UNIVERSITY OF AMSTERDAM

UvA-DARE (Digital Academic Repository)

[Bespreking van: A. van der Woud (2024) De steden, de mensen. Nederland 1850-1900]

van Hasselt, L.

DOI
10.51769/bmgn-lchr.23664

Publication date
2025

Document Version
Final published version

Published in
BMGN - Low Countries Historical Review

License
CC BY

Link to publication

Citation for published version (APA):
van Hasselt, L. (2025). [Bespreking van: A. van der Woud (2024) De steden, de mensen. Nederland 1850-1900]. *BMGN - Low Countries Historical Review*, *140*, Article review 28. https://doi.org/10.51769/bmgn-lchr.23664

General rights
It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations
If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: https://uba.uva.nl/en/contact, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, P.O. Box 19185, 1000 GD Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

UvA-DARE is a service provided by the library of the University of Amsterdam (https://dare.uva.nl)

Download date:13 Nov 2026

Auke van der Woud, ***De steden, de mensen. Nederland 1850-1900*** (Amsterdam: Prometheus, 2024, 456 pp., ISBN 9789044655209).

Na de opening van de eerste spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem in 1839 breidde het Nederlandse spoornet zich snel uit. Eenmaal aangekomen bij de Duitse grens stuitten de spoorwegbouwers op een probleem. De Nederlandse spoorrails lagen op twee meter afstand van elkaar, terwijl het spoor elders in Europa slechts 1,43 meter breed was. Wat te doen? Er zouden aparte stations aan de grens moeten komen om mensen en goederen van de ene trein in de andere te laden. Na jaren van koppige volharding gaven de Nederlandse spoorwegbazen hun verzet op. 1,43 meter werd ook hier de nieuwe standaard. Collectief overstappen aan de grens was niet meer nodig.

Het zijn zulke weetjes die de boeken van emeritus hoogleraar architectuurgeschiedenis Auke van der Woud aantrekkelijk maken voor zowel een academisch als een breder publiek. Een ogenschijnlijk triviaal onderwerp als de breedte van treinrails raakt letterlijk aan de basis van Europese samenwerking. *De steden, de mensen* laat zien hoe Nederland in de tweede helft van de negentiende eeuw op allerlei terreinen in beweging kwam. Voor een boek met de titel *De steden, de mensen* gaat het relatief vaak over niet-stedelijk gebied, maar dat is eerder een aanbeveling dan een vorm van kritiek. Waarschijnlijk is de titel vooral gekozen als tegenhanger van Van der Wouds vorige boek *Het landschap, de mensen. Nederland 1850-1940* (2020), waarin de ontwikkeling van het Nederlandse landschap centraal staat. Dat boek beslaat een iets langere periode, maar is qua opzet zeer vergelijkbaar en ook qua thematiek is er enige overlap. Ook veel thema's uit *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland* (2016) keren terug in dit nieuwe boek van Van der Woud.

De steden, de mensen is gebaseerd op een brede selectie aan (Nederlandstalige) literatuur over uiteenlopende aspecten van het negentiende-eeuwse leven, met de nadruk op stedelijke fenomenen. Het is geen archiefstudie, maar Van der Woud citeert wel uit allerlei negentiende-eeuwse tijdschriften en andere relatief onbekende bronnen. Uit ogenschijnlijk niet al te spannende gemeentelijke publicaties en vakbladen, zoals het weekblad voor het bouwbedrijf *De Opmerker*, haalt Van der Woud wetenswaardigheden waarmee hij de relatie legt tussen nieuwe wetgeving, de opkomst van moderne techniek en stedelijke ontwikkelingen. Het boek bestaat uit tien delen die uiteenvallen in 51 korte hoofdstukjes met titels als 'Burgerrecht, burgerplicht', 'Asfalt, hout en stortende paarden' en 'Olie, tijd en geld'. Elk hoofdstuk begint met een sprekende afbeelding van – in de meeste

Published by Royal Netherlands Historical Society | KNHG
Creative Commons Attribution 4.0 International License
DOI: 10.51769/bmgn-lchr.23664 | www.bmgn-lchr.nl | e-ISSN 2211-2898 | print ISSN 0165-0505

gevallen – onbekende negentiende-eeuwse burgers. Er zitten prachtige foto's tussen van onder anderen Jacob Olie en George Hendrik Breitner. Van der Woud heeft relatief veel aandacht voor de grote steden Amsterdam en Rotterdam, maar hij besteedt ook ruim aandacht aan technologische vernieuwingen en de fundamentele principes van openbaar bestuur die het hele land raakten.

