

De regionale metamorfose van Nederland vanaf het midden van de vorige eeuw

B. de Pater*

Een nieuw gevoel van ruimte, dat kreeg Europa aan het begin van de twintigste eeuw volgens de Oostenrijkse auteur Stefan Zweig. Hij noteerde in zijn autobiografie: “Das Fahrrad, das Automobil, die elektrischen Bahnen hatten die Distanzen verkleinert und der Welt ein neues Raumgefühl gegeben”¹. Geografische afstanden vormden geen barrières meer, regionale samenlevingen werden uit hun isolement gehaald. Misschien is ‘bevrijd’ een beter woord dan ‘gehaald’, want de transportrevolutie bewerkstelligde volgens Zweig een mentale schaalvergroting, een Europees gemeenschapsgevoel en bewustzijn. “Wij juichten in Wenen toen Blériot het Kanaal overvloog, alsof hij een held uit ons vaderland was”. Het was de euforie van juli 1909, en dat het ook anders kon, bleek vijf zomers later toen Europa zich opmaakte voor de strijd.

Onder meer de transportrevolutie was er de oorzaak van dat de ruimtelijke organisatie en inrichting van landen zich geleidelijk maar fundamenteel wijzigden. Ideaaltypisch geformuleerd – ontdaan dus van alle nuanceringen – hield die wijziging een overgang in van een land als een mozaïek van tamelijk gesloten regionale samenlevingen die relatief sterk verbonden waren met het plaatselijke fysische milieu naar een land waarin deze samenlevingen zijn opgenomen in grotere interregionale kaders. De afhankelijkheid van het fysische milieu ter plaatse is dan ingewisseld voor een nieuwe, externe, afhankelijkheid, namelijk van idealen, informatie, kapitaal, goederen, diensten en beslissingen die ver buiten de regio of op een bovenregionaal niveau hun oorsprong hebben. Deze sociaal-ruimtelijke integratie laat uiteraard de oorspronkelijk aanwezige regionale culturen niet ongemoeid.

Het transformatieproces is in alle landen herkenbaar, al verschillen de bijzonderheden ervan sterk van land tot land. Dit artikel is gewijd aan de metamorfose in Nederland, een metamorfose waarvan rond het midden van de vorige eeuw, de tijd van de opkomst van de natie-staat en de spoorwegen, de eerste tekenen zichtbaar werden. Niet alleen de economische maar ook de sociaal-culturele consequenties van deze transformatie waren verreichend en veelvormig, zoals het verloop van deze bijdrage zal laten zien.

Een veelkleurig tapijt

Fernand Braudel heeft ooit geconstateerd dat het traditionele Frankrijk bestond uit vier- tot vijfhonderd regio's, elk een karakteristiek geheel van landschap, levenswijzen, bevolking en cultuur². De bewoners van zo'n *pays* wisten zich emotioneel thuis: het was hun *petite patrie* (de meeste inwoners hadden geen emotionele banden met het grote vaderland – Frankrijk als geheel)³. Vele Franse geografen

hebben in de loop der decennia een regio tot onderwerp van hun *thèse* gemaakt: ze portretteerden in hun monografie het *genre de vie* zoals de regionale bevolkingsgroep dat had ontwikkeld in een eeuwenlange dialoog met de natuurlijke omgeving⁴.

In Nederland, met name aan de Universiteit van Utrecht, heeft de Franse geografie veel invloed gehad. De van oorsprong Utrechtse geograaf H.J. Keuning, die in 1948 werd benoemd tot hoogleraar sociale geografie in Groningen, heeft geprobeerd het regionale mozaïek van Nederland in kaart te brengen (zie figuur 1)⁵. Hij sprak van 'historisch-geografische landschappen'. Hij bedoelde daarmee niet een landschap in de zin van de visueel waarneembare materiële omgeving, maar in de zin van een territoriaal begrensd gebied (vergelijk het Duitse *Landschaft*) dat een zekere homogeniteit krijgt door de interdependentie van geografische, economische, historische, sociaal-culturele en/of politieke factoren. De hedendaagse geografie spreekt dan ook meestal van *homogene regio's*.

Een meestal onuitgesproken achtergrondaanname in veel geografische publicaties die dateren uit de jaren zestig of eerder, is dat zulke regio's een eenheid vormen waartoe (bijna) alle verschijnselen binnen zo'n regio bijdragen. De veronderstelling was vaak dat de fysisch-geografische gesteldheid (zoals grondsoort en waterhuishouding) in hoge mate de overige verschijnselen beïnvloedde.

Het aanwijzen van de geografische gesteldheid als dominante factor in traditionele, rurale regio's was niet onbegrijpelijk voor zo ver het ging om min of meer materiële cultuurverschijnselen. Vanzelfsprekend was er de relatie tussen grondsoort en bodemgebruik. Droogmakerijen waren synoniem aan akkerbouw, omliggende veengebieden aan veeteelt. Als bijna even vanzelfsprekend werd de samenhang tussen grondsoort en welvaart beschouwd. Rijke boeren vond men bijvoorbeeld in de vruchtbare zeekleigebieden, arme keuters op de schamele zandgronden. Naderhand is dit genuanceerd, bijvoorbeeld door Wichers die constateerde dat in klei- en veengebieden een tweedeling bestond tussen rijke, grote boeren enerzijds en kleine boeren en arbeiders anderzijds. In zandgebieden ontbrak deze ongelijkheid grotendeels. Het is de van het zuidwesten naar het noordoosten lopende "grondsoortengrens die de gebieden waar de interne standdeling voorkomt, scheidt van die waar deze in veel mindere mate voorkomt"⁶. Verderop merkt Wichers in een noot op: "zover wij overzien, hebben zeer veel verschijnselen de neiging de grondsoortengrens 'aan te houden'". Het ging daarbij om onder meer demografische kenmerken⁷. Keuning ging nog verder door te stellen: "Een landschap dat in pedologisch (bodemkundig – bp) opzicht een homogeniteit vormt, zal dit hoogstwaarschijnlijk ook in het 'genre de vie' van zijn bewoners doen"⁸.

Meer gedetailleerd bezien kunnen de samenhangen tussen geografische gesteldheid en bestaanswijze echter verbleken. Zo hebben het Westland en de streek tussen Leiden en Haarlem, beide afgegraven duinlandschappen, allebei tuinbouw, maar wel in zeer verschillende vormen (glastuinbouw resp. bloembollenteelt). En de Alblasser- en de Krimpenerwaard stemmen in geografische gesteldheid overeen, maar alleen in de laatste waard overheerst de zelfkazerij en varkenshouderij.

De geografische gesteldheid beïnvloedde niet alleen de economie, maar ook bijvoorbeeld de nederzettingenstructuur of het voedingspatroon. Zo was de bebouwing in gebieden die regelmatig overstromden, zoals komgronden, minimaal. De dorpen en wegen volgden er de hoger gelegen stroomruggen. Uiteraard werden de maaltijden samengesteld uit ingrediënten die voorhanden waren, en dat waren vooral producten die plaatselijk verbouwd werden. Indirect werkte de natuurlijke omgeving zo door in de voeding.

De vraag is echter hoe ver de invloed van de geografische gesteldheid reikte. Oefende ze ook invloed uit op minder materiële verschijnselen, zoals die van politieke, culturele en religieuze aard? Van oudsher hebben geografen (en anderen) vrij verstrekkende uitspraken gedaan over de dominantie van het geografische milieu. Zo verklaarde Keuning de snelle verdwijning van de horigheid op het Hollandse platteland uit de strijd tegen het water, die samenwerking tussen de bewoners nodig maakt, een samenwerking die door een feodaal georganiseerde samenleving niet op te brengen zou zijn. Vrijheid vond men ook in de Drentse dorpen op de zandgrond. De samenwerking van de boeren die nodig was om de esen en woeste gronden te benutten “moest van deze dorpsgebieden welhaast kleine boerenrepublieken maken”, constateert Keuning⁹.

Behalve de sociaal-politieke organisatie worden ook de cultuur en mentaliteit van een groep wel begrepen in termen van het geografische milieu. Dit gebeurt met name in de literatuur over de Nederlandse volkskarakters zoals die in de jaren dertig verscheen. “Het Groningse volkskarakter is zeer duidelijk uitgesproken en te verklaren uit de eeuwenlange, volhardende strijd om de grond”, een grond “die vruchtbaar gemaakt en die droog gehouden moet worden”. In Friesland bestaat er “een diep en innig verband tusschen de mensch en het landschap dat hij bewoont. (...) Zo kan men van den Fries zeggen, dat hij in zijn ziel iets meevoert van de wijdheid en ingetogenheid van de Friesche natuur”. En Meertens zelf schrijft over de Zeeuwen: “De gesteldheid van de bodem en de aard van het landschap hebben beide hun invloed uitgeoefend op de de psyche van het Zeeuwse volk”, waarin “vooral de vlakheid zich weerspiegelt die ook voor ons landschap zo kenmerkend is”¹⁰.

De ernst van deze auteurs wijkt voor een relativerende bedachtzaamheid bij de auteurs van de uit de jaren vijftig daterende handboeken over de pastorale sociologie. Zo citeert Heslinga in zijn sociografie over de Veluwe twee predikanten: “Het stille landschap met zijn heide en roerlooze bosschen heeft den Veluwnaar zijn zwijgen meegedeeld, van geslacht op geslacht”. En: “Op de velden is een hoorbare stilte, die men niet gaarne door geraas waagde te verbreken. Het huiverig gevoel van immer durende eenzaamheid op de uitgestrekte heide stemt zwaar- moedig”¹¹. Heslinga wil de samenhang tussen bodem- en geestesgesteldheid niet geheel loochenen, maar noemt haar vooral indirect: tussen het natuurlijk milieu en de groepsmentaliteit komt de sociaal-economische structuur te staan.

