skyline : New York and the Movies*, 1st ed. (New York: A.A. Knopf, 2001).

¹⁶ Designing/Restoring. Interview with the sociologist Jane Jacobs, *Whole Earth*, Winter, 1998

¹⁷ Pascal Mercier, *Nachttrein naar Lissabon*, (Amsterdam, 2006: Wereldbibliotheek), 44