Meer nog dan bij de materiële cultuur speelt hier het gevaar van ‘sweeping statements’. Nuchter empirisch onderzoek vergruist vele als homogene eenheden

opgevatte regio's tot ingewikkelde ruimtelijke patronen die veel willekeur lijken te kennen en zich van de geografische gesteldheid weinig aantrekken. Een regionalisering van Nederland op basis van dialecten geeft meer overgangszones te zien dan scherp afgebakende 'isoglossenburchten' waarbinnen een eigen samenhangend dialect voorkomt dat daarbuiten niet bestaat¹². En als de dertig kaarten uit de Volkskunde-atlas voor Nederland en Vlaams-België iets leren, dan is het wel dat oude, eenduidig begrensde cultuurgebieden niet bestaan¹³. De regio's die soms herkenbaar zijn – bijvoorbeeld bij de beschermheilige van het rundvee: Cunera in Oost-Brabant, Brigitta in Limburg, of bij de kinderschrik: bernedieven in Friesland en boelekerels in de Achterhoek – zijn in andere spreidingspatronen niet te herkennen. Veel spreidingspatronen – bijvoorbeeld voorbehoed- en geneesmiddelen tegen het reuma, het begraven of ophangen van de nageboorte van het paard – lijken zelfs op geen enkele orde te kunnen bogen. In elk geval is het onmogelijk inductief uit de dertig kaarten een vergelijkbare regionalisering te construeren, zoals bijvoorbeeld de acht 'beschavingsgebieden' die Wichers in zijn proefschrift langs deductieve weg afleidde.

Meer dan de mentaliteit en cultuur lijkt het economische activiteitenpatroon van de inwoners van het agrarisch-ambachtelijke Nederland buiten de grotere steden op een aannemelijke wijze in verband te brengen met de geografische omgeving. Zowel de seizoenscyclus als het dagelijkse werk was afgestemd op de mogelijkheden van de natuur. Van beide geef ik een voorbeeld.

In 1931 schreef de geograaf H. Blink, bijna tachtig jaar oud, zijn autobiografie waarin hij herinneringen oproept aan zijn jeugd in Zuid-Drenthe. De jongeren uit zijn geboortestreek trokken eens per jaar naar de lage, drassige gronden op de grens van Zuidwest-Drenthe en de Kop van Overijssel om te maaien en te hooien. Bij westenwind lag het gebied vrijwel onder water, maar dat veranderde als de wind draaide naar het oosten. Het water van de Zuiderzee werd dan van de oostkust weggestuwd, zodat het binnenwater kon wegstromen. Het maaien en hooien op twee tot drie uur gaans van het dorp vergden vele voorbereidingen. Wanneer een vooruit gestuurde verkenner meldde dat het gebied begaanbaar was, begon het dorp met de voorbereiding. De avond voor het vertrek bakte men hoge stapels pannekoeken om mee te nemen naar het onbewoonde moerasgebied. 's Nachts vertrokken de maaiers om de volgende ochtend vroeg aan het werk te beginnen. Een dag later kwamen de hooiers en dan "werd het echt levenslustig in deze landen, die het grootste gedeelte des jaars zoo eenzaam zijn. Onophoudelijk klonken de gezangen der komende hooiers, knechten en meiden, evenals zoons en dochters der boeren, alle samenwerkend, zomersch gekleed, en druk gekscherend, schertsend, flirtend, lachend en tegelijk arbeidend"¹⁴. De nacht bracht men gezamenlijk door in een eenzame schuur of op het hooi. Het was geen wonder dat het voor de jongelui een tijd was "waarnaar verlangend werd uitgezien, waarover veel en lang werd gesproken". Al was het sociale succes van het werk verzekerd, het economische welslagen hing af van de natuur, in casu de stabiliteit van de

oostenwind. Als halverwege de wind naar het westen draaide, nam het opkomende water het hooi mee en leed het vee 's winters honger.

In hoeverre de plattelanders zich in hun dagelijkse activiteiten richtten op de zon, was onderwerp van een hevige discussie rond 1900¹⁵. De woordenstrijd kwam op gang toen de regering wettelijk de invoering van één klokketijd in Nederland wilde bewerkstelligen. Tot 1909 was iedere gemeente vrij om zelf een eigen klokketijd aan te houden. Dat het bestaan van tientallen lokale tijden niet eerder tot onoverkomelijke problemen aanleiding gaf, is op zich al een aanwijzing voor de verhoudingsgewijs beperkte interregionale cohesie van het toenmalige Nederland. En de cohesie die er was, werd blijkbaar maar in geringe mate gefrustreerd door de lokale tijden. De snelheid van de traditionele transportmiddelen lag te laag om zich veel zorgen te maken over minuten- of kwartierenkwesties. Alleen bij de moderne snelle communicatiemiddelen (de telegraaf en trein) lag dat anders. Zo wijdden tekenaars krantencartoons aan de problemen die de moderne reiziger ontmoette bij het overstappen van de trein – die sinds 1892 reed volgens de Westeuropese tijd – op een regionale tram die de plaatselijke tijd aanhield.

Traditiegetrouw had een plaats een klokketijd die afhankelijk was van de oostlengte van die plaats – als er tenminste al een openbare klok aanwezig was. ‘Moderne’ gemeenten voerden de Greenwich tijd, andere de Middeneuropese, weer andere hadden de Amsterdamse tijd gekozen. De Amsterdamse tijd liep veertig minuten en 28 seconden achter bij de Middeneuropese.

Invoering van een wettelijk verplichte Middeneuropese tijd zou volgens de tegenstanders van deze tijd er toe leiden dat stadskinderen hun glas verse melk aan het ontbijt zouden moeten missen. Op het platteland immers leefde men naar de zon: was men gewoon om 7.00 uur Amsterdamse tijd op te staan, dan zou dat na invoering van de Middeneuropese tijd 7.40 uur worden. Het gaslicht had de werkdag er nog niet vervroegd (of verlengd). In de stad daarentegen, waar men volgens de klok leefde en de fabrieksfluit de arbeiders en de prikklok de klerken disciplineerden, zou de melk dus veertig minuten later dan voorheen arriveren, zodat de kinderen er zonder melk naar school moesten. Opponenten van de Middeneuropese tijd waren vaak voorstanders van de Greenwich tijd (de Westeuropese tijd) die echter ook op fel verzet kon rekenen: zo zou haar invoering een hoger gas- en petroleumverbruik betekenen.

Uiteindelijk besloot de Tweede Kamer tot een compromis: het voorstel van minister Heemskerk vanaf 1 mei 1909 de Amsterdamse tijd in heel Nederland voor te schrijven als de verplichte klokketijd werd met ruime meerderheid aangenomen. Die meerderheid was ruim, omdat de spoorwegen zich bereid hadden verklaard de Amsterdamse tijd te gaan volgen. Bovendien was de Amsterdamse tijd voor velen een symbool voor de eigen Nederlandse identiteit – iets dat blijkbaar in het jaar dat Blériot van Frankrijk naar Engeland vloog toch meespeelde, al juichten misschien de Nederlanders evenzeer als de Weners. Het is tekenend voor de symboolwaarde dat één van de eerste daden van de Duitse bezetters was de Middeneuropese tijd in te voeren. Vanaf 16 mei 1940 loopt de klokketijd van Nederland internationaal in de pas.

Het traditionele Nederland was behalve een verzameling van homogene regio's eveneens een stelsel van *nodale regio's*. Een nodale regio is het gebied dat via één of verscheidene soorten afstandsoverbruggende relaties (woon-werkverkeer, woon-winkelverkeer, woon-schoolverkeer enzovoorts) betrokken is op een bepaalde centrale plaats (*nodus*). De klassieke vorm van de nodale regio is het streekcentrum annex markstadje met zijn omliggende verzorgings- en toeleveringsgebied (zie bijvoorbeeld de eerder genoemde melkleveranties van de boeren aan de stedelingen). Zo'n centrum vormde vroeger de intermediair tussen het verzorgingsgebied en de wereld buiten de regio: via hem liepen de meeste externe contacten. Een intermediaire functie vervulde bijvoorbeeld de bioscoop – venster op de wereld – die er stond, of de regionale krant die er werd uitgegeven. Soms was de centrale plaats ook de vertegenwoordiger van de grote wereld, namelijk als er bijvoorbeeld een gerechtsgebouw stond, een middelbare school of een militair keuringsbureau.

De omvang van de regio-externe contacten verschilde sterk naar tijd en plaats. In de zeventiende eeuw waren de Hollandse (en in wat mindere mate de Zeeuwse en Friese steden) onderling door een veelheid van handelsrelaties verbonden tot één systeem. De steden binnen dit netwerk waren onderling economisch complementair: lakennijverheid vond men in Leiden, bier en linnen in Haarlem, enzovoorts. De trekschuit – naar de normen van de tijd gemeten een comfortabel en frequent varend transportmiddel – zorgde voor de verbindingen. Het totale aanbod van het openbaar vervoer ten tijde van de Republiek in laag-Nederland is door De Vries berekend: ruim honderd miljoen reizigerskilometers voor 1,2 miljoen inwoners. Hoog-Nederland stak daar schril bij af: tien miljoen reizigerskilometers (postkoets, diligence) voor 0,8 miljoen bewoners¹⁶. Er was ook veel minder behoefte aan een interregionaal transportstelsel tussen de steden in het Oosten en Zuiden: ze waren in de eerste plaats regionaal-verzorgende streekcentra in verhoudingsgewijs tamelijk gesloten agrarische regio's.

In de achttiende eeuw en vooral in de eerste helft van de negentiende eeuw viel het Hollandse stedensysteem met de economische neergang geleidelijk uiteen. Armoede en een dalend bevolkingstal waren het gevolg. Pas in de tweede helft van de vorige eeuw zou de interregionale integratie weer gaan toenemen (zie verderop)¹⁷. De steden buiten Holland waren door het ontbreken van een gespecialiseerde economie veel minder kwetsbaar voor verschuivingen in de wereld-economie (waarin Londen de rol van Amsterdam had overgenomen): hun opkomst in de Gouden Eeuw was niet dramatisch geweest, maar hun val nadien evenmin. Rond de eeuwwisseling van 1900 waren de interregionale relaties zo sterk gegroeid dat steden als Groningen, Zwolle, Deventer, Nijmegen en Den Bosch werden opgenomen in het Hollandse stedensysteem. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog was dit al uitgroeid tot een Nederlands stedensysteem¹⁸.

Op grond van gegevens van 1930, vijftien jaar later dus, heeft Keuning – als één der eersten in een lange rij van onderzoekers – in 1948 Nederland ingedeeld in nodale regio's (figuur 2)¹⁹. Van elke gemeente berekende hij het verzor-

gingsniveau met behulp van gegevens over het aantal en aard van de winkels (het *Marktanalytisch Handboek* vermeldde deze gegevens). Tevens hield hij rekening met andere bedrijven die eveneens een regionaal verzorgende functie vervulden en met het aantal autobuspassagiers die door plaatsen werden aangetrokken (aandacht voor instellingen met zo'n functie op het gebied van bestuur, rechtspraak, onderwijs, gezondheidszorg en cultuur kwam pas later).

Sociaal-ruimtelijke integratie

Drijvende krachten achter de uniformering van de klokke-tijd waren twee vertegenwoordigers van de interregionaal georganiseerde samenleving: de telegraaf en de trein. Beide dwongen in feite tot één nationale klokke-tijd. Wanneer in een telegram bijvoorbeeld gevraagd werd vóór woensdag 12.00 uur te reageren op een aanbod, en het antwoord kwam pas om 12.25 binnen, dan kon dat hoogoplopende ruzie geven als de aanbieder achteraf zijn voorstel betreurde. De rechter moest dan maar beslissen welke klokke-tijd van toepassing was. De telegraaf vereiste niet alleen één standaardtijd, maar maakte die ook mogelijk omdat via de telegraaflijnen signalen van het hoofduurwerk naar alle nevenuurwerken elders konden worden doorgegeven²⁰.

Ook de trein maakte de invoering van één nationale klokke-tijd onvermijdelijk. Terwijl voorheen het kwartier de kleinste tijdseenheid in het maatschappelijk verkeer was – zo werden de aankomst- en vertrektijden van trekschuiten aangegeven in kwartieren²¹ – ordenden telegraaf en trein de samenleving van minuut op minuut. Zij synchroniseerden het dagelijkse activiteitenpatroon van de Nederlanders over grote geografische afstanden, zoals tegenwoordig de televisie met bijvoorbeeld haar acht-uur journaal dat doet. Voor de synchronisatie van de jaarlijkse cyclus van activiteiten was eerder de ontwikkeling van de natiestaat verantwoordelijk dan beide communicatiemiddelen. Zo groeide na 1880 de verjaardag van prinses en later koningin Wilhelmina op 31 augustus uit tot een nationale feestdag, die meer en meer de lokale kermis annex jaarmarkt – die elke plaats op een eigen datum vierde – van de eerste plaats verdrong. De dag zelf werd ook gesynchroniseerd gevierd. Hij begon met een aubade voor de regerende vorstin (met liederen als 'Mijn Nederland', 'Kent gij het land?', 'Wij willen Holland houden' en 'Vlaggelied' – *nation building*, kortom) en eindigde met vuurwerk.

De verdringing van als 'bandeloos' bestempeld lokaal volksvermaak door een ingetogen nationaal oranje-feest – een verdringing die ruwweg een halve eeuw in beslag nam – is door de elite toegejuicht als een beschavings-offensief. (Die verdringing was overigens zeker niet compleet. Kermissen en plaatselijke festiviteiten maakten in later jaren weer een zeker reveil door – zie verderop. En uiteraard bestonden er voor de opkomst van de natiestaat ook feestdagen die synchroon gevierd werden: religieuze namelijk). Volkskundigen treurden echter. Zo oordeelde Van der Ven: "de wereld die al maar beschaafder" wordt, is "in menig opzicht synoniem aan afgeschaafder, vlakker"²².

De introductie van telegraaf en spoorweg rond het midden van de vorige eeuw symboliseert het begin van de omvorming van Nederland van een agrarisch-ambachtelijke samenleving in een industrieel-verstedelijkte. Noch in de tijd, noch in de ruimte is het begin precies vast te stellen. Regionaal gezien startte die omvorming niet in één gebied, om zich vervolgens als een olievlek te verspreiden. Eerder was sprake van een polycentrisch begin. Holland was natuurlijk al van oudsher sterk verstedelijkt, maar de fabrieksmatige nijverheid is er niet ouder dan in Brabant en Twente. Afgemeten aan de samenstelling van de beroepsbevolking zijn Noord-Brabant en Overijssel al honderd jaar de meest geïndustrialiseerde provincies van ons land.

In de tijd gezien, is de omvorming geleidelijk gegaan en pas na 1960 voltooid. In 1930 waren er nog bijna vijfhonderd gemeenten (45% van de 1078 gemeenten die Nederland toen telde) waar meer dan de helft van de beroepsbevolking in de landbouw werkte. De voltooiing kreeg haar beslag in de jaren zestig toen het aantal gemeenten met meer dan 50% van de beroepsbevolking werkzaam in de landbouw zakte van 157 in 1960 tot 3 in 1971 (in de categorie van 40-50% werkzaam in de agrarische sector was de daling nog spectaculairder: van 331 naar 9 gemeenten)²³.

Tabel 1: *Kerncijfers over de sociaal-ruimtelijke integratie van Nederland in de periode 1880-1940; ter vergelijking is toegevoegd het aantal inwoners van ons land*

	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1940
Aantal inwoners (in miljoenen)	4,1	4,6	5,2	5,9	6,9	7,9	8,9
Aantal treinreizigers (in milj)	15	17	30	46	55	59	58
Lengte spoorwegnet (in km)	1846	2633	2776	3215	3406	3677	3314
Aantal interlokale tramreizigers (in miljoenen)	0,5	6	16	26	43	53	33
Lengte interlokaal tramwegnet (in kilometers)	47	808	1387	2086	2575	2700	1407
Aantal binnenlandse brieven (in miljoenen)	43	51	75	112	193	240	327
Aantal per post verstuurd kranten (in miljoenen)	34	53	88	143	241	263	184
Aantal interlokale telefoongesprekken (in miljoenen)	-	-	-	4	11	24	67
Aantal binnenlandse telegrammen (in miljoenen)	1,5	2	3	3	5	2	1
Aantal rijkstelegraafkantoren	191	435	659	1048	1421	1967	2241
Lengte rijkstelegraaflijnen (in kilometers)	3821	5244	6165	7526	8265	2056	1096
Aantal rijwielen (in miljoenen)	-	-	0,1	0,5	1	3	4
Aantal radiotoestellen (schatting, in miljoenen)	-	-	-	-	-	0,5	1,5

Zowel een oorzaak als een gevolg van deze maatschappelijke omvorming was de enorme toename van de ruimtelijke mobiliteit, niet alleen van mensen en goederen, maar ook van informatie en geld. In tabel 1 staat een twaalfstal reeksen die

statistisch die toename documenteren voor de periode 1880-1940²⁴. Voor een goed begrip passen bij deze tabel vier opmerkingen.

Ten eerste zijn bij het aantal treinreizigers mensen met een retourbiljet dubbel geteld. Niet meegerekend zijn mensen met abonnementen en kilometerboekjes en -kaarten, terwijl aanvankelijk ook de reizigers bij de kleine spoorwegmaatschappijtjes niet werden geteld. De gemiddelde lengte van een rit is over de hele periode steeds ongeveer 30 km. Dat betekent dat bijvoorbeeld in 1900 een Nederlander gemiddeld per jaar zes keer de trein nam (of drie keer een retourtje kocht) en in totaal zo'n 180 km er mee aflegde.

In de tweede plaats is het aantal interlokale trampassagiers altijd beneden het aantal treinreizigers gebleven. Rond 1900 ging een Nederlander gemiddeld drie keer per jaar met een interlokale tram mee. De gemiddelde ritlengte is onbekend, maar wanneer die bijvoorbeeld een derde was van die per trein, dan kwam dat neer op circa 30 kilometer. Het aantal lokale trampassagiers is altijd vier tot acht keer zo hoog geweest als het aantal interlokale tramreizigers.

Ten derde toont de ontwikkeling van de cijferreeksen dat er soms concurrenten opkomen die de markt veroveren. Zo steeg tot 1919 het aantal telegrammen voortdurend. Ten gevolge van de opkomst van de interlokale telefoonlijnen is nadien sprake van een drastische daling, zowel van het aantal verzonden telegrammen als van het aantal kilometer rijkstelegraafnet. Vanaf de jaren twintig werden namelijk vele bovengrondse telegraaflijnen opgeruimd en ondergebracht in interlokale telefoonkabels.

De terugloop van het aantal (inter)lokale trampassagiers in de jaren dertig en de sluiting van tramlijnen zijn behalve aan de recessie (die evenzeer het treinverkeer trof) ook aan de opkomst van de autobus te wijten, alsmede aan de fiets.

Tot slot: ook binnen een cijferreeks kunnen zich verschuivingen voordoen. In het bijzonder is dat het geval bij het tramverkeer, waar de paardentractie werd vervangen door stoomtrams en later door elektrische trams. In 1900 vervoerde de paardentram nog zo'n twintig procent van de interlokale reizigers, de stoomtram 72% en de elektrische tram 8%. In 1920 zijn die percentages respectievelijk 3, 42 en 55²⁵.

De naoorlogse periode staat in het teken van steeds intensievere informatie- en transportstromen. De televisie brengt de wereld in steeds meer huiskamers: het aantal toestellen nam toe van 80 per duizend inwoners in 1960, via 250 in 1975 tot 370 tegenwoordig. Ook andere media brachten informatie van buiten de regio. In 1930 waren er bijvoorbeeld 102 bibliotheekvestigingen die 5 miljoen uitleningen verzorgden. In 1988 waren er 1194 bibliotheken met 173 miljoen uitleningen.

De auto brengt de inzittenden in de wereld. Vóór 1940 was de automobiel slechts voorbehouden aan een kleine elite. In de jaren dertig waren er in Nederland nog maar zo'n tien auto's per duizend inwoners, in 1950 14. De zegetocht begon pas later, halverwege de jaren vijftig. In 1960 telde men 53 auto's per duizend inwoners, in 1975 260, in 1988 350.

Als we de fiets buiten beschouwing laten, is 1955 het laatste jaar dat het openbaar vervoer meer reizigerskilometers maakte dan het privévervoer. De gigantische toename van de ruimtelijke mobiliteit van mensen sindsdien valt in tabel 2 te volgen. Duidelijk is dat die toename vrijwel geheel op rekening van de auto komt.

Tabel 2: *Het aantal miljarden reizigerskilometers tussen 1948 en 1988: de triomf van de personenauto. Bron: CBS*

	1948	1964	1975	1988
Personenauto	4,1	36,1	89,1	132,1
Trein	7,0	7,9	8,5	9,7
Bus (lijndiensten), tram, metro	7,3	11,2	5,3	6,1

De geweldige toename van de ruimtelijke mobiliteit en van de mogelijkheden daartoe heeft een andere ruimtelijke organisatie en inrichting van ons land gecreëerd. Nederland als een mozaïek van homogene regio's (zie figuur 1) die in zekere zin aan zich zelf genoeg hadden, loste geleidelijk op. Er ontstond een nieuwe ruimtelijke organisatie, waarin regio's meer en meer worden ingebed in een netwerk van externe relaties die steeds grotere afstanden overspannen. Regionale samenlevingen raakten minder gebonden aan hun directe geografische omgeving en werden in allerlei opzichten meer afhankelijk van de 'buitenwereld'. Een voorbeeld is de verdringing van roggebrood in Nederland door tarwebrood, eerst in West-Nederland, later en in een trager tempo ook in Oost-Nederland waar van oudsher rogge werd verbouwd. De import van goedkoop Amerikaans graan sinds het einde van de vorige eeuw was hiervoor een noodzakelijke voorwaarde²⁶.

Maatschappelijke schaalvergroting en integratie zijn onverbreekbaar verbonden met een ruimtelijk veranderingsproces. Nodale regio's die een grote stad als centrale plaats hebben gaan zich zowel versterken als uitbreiden. Versterking houdt in dat nieuwe relaties tussen centrale plaats en omliggend gebied ontstaan, bijvoorbeeld het forensisme. Uitbreiding betekent dat gebied dat aanvankelijk buiten de grootstedelijke invloedssfeer lag, ook bij de stad betrokken raakt. Beide ontwikkelingen laten zich gemakkelijk illustreren met enige cijfers van forensisme op Amsterdam (tabel 3)²⁷. Dit forensisme bestaat zowel uit autochtone als allochtone pendelaars. Autochtone forensen wonen op het platteland, waar ze ooit hun werk verloren (bijvoorbeeld als gevolg van mechanisatie in de landbouw) om vervolgens in de stad te gaan werken zonder te verhuizen. Allochtonen forensen woonden en werkten voorheen in de stad, verhuisden toen naar buiten maar lieten hun werk in de stad achter.

In zeventig jaar blijkt het aantal woongemeenten met Amsterdamse forensen zich te vernegenvoudigen. Steeds meer gemeenten raken geïncorporeerd in het hoofdstedelijke 'daily-urban system'. Voorheen min of meer zelfstandige streekcentra als Purmerend, Alkmaar en Hoorn worden groeikernen binnen de Amsterdamse nodale regio²⁸. Door het ontbreken van een volkstelling na 1971 is het helaas niet mogelijk de incorporatie in de laatste twee decennia in kaart te brengen. Wel is bekend dat tussen 1971 en 1985 het totaal aantal forensen op Amster-

dam meer dan verdubbelde. Over heel Nederland liep het aandeel forensen in de totale beroepsbevolking in deze periode op van 35% naar 52%. In 1947 werkte nog maar 15% van de beroepsbevolking buiten de woongemeente, in 1960 27%. Ook de lengte van de reis nam voor de forens toe: van 3 km in 1960 naar 15 km tegenwoordig. Deze cijfers verklaren veel van de explosie van de ruimtelijke mobiliteit die tabel 2 toonde. De grote groei van het aantal reizigerskilometers per auto is gedeeltelijk ook te verklaren uit de verschuiving in vervoerswijze van de pendelaar: van collectief vervoer naar de eigen auto. Zo reden in de jaren vijftig en zestig bussen met pendelaars vanuit bijvoorbeeld West-Brabant naar de Rotterdamse haven, of vanuit de Kop van Noord-Holland naar de hoogovens in IJmuiden of naar de fabrieken in Amsterdam en de Zaanstreek. De pendelaars prefereren tegenwoordig de eigen auto.

Tabel 3: *De ontwikkeling van het aantal gemeenten waarin meer dan vijftig forensen wonen die in Amsterdam werken, alsmede het gemiddeld aantal forensen op Amsterdam per gemeente in deze categorie, 1900-1971*

Jaar	Aantal gemeenten	Gem. aantal forensen
1900	13	ca. 70
1926/27	24	382
1947	53	465
1960	78	579
1971	115	529

De geweldige toename van het forensisme in de loop van deze eeuw was mogelijk omdat de reistijden met het openbaar vervoer en later ook met het privévervoer daalden, evenals de reiskosten. Rekening houdend met frequentie en overstaptijden, is voor enige tientallen plaatsen rond Amsterdam voor de jaren 1880, 1905, 1930, 1955 en 1980 de gemiddelde reistijd per openbaar vervoer berekend. Het blijkt dat in deze honderd jaar de gemiddelde reistijd tussen Amsterdam en deze plaatsen terugliep van 142 minuten tot 61 minuten. Wanneer men veronderstelt dat een dagelijkse reis tussen woon- en werkadres maximaal 5 kwartier mag duren om nog dragelijk te zijn, zijn steeds meer plaatsen bereikbaar geworden voor forensen (figuur 3).

Ook de prijzen voor de treinkaartjes zijn sterk gedaald, wanneer men ze vergelijkt met het inkomen. Een industrie-arbeider moest in 1880 nog gemiddeld 14% van zijn nettoweekverdiensten uitgeven voor een enkele reis derde klas van Amsterdam naar een van de omliggende plaatsen, in 1980 was dat minder dan 2% (figuur 4). Zo kostte aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog een enkele reis laagste klasse Amsterdam-Zandvoort vijftig cent, bij een gemiddeld weekloon van elf gulden. Driekwart eeuw later kost een enkele reis elf maal zo veel, terwijl het weekloon vele malen meer is gestegen. Deze cijfers maken duidelijk waarom forensisme steeds minder voorbehouden was aan de elite: ook mensen met lagere inkomens konden zich een dagelijkse treinreis permitteren. Ze verklaren ook het

snel stijgende aantal treinpassagiers (tabel 1). De trein werd niet langer slechts een enkele keer per jaar gebruikt als men zich trakteerde op strandbezoek of een evenement in de grote stad.

Al deze ontwikkelingen hebben een ingrijpende verandering bewerkstelligd in de ruimtelijke organisatie van Nederland. Homogene regio's zijn als het ware verwaagd en vertonen minder interne samenhang door onder meer de geringere rol van de geografische gesteldheid én de opdringing van de stedelijke invloedssfeer. De nodale regio's daarentegen, waarin de betrokkenheid op de centrale stad een eenheid creëert, presenteren zich nadrukkelijker. Door de sociaal-ruimtelijke schaalvergroting en integratie zijn nodale regio's ook steeds dwingender deel gaan uitmaken van een stelsel van boven-, neven- en ondergeschikte verzorgingsgebieden. Zo ligt de nodale regio Gouda binnen de nodale regio Rotterdam, Leiden binnen de nodale regio Den Haag, Meppel binnen de nodale regio Zwolle, enzovoort. In laatste instantie is Nederland als geheel te beschouwen als een nodale regio met de Randstad als kern. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de ligging van hoofdkantoren. Van de driehonderd grootste ondernemingen in Nederland heeft bijna tweederde haar hoofdkantoor in de Randstad. Van daaruit wordt supervisie uitgeoefend over talrijke banen buiten de Randstad. Op een hiërarchisch nog hoger niveau – dat van de wereld als totaliteit – ligt Nederland, inclusief de Randstad in de schaduw van de grootste wereldsteden Londen, New York en Tokio. Gemeten naar het aantal hoofdkantoren van multinationale ondernemingen, behoort de Randstad zelfs binnen Europa tot het tweede echelon en komt ze achter plaatsen als Parijs, Frankfurt, München en Wenen²⁹. De veelgehoorde waarschuwing dat Nederland moet oppassen voor 'jutlandisering' duidt op de angst voor een toekomstige perifere ligging ten opzichte van een Europese kern, ergens gelegen ten zuidoosten van ons land.

De regionale identiteit vergruisd?

De integratie van regio's in steeds grotere sociaal-ruimtelijke verbanden heeft op de eigen identiteit van de regionale samenlevingen tegenstrijdige effecten gehad. In zwartwitte contouren geschetst: de eenwording veroorzaakte een versterking van de economische identiteit en een verzwakking van de sociaal-culturele identiteit.

Parallel aan de maatschappelijke arbeidsdeling ontstond een ruimtelijke arbeidsdeling. De transportrevolutie – op steeds meer plaatsen betrouwbare en relatief goedkope interregionale transportmogelijkheden – maakte het mogelijk dat regionale economieën zich toeleiden op een beperkt aantal produkten. Deze specialisatie ging uiteraard ten koste van de zelfvoorziening en betekende behalve een grotere export ook meer import van goederen en diensten. Gebieden werden opgenomen in de zich formerende nationale economie of zelfs in de wereld economie. Al aan het einde van de vorige eeuw konden streken meer dan voorheen met bepaalde takken van bedrijvigheid worden geassocieerd (zie figuur 5)³⁰. Zo

domineerde het aardappelmeel van Oost-Groningen de wereldmarkt. Andere gebieden vervulden functies in de nationale arbeidsdeling.

Een dergelijke specialisatie heeft uiteraard zijn schaduwzijden: het maakt een gebied kwetsbaar wanneer de vraag daalt. Hoe kwetsbaar, maakte de wereldcrisis in de jaren dertig duidelijk: een verminderde belangstelling in de wereld voor het Groningse aardappelmeel, gecombineerd met overvloedige oogsten in de provincie zelf, leidde tot aanzienlijke problemen bij de boeren³¹. Na de oorlog heeft die afhankelijkheid van bovenlokale ontwikkelingen en beslissingen elders zich verder geïntensiveerd. Drie voorbeelden uit Noord-Nederland kunnen volstaan. In 1960 werd 27% van de arbeidsplaatsen in Friese industrievestigingen met vijftig of meer deelnemers 'extern gecontroleerd', dat wil zeggen was in handen van ondernemingen die buiten Friesland hun hoofdkantoor hadden. In 1983 ging het al om 56% van de arbeidsplaatsen. Het aandeel van vanuit het buitenland gecontroleerde arbeidsplaatsen nam nog meer toe³². Na 1983 is die afhankelijkheid alleen nog maar gegroeid. Zo werd in 1988 de Amerikaanse onderneming Sara Lee Corporation de enige eigenaar van Douwe Egberts. Sindsdien worden de belangrijkste beslissingen over de fabrieken in Joure (en Utrecht) genomen in Chicago, waar het hoofdkantoor van Sara Lee staat.

Dat die beslissingen voor de regio in kwestie lang niet altijd goed uitpakken, illustreert het besluit in 1987 van Philips in Eindhoven om de productie en ontwikkeling van stoomstrijkijzers van Groningen naar Singapore over te brengen. De daling van veel valuta ten opzichte van de harde gulden maakt de export van Groningse strijkijzers moeilijk, zo verklaarde een woordvoerder van de 'global company'. Bovendien liggen de salarissen in Zuidoost-Azië zo veel lager, dat voor een wereldwijd opererend concern de keus dan snel gemaakt is. De Industriebond FNV sprak van een schandelijk voornemen en een onaanvaardbaar banenverlies maar stond in feite machteloos. Het grote voordeel van kapitaal boven arbeid is zijn geografische mobiliteit – en dat betekent bij voorbaat een ongelijke strijd.

De machteloosheid spreekt ook uit de demonstraties van de Groningse akkerbouwers, die in de winter van 1990 protesteerden tegen de scherpe daling van de prijzen voor akkerbouwprodukten. Ze deden dat in Den Haag, terwijl ze in feite naar Brussel hadden moeten reizen. Daar krijgt immers het EG-landbouwbeleid gestalte. Inmiddels verdienen zij minder dan de boeren die op het zand intensieve veehouderijen bezitten. Deze ommekeer van een eeuwenlange historische waarheid maakt duidelijk hoezeer de relatie tot het geografische milieu in betekenis is overvleugeld door externe afhankelijkheden.

Integratie heeft in economische zin regionale differentiatie gestimuleerd. In sociaal-cultureel opzicht echter is het beeld minder scherp en meer afhankelijk van de indicatoren die men gebruikt. Zo is de aanhang van de klassieke politieke partijen nog tot op de dag van vandaag regionaal geconcentreerd. Dat blijkt uit kaarten die aangeven welke gemeenten in september 1989 bij de Tweede Kamerverkiezingen in aanzienlijke mate boven het landelijke gemiddelde scoorden op een

bepaalde politieke partij. De PvdA is – van oudsher – sterk in Noordoost-Nederland, het CDA in Midden- en Oost-Brabant en in het aangrenzende deel van Limburg, terwijl de VVD in het Westen hoog scoort. Zeer prominent zichtbaar in de stempatronen is voorts de protestantenband van Zuidwest- naar Noord-Nederland: de SGP vindt haar aanhang tussen Walcheren en Zwolle, het GPV tussen Dordrecht en Groningen en de RPF is over de hele band min of meer gelijkmatig verspreid. Hoewel regionale politieke bolwerken dus nog steeds bestaan, is er wel sprake van een toenemende nivellering: de grote politieke partijen krijgen in elk geval op provincieniveau meer en meer een gelijke verspreiding van hun aanhang.

Al met al lijkt integratie uiteindelijk toch te leiden tot uniformering in sociaal-culturele zin. Dat is niet alleen of zelfs niet overwegend toe te schrijven aan de transportrevolutie, maar ook aan de opkomst van tijdschriften, kranten, radio's, aan het ontstaan van landelijke instellingen als vakbonden, aan de steeds sterkere zeggenschap van de staat in het leven. Het vervullen van de dienstplicht bracht jongens in garnizoenplaatsen ver buiten de eigen streek. Voor meisjes fungeerde het huishoudonderwijs als doorgeefluik voor allerlei 'moderne' – dat wil zeggen niet plaatsgebonden – produkten (zoals gelatine, aardappelmeel), technieken (wecken) en kookboeken (van bijvoorbeeld de vermaarde Haagse, Rotterdamse en Amsterdamse huishoudschool)³³.

Deze ontwikkeling naar culturele eenwording betekent niet dat er geen regionale tegenkrachten waren, die probeerden de eigen materiële en immateriële cultuur te beschermen tegen 'het gevaar van de vervlakking'. Zo trachtten verenigingen als Brabantia Nostra en Brabant Were Di het 'Brabants eigene' te behoeden voor de 'verhollandsing', tegen de verlokkingen van toerisme en massamedia, tegen de secularisatie door industrialisatie en verstedelijking³⁴. Dergelijke reacties zijn altijd te verwachten in plaatsen en perioden waarin de eigen regionale identiteit van buitenaf bedreigd wordt door economische schaalvergroting, politieke integratie of uitbreidingen van het transportnet. De zorgelijke toonzetting van de discussies over hoe het verder moet met de Nederlandse cultuur na het magische jaar 1992 illustreren hoe permanent dergelijke reacties in feite zijn. Dat bij de Europese integratie een ander schaalniveau in het geding is, doet daar niets aan af. In feite is deze integratie een logische continuering van een schaalvergrotingsproces dat al lang geleden is ingezet.

Naar de tegenkrachten is relatief weinig onderzoek gedaan. Een uitzondering is het proefschrift van Verrips over Ottoland, een dorp in de Alblasserwaard. De periode die Verrips bestudeerde – 1850-1971 – is een tijdvak waarin steeds meer functies (armenzorg, onderwijs, kerk, belastinginning, waterbeheersing, rechtspraak) aan de lokale elite van hereboeren werden onttrokken en overgeheveld naar hogere niveaus. De plaatselijke hervormde congregatie raakte meer en meer verstrikt in een net van nationaal geldende regels, uitgevaardigd door hogere besturen. Een andere bedreiging voor de eigen autonomie en identiteit waren de modernistische standpunten die aan de universiteiten opgeleide predikanten verkondigden in het orthodoxe Ottoland. Deze ontwikkelingen tasten de reeds door de

landbouwcrisis ondergraven macht van de hereboeren over de gemeenschap nog verder aan. In een poging hun machtspositie te herstellen, traden zij uit de Hervormde Kerk en gingen over naar de nieuw te stichten Gereformeerde Kerk waarin de lokale autonomie wel gegarandeerd leek. De Doleantie (1886) is een reactie vanuit (een deel van) de lokale gemeenschap – weliswaar met steun van nationale voormannen als Abraham Kuyper – op de gegroeide externe afhankelijkheid en het daaraan inherente zeggenschapsverlies van de lokale elite³⁵.

Tegenkrachten bestaan tot op de dag van vandaag. Regionale zenders zijn een onverwacht succes. Ze trekken een kwart van het totale luistervolume. Van de zenders wordt een eigen regionaal geluid verwacht: veelzeggend is het Groningse protest in 1987 tegen de vermeende of reële Hilversumse (lees Hollandse of nationale) kleuring van de regionale omroep Noord. Haar programma's zouden te weinig blijf geven van een Groningse identiteit. De populariteit van de muziekgroep Normaal die bewust de identiteit van de Achterhoek exploiteert (zoals in dialect gezongen liedjes waarin men zich afzet tegen de grote stad), spreekt eveneens boekdelen. Veelzeggend is ook dat het aandeel van de regionale kranten decennialang constant is gebleven en pas na 1985 heel traag is gaan dalen (naar 57% in 1989). Recentelijk lijken ook lokale en regionale feesten en gebruiken meer dan voorheen gekoesterd te worden. De vraag die daarbij echter gesteld moet worden is of deze nog een intrinsiek onderdeel uitmaken van de alledaagse leefwereld van de betrokkenen, dan wel gemarginaliseerd zijn tot een vorm van folklore of vrijetijdsbesteding. Hoe ook het antwoord op deze vraag luidt – nader onderzoek ernaar zou wenselijk zijn –, de voorspelling uit de jaren zestig van futurologen dat aan het cosmopolitisme de toekomst zou zijn, moet op zijn minst genuanceerd worden.

In zekere zin draagt ook het forensisme – fenomeen van de moderne wereld – aan behoud van het 'lokalisme' bij. Enerzijds brengt forensisme de mensen in een grotere wereld, maar anderzijds maakt het het aanhouden van de oude woonplaats mogelijk. Vooral in de jaren vijftig en zestig – decennia waarin de landbouw mechaniseerde – heeft forensisme dikwijls verhuizing om het werk voorkomen. Het gemiddelde 'verhuispad' van mensen – de som van de afstanden tussen de oude en de nieuwe woning (figuur 6) – is verrassend kort voor wie gelooft in de heerschappij van het cosmopolitisme. Dat bleek uit een onderzoek van Hingstman en Harts. Zij ondervroegen getrouwde mannen en vrouwen in Utrecht en omgeving over hun verhuisgeschiedenis. Vier op de tien ondervraagden hadden vanaf de geboorte tot op het moment van enquête een verhuispad van minder dan tien kilometer³⁶. Dat betekent in veruit de meeste gevallen dat ze hun hele leven in Utrecht hebben gewoond. Vooral mensen met lagere opleidingen en inkomens blijven binnen hun vertrouwde omgeving: ze zijn *locals*, geen *cosmopolitans*. Van de mensen met een lagere sociaal-economische positie heeft 51% een verhuispad van minder dan 10 km, tegenover 17% van de mensen met een hogere sociaal-economische positie (de middengroep zat met 42% er tussenin). Bij een verhuispad van honderd kilometer en meer is het beeld precies andersom: 19%

van de mensen met een lagere en 49% van de mensen met een hogere sociaal-economische status kan daarop bogen (middengroep: 26%).

Een zelfde ambivalentie als forensisme heeft het overheidsbeleid lange tijd gehad. Tot omstreeks 1980 stond het regionaal beleid van de verzorgingsstaat in het teken van ruimtelijke spreiding van (met name industriële) werkgelegenheid. Het spreidingsideaal was zowel op nationaal niveau (van de Randstad naar de perifeer gelegen landsdelen) als op provinciaal niveau te vinden. Het naar de mensen brengen van werk (in plaats van mensen naar het werk brengen) betekende dat bijvoorbeeld werkloos geraakte landarbeiders in hun eigen omgeving konden blijven wonen. Zo noemde het *Ontwikkelingsplan voor Noord-Brabant* (1950) als uiterste afstand tussen woning en fabriek een afstand van zes kilometer, een half uur fietsen. Dat uitgangspunt hield de aanleg in van maar liefst 45 nieuwe industrieterreinen in Noord-Brabant. (De keerzijde van dit voornemen werd pas recent duidelijk: behalve een versnippering en visuele aantasting van het landschap, een sterk verspreide bodemvervuiling). Het uitgangspunt werd ook ingegeven door het paternalisme dat vanouds de Brabantse autoriteiten ten toon spreidden. Zo schreef de toenmalige Commissaris van de Koningin in Noord-Brabant, De Quay, in het voorwoord tot het provinciale welvaartsplan van 1947: “Zo min mogelijk beweeglijkheid van de bevolking; een zo geleidelijk mogelijke overgang van het ene beroep naar het andere en van de ene woonplaats naar de andere. Met andere woorden, men late de mensen zoveel mogelijk in hun eigen sociaal en plaatselijk milieu”. Aan de ene kant hield het vastberaden industrialisatiebeleid van de provincie in dat nieuwe vormen van werkgelegenheid zich sterk verspreidden, aan de andere kant kon migratie naar de grote steden met hun goddeloze socialisme en onkerkelijkheid voorkomen worden.

Tegenkrachten bestonden en bestaan dus zeker, maar hun invloed lijkt althans in Nederland toch tamelijk beperkt te zijn gebleven (al zou een nader onderzoek daarnaar op zijn plaats zijn). Schaalvergroting en integratie enerzijds en individualisering anderzijds hebben de oude regionale samenlevingen aangetast. Geografisch geformuleerd: terwijl iemand voorheen woonde, werkte en zich ontspande in één tamelijk begreemd gebied, namelijk in het zelfde gebied als zijn of haar bureu, overheerst tegenwoordig de fragmentatie. Bij wijze van voorbeeld: een vrouw woont in Abcoude, heeft een baan in Amsterdam, een buitenhuisje op de Veluwe en klimt 's zomers in de Alpen. Haar buurman werkt in Den Haag, gaat in zijn vrije tijd naar het strand en brengt zijn vakanties door aan de Middellandse Zee. Dergelijke uiteenlopende activiteitenruimten dragen bij aan de ‘verbleking’ van het ooit zo veelkleurige en gecompliceerde Nederlandse tapijt, geweven uit talrijke *genres de vie régionaux*. Daarvoor in de plaats kwam één *genre de vie général*, waarin eerder sociale differentiaties (naar allerlei ‘leefstijlgroepen’ en generaties) dan regionale verschillen lijken te overheersen³⁷.



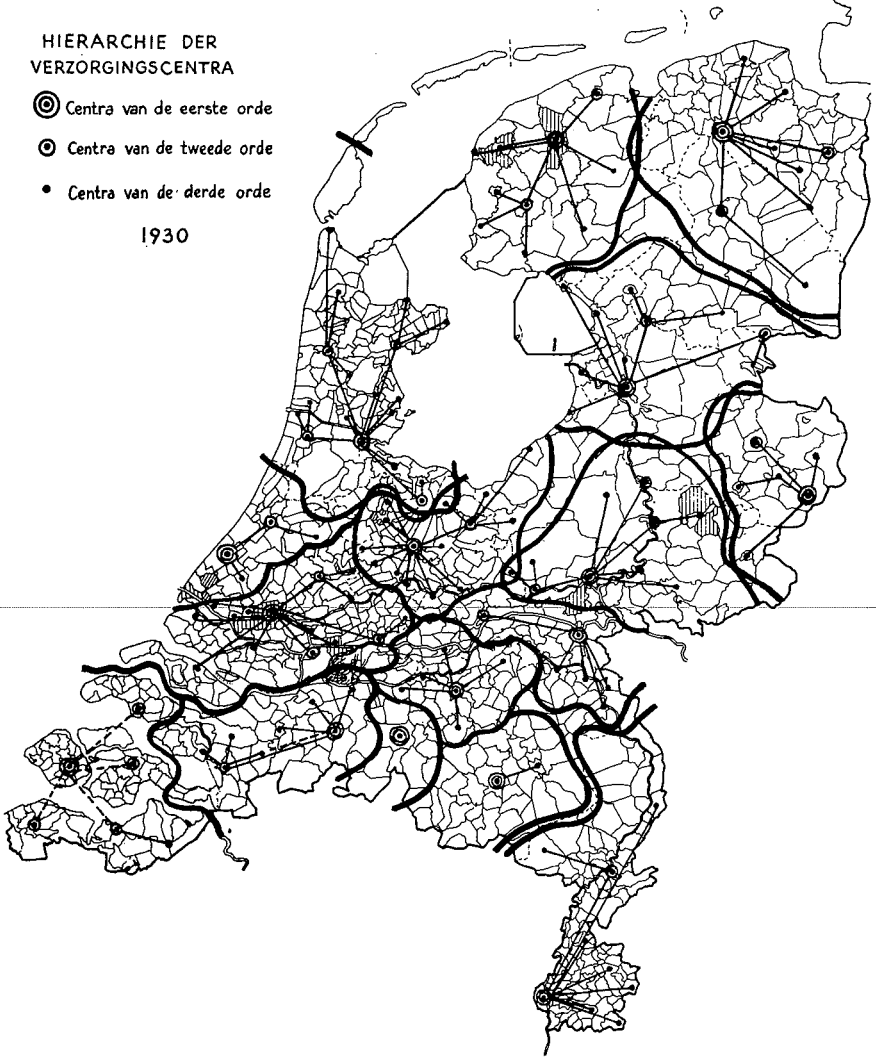
Figuur 1

Het traditionele Nederland: een mozaïek van homogene regio's. Elke regio vormt een zekere eenheid, die tijdens de modernisering van Nederland is verbrokken. De kaart is overgenomen uit: H.J. Keuning, *De Historisch-geografische landschappen van Nederland* (Gorinchem 1946).

HIERARCHIE DER
VERZÖRGINGSCENTRA

- ⊙ Centra van de eerste orde
- ⊙ Centra van de tweede orde
- Centra van de derde orde

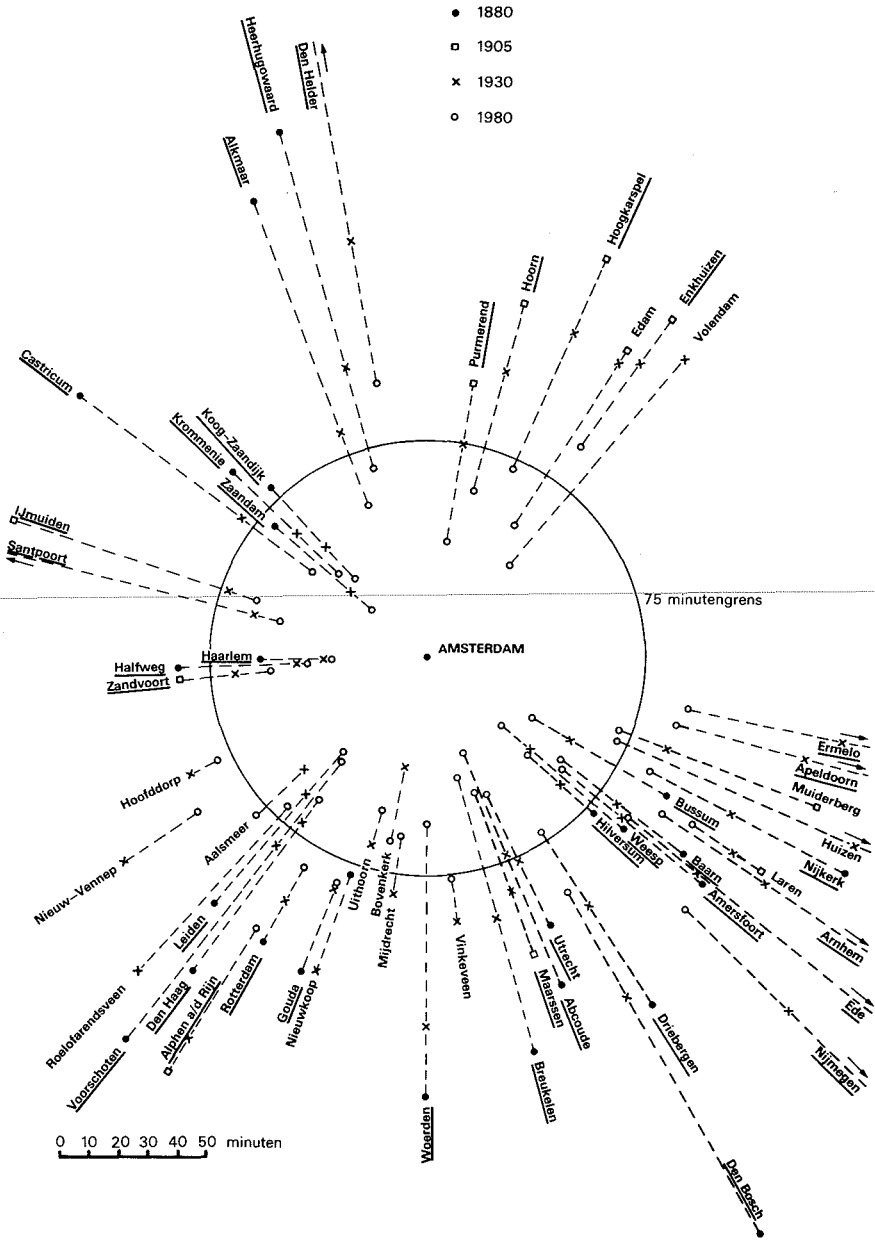
1930



Figuur 2

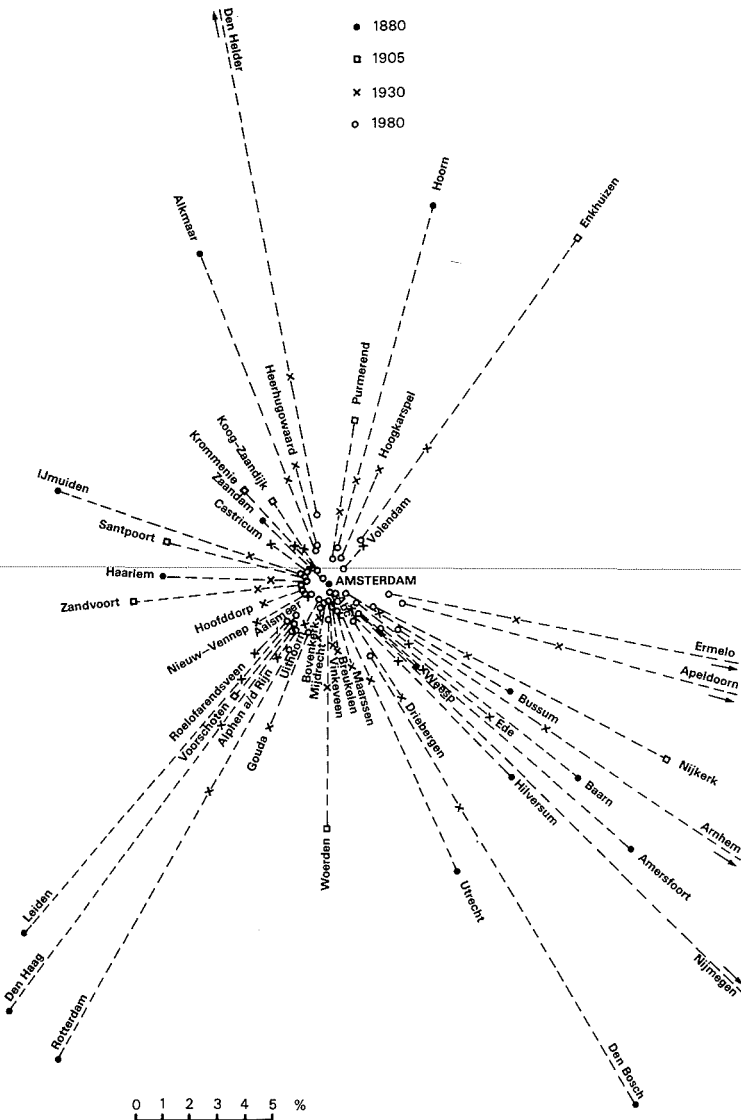
Nederland als een hiërarchisch stelsel van nodale regio's. Elk gebied is door zijn betrokkenheid op een centrale plaats onderdeel van een nodale regio. Er is sprake van een 'nested hierarchy': elke nodale regio ligt weer ingebed in een nodale regio van hogere orde. In het transformatieproces hebben nodale regio's meer, homogene regio's minder gewicht gekregen.

- 1880
- ◻ 1905
- × 1930
- 1980



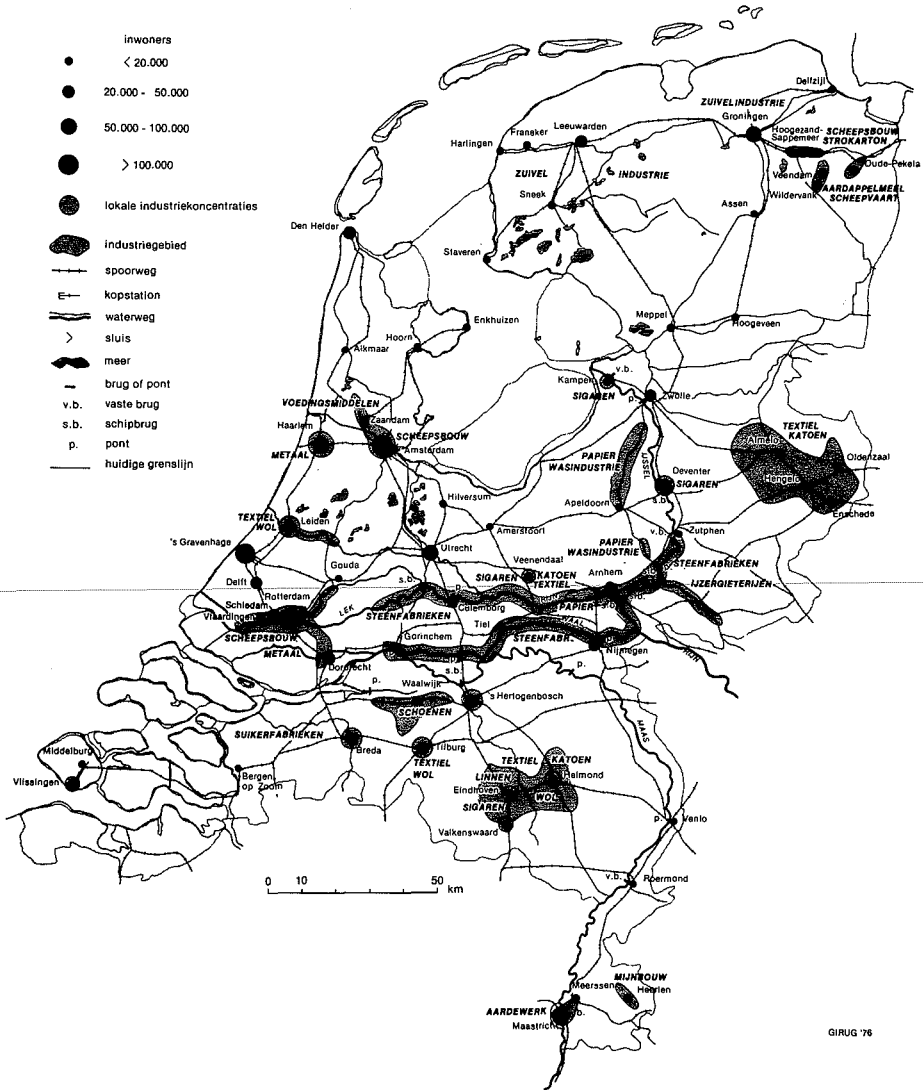
Figuur 3

Negenenvijftig plaatsen en hun afstand, uitgedrukt in aantal minuten reistijd per openbaar vervoer tot Amsterdam, in de periode 1880-1980. Onderstreepte plaatsen zijn per trein bereikbaar. Steeds meer plaatsen kwamen in de 75-minutengrens te liggen en werden daardoor aantrekkelijk als woonplaats voor forensen.



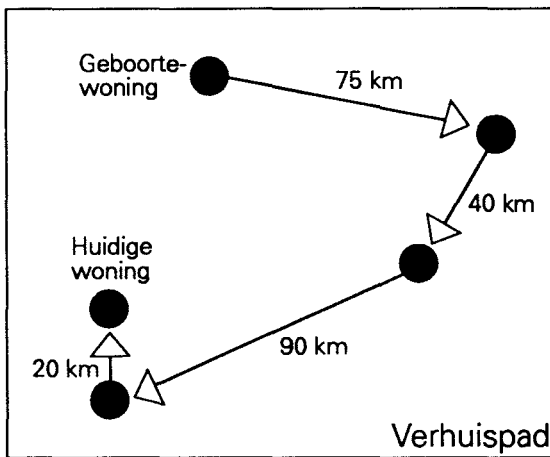
Figuur 4

Negenenvijftig plaatsen en hun afstand, gemeten in reiskosten, tot de hoofdstad in het tijdvak 1880-1980. De prijs van een enkele reis laagste klasse wordt voor vier jaren (1880, 1905, 1930 en 1980) uitgedrukt als een percentage van het netto-weekinkomen van een mannelijke nijverheidsarbeider. In verhouding tot het inkomen zijn treinkaartjes zeer veel goedkoper geworden – een noodzakelijke voorwaarde voor forensisme op grote schaal.



Figuur 5

De regionaal-economische specialisatie van Nederland aan het einde van de negentiende eeuw volgens Keuning.



Figuur 6

Het idee van een verhuispad. Gelet op de lengte is de kans het grootst dat het verhuispad is van iemand met een hogere sociaal-economische positie. Uit het in noot 39 aangehaalde onderzoek blijkt dat iemand met een lagere sociaal-economische status gemiddeld een drie keer zo kort verhuispad heeft als iemand met een hogere status (46 tegenover 136 km; de middengroep valt daar met 67 km tussenin).

The Regional Metamorphosis of the Netherlands since the 1850s

The socio-spatial organisation of the Netherlands (and Western Europe) has changed dramatically since the nineteenth century. Pre-industrial European society consisted of a mosaic of homogeneous regions. These regional societies knew only limited interregional relationships. The patterns of life were embedded in the regional geographical environment, with its specific constraints and opportunities. From a geographer's point of view, present-day society is a complex hierarchical system of city regions, defined by long-distance commuting and influenced by global networks and decisions in distant countries.

This article analyses the process of regional restructuring through its symbols (for instance, the introduction of a single nationwide time zone in 1909), its determinants (telegraph, railways, radio and television, the rise of the nation-state and, in the 1950s, the welfare state), and its countervailing forces (for example, regional movements). The paper then discusses the two main consequences of this process for regional societies: economic specialisation and socio-cultural unification.

* Dr. B.C. de Pater is verbonden aan de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Utrecht.

1. Stefan Zweig, *Die Welt von Gestern. Erinnerungen eines Europäers* (Frankfurt am Main 1970; oorspr. 1944) 226-227.

2. Fernand Braudel, *The perspective of the world. Civilisation and capitalism 15th-18th century*, volume III (London 1985) 282.

3. Eugen Weber, *Peasants into Frenchmen. The modernization of rural France 1870-1914* (London 1977).

4. Zie voor een overzicht van die traditie: Ann Buttimer, *Society and milieu in the French geographic tradition* (Chicago 1971). Velen hebben zich gewaagd aan een definitie van het begrip 'genre de vie'. Een van de meest geslaagde is van J.C. van Hoof: "het overgeërfde, in gewoonten en tradities verankerde en daardoor stabiele geheel van materiële technieken, sociale organisatievormen, waarden, normen en doeleinden, dat een (rurale) groep in relatie tot het omgevende milieu van lieverlede heeft ontwikkeld". De associatie van een premoderne samenleving met onveranderlijkheid was in de Franse geografie sterk aanwezig. De definitie is afkomstig uit een niet officieel gepubliceerde syllabus: *Hoofdzaken uit de 'algemene' geschiedenis van de geografie van de mens* (Amsterdam 1983) 99.

5. De kaart is afkomstig uit H.J. Keuning, *De historisch geografische landschappen van Nederland* (Gorinchem 1946).

6. A.J. Wichers, *De oude plattelandsbeschaving. Een sociologische bewustwording van de 'overheerigheid'* (Wageningen 1965) 69.

7. A.J. Wichers (noot 6) 203. De grondsoortengrens scheidt bijvoorbeeld ook de gebieden met een van oudsher omvangrijke zelfvoorziening (Oost- en Zuid-Nederland) van gebieden met een geringere zelfvoorziening. Zie Jozien Jobse-Van Putten, 'De zelfvoorziening in ruimtelijk perspectief', *Volkskundig Bulletin* 16 (1990) 21-46.

8. H.J. Keuning (noot 5) 17.

9. H.J. Keuning (noot 5) 48-49.

10. Citaten zijn afkomstig uit bijdragen van K. ter Laan, J.P. Wiersma en P.J. Meertens in P.J. Meertens en Anne de Vries, red., *De Nederlandse Volkskarakters* (Kampen 1938), achtereenvolgens p. 17, 15, 42 en 244-245.

11. M.W. Heslinga, 'De Veluwe'. In: W. Banning (red.), *Handboek Pastorale Sociologie*, deel IV (Den Haag 1957) 306-370, spec. 334.

12. Zie bijvoorbeeld A. Weijnen, 'De dialecten'. In: G.J.A. Mulder (red.), *Handboek der Geografie van Nederland*, deel II (Zwolle 1951) 318-363.

13. A.J. Dekker, 'De volkskundevragenlijsten van het P.J. Meertens-Instituut', *Volkskundig Bulletin* 15 (1989), 60-84. Van de *Volkskunde-Atlas voor Nederland en Vlaams-België* (Antwerpen/België 1959, 1965, 1968, 1969) verschenen vier afleveringen.

14. H. Blink, *Een tijd- en levensbeeld. Autobiographie. Ora et labora* (Den Haag 1932) 38.

15. Het navolgende is ontleend aan de doctoraalscriptie sociale geografie van Bart Nauta, *Naar eenheid van tijd in Nederland 1835-1909* (Amsterdam 1987) 66-77. Een samenvatting van deze scriptie, geschreven samen met Hans Knippenberg, verscheen onder dezelfde titel in *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* 15 (1989) 324-346.

16. Jan de Vries, 'Barges and capitalism. Passenger transportation in the Dutch economy 1632-1839', *AAG-Bijdragen* 21 (1978) 99-100.

17. Ben de Pater, 'Van land met steden tot stedenland. Een kleine historische stadsgeografie van Nederland', *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 7 (1989) 41-56.

18. P. Kooij, 'Peripheral cities and their regions in the Dutch urban system until 1900', *The Journal of Economic History* 48 (1988) 357-371.

19. H.J. Keuning, 'Proeve van een economische hiërarchie van de Nederlandse steden', *Tijdschrift voor Economische Geografie* 39 (1948) 566-581. Iets eerder, in januari 1948, verscheen de dissertatie van Ch.A.P. Takes, *Bevolkingscentra in het oude en het nieuwe land* (Alphen: Samson), met daarin de constructie van verzorgingsgebieden van oude plaatsen rondom de IJsselmeerpolders. De oudste regionalisering van Nederland in nodal regio's is van 1938 en geschiedde op basis van telefoongesprekken; zie M. Boetje, 'Kaart van 130 verzorgingsgebieden, samengesteld op grond van de concentratie en frequentie van het telefoonverkeer', *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 41 (1950) 268-270. In 1967 publiceerde W. Voster een nodale regionalisering van Nederland op grond van het verzorgingsbereik van onderwijs, toneelvoorstellingen, concerten en tentoonstellingen. Zie zijn proefschrift en kaartenbijlage bij: *De cultureel-geografische indeling van Nederland. Proeve van een beredeneerde hiërarchie van culturele gebieden en centra* (Rotterdam 1967). Het breedste overzicht geeft het proefschrift van J. Buursink, *Centraliteit en hiërarchie* (Assen 1971).
20. Alle nevenklokken liepen gelijk aan de hoofdklok. Het systeem van 'master- and slave clocks' was een uitvinding van de Brit Alexander Bain, die in 1847 via een telegraaflijn een nevenklok in Glasgow gelijk liet lopen aan een hoofdklok in Edinburgh. Zie Douwe Draaisma, *Het verborgen raderwerk. Over tijd, machines en bewustzijn* (Baarn 1990) 62.
21. Douwe Draaisma (noot 16) 71.
22. D.J. van der Ven, 'Volksgebruiken en volksfeesten'. In: J. de Vries (red.), *Volk van Nederland* (Amsterdam 1937), 231-292, spec. 291. Veelzeggend is dat Van der Ven de oranje-feesten volslagen negeerde. Zie voor een case-studie van het verdringingsproces in Winterswijk een conferentiepapier van Gerrit Wildenbeest, *Van Quanselbier naar oranjebitter. Over de ontwikkeling van publieke feesten in de Achterhoek* (Landbouwhogeschool Wageningen 1985). Voorts: John Helsloot, 'Kermis - Koninginnedag - Karnaval', *Mededelingen van het P.J. Meertens-Instituut* no. 32 (1980) 10-13.
23. Zie Q.J. Munters, *De stille revolutie op het agrarische platteland* (Assen 1989).
24. De voornaamste bronnen van tabel 1 zijn: CBS, *Jaarcijfers voor het Koninkrijk der Nederlanden* (Den Haag) en Departement van Waterstaat, *Statistiek van het Vervoer op de Spoorwegen en Tramwegen in Nederland* (Den Haag), diverse jaargangen. Voor een enkel jaar is soms een cijfer niet bekend; in dat geval is een aangrenzend jaar genomen. Overzichten over de historische ontwikkeling van de ruimtelijke mobiliteit geven G.A. Hoekveld, 'Verkeer en ruimtelijke ordening', *Spiegel Historiaal* 11 (1976) 532-538, 574 en Hans Knippenberg en Ben de Pater, *De eenwording van Nederland. Schaalvergroting en integratie sinds 1800* (Nijmegen 1988), hoofdstuk 3.
25. Hen Schmal, 'De tram in Nederland', *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 7 (1989) 73-89.
26. Géén voldoende voorwaarde, zoals J.J. Voskuil aantoonde. Zie zijn 'De weg naar luilekkerland', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden* 98 (1983) 460-482 en zijn 'De beperkingen van de geografische methode', *Volkskundig Bulletin* 10 (1984) 111-125.
27. Gegevens voor de tabel zijn ontleend aan: Ben de Pater en Henk Schmal, *Reistijden, reiskosten en forensisme op Amsterdam in de periode 1855-1980* (Amsterdam 1982). Ook de figuren 3 en 4 zijn uit dit rapport afkomstig.
28. Zie voor een case-studie van dit proces: Cees Cortie, *Alkmaar, van streekcentrum naar groeikern*. Nederlandse Geografische Studie no. 47 (Amsterdam 1987).
29. G.A. Hoekveld, 'Nederland, deel van de wereld'. In: B.C. de Pater, G.A. Hoekveld en J.A. van Ginkel (red.), *Nederland in delen. Een regionale geografie* (Houten: De Haan), deel I, 17-39.
30. De kaart is afkomstig uit: H.J. Keuning, *Kaleidoscoop der Nederlandse landschappen. De regionale verscheidenheid van Nederland in historisch-geografisch perspectief* (Den Haag 1979).
31. H.J. Keuning, *De Groninger veenkolonien. Een sociaal-geografische studie* (Amsterdam 1933), hoofdstuk XII.
32. D.P. Keizer, *Friese vrijheid in ondernemerstand. Een studie naar de externe controle van de industrie* (Assen 1985), hoofdstuk 6.
33. J. Jobse-van Putten, "'Met nieuwen tijd, komt nieuw (w)eten". Invloed van het voedingsonderwijs op de Nederlandse voedingsgewoonten, ca. 1880-1940', *Volkskundig Bulletin* 13 (1987) 1-29. Voorts: Anneke H. van Otterloo, 'Voedzaam, smakelijk en gezond. Kookleressen en pogingen tot verbetering van eetgewoonten tussen 1880 en 1940', *Sociologisch Tijdschrift* 12 (1985) 495-542.

34. F.J.J. Engels, 'West-Brabant: van diligence tot telematica'. In: B.C. de Pater, G.A. Hoekveld en J.A. van Ginkel (red.), *Nederland in delen. Een regionale geografie* (Houten: De Haan), deel II, 29-51. Meer in het algemeen over 'tegenkrachten': John Langton, 'The industrial revolution and de regional geography of England', *Transactions of the Institute of British Geographers* 9 (1984) 145-167.
35. J. Verrips, *En boven de polder de hemel. Een antropologische studie van een Nederlands dorp 1850-1971* (Groningen 1978).
36. J.J. Harts en L. Hingstman, *Verhuizingen op een rij. Een analyse van individuele verhuisgeschiedenissen*. Nederlandse Geografische Studies 13 (Utrecht 1986). Het korte verhuispad van lagere sociaal-economische groepen weerspiegelt niet alleen een gehechtheid aan de eigen omgeving, maar ook: 1) de grotere dichtheid van banen: wie als verkoper bij de Hema wegmoet, kan wellicht elders in het winkelcentrum aan de slag; wie als medisch specialist een baan zoekt, moet (bijna) het hele land als sollicitatiegebied nemen; 2) het gevangen zijn in een goedkope woning in de sociale sector; buiten de eigen gemeente komt men niet in aanmerking voor woningtoewijzing terwijl men een koopwoning niet kan bekostigen.
37. Vergelijk ook: P. Dekker, 'Lokale en regionale verscheidenheid in politieke cultuur in Nederland', *Geografisch Tijdschrift* 22 (1988) 256-271.