De auteur staat met name uitgebreid stil bij de opkomst van het liberalisme. In dat opzicht lijkt dit boek op een andere recente geschiedenis van de negentiende eeuw: *De wentelende eeuw* (2024) van de Amsterdamse historicus Niek van Sas. Zowel Van Sas als Van der Woud benadrukt dat het negentiende-eeuwse liberalisme niet moet worden afgedaan als karikaturale 'nachtwakersstaat' (het latere frame van socialisten als Henriëtte Roland Holst), of worden vernauwd tot een ongeïnteresseerd laisser-faire. Van der Woud noemt deze laatste term 'een cliché, een stoplap die het nadenken over de negentiende-eeuwse overheid stilzet' (192). Net als Van Sas betoogt hij dat de grote vernieuwingen uit de late negentiende eeuw juist vooral te danken waren aan (sociaal)liberalen.

Wie de negentiende-eeuwse bestuurscultuur door een moderne bril beziet, kan niet anders dan opmerken hoe weinig de overheid ingreep. Van der Woud bekijkt de ontwikkelingen echter vanuit het omgekeerde perspectief door deze te vergelijken met de periode vóór de grondwet van Thorbecke. Dat is verhelderend. Na het autocratische regime van Koning Willem I was het liberalisme voor velen geen passief laisser-faire, maar juist een bevrijding. 'Voor Thorbecke en zijn geestverwanten had het een revolutionair karakter, het stond voor een afscheid van een verstarde bestuurscultuur, voor een afscheid van ambtelijke willekeur, van rechtsonzekerheid, afscheid van perscensuur, van een overheid die geen vertrouwen durfde te geven aan volksvertegenwoordigers en aan ondernemende, ambitieuze burgers' (36). Zo bezien waren de negentiende-eeuwse liberalen activistischer dan ze in het verleden vaak zijn afgeschilderd.

Van der Woud beschrijft bijvoorbeeld hoe de liberalen zich afkeerden van het mercantilisme, een vorm van economisch denken die dankzij Trump en de zijnen opeens weer actueel is: 'de theorie die beloofde dat de rijkdom van een land, een landsdeel of een stad ontstaat door de eigen producten te bevoordelen en te beschermen; subsidies, monopolies, gilden, hoge invoerrechten horen daarbij, in het uiterste geval kan een handelsoorlog nodig zijn' (351). Thorbecke en de zijnen zagen juist wél het belang van het slechten van tariefmuren, het afschaffen van tolgelden en het gelijktrekken van de rails om internationale samenwerking te stimuleren.

Tegelijkertijd geeft Van der Woud aan dat de meeste stadsbewoners in erbarmelijke omstandigheden leefden, zoals hij al in 2010 beeldend beschreef in *Koninkrijk vol sloppen*. Van der Woud verklaart het gebrek aan overheidsingrijpen in de steden niet uit desinteresse, maar uit de gebrekkige aansluiting van nationale op gemeentelijke wetgeving. 'De impasse ontstond

doordat het Rijk geen wet maakte die de gemeentelijke autonomie aantastte, terwijl de gemeenten niet veel deden omdat ze geen wettelijk kader hadden om de sanering van de steden drastisch en grootschalig aan te kunnen pakken' (216). Die uitleg verklaart echter niet de opvallende verschillen tussen steden onderling. Zo besloot het Arnhemse stadsbestuur al in 1817 om de oude stadswallen om te bouwen tot wandelgebied en investeerde Rotterdam in 1851 in een modern stadsziekenhuis, het Coolsingelziekenhuis. Beide initiatieven stonden in schril contrast met Amsterdam, waar het stadsbestuur zich uiterst passief opstelde. Daar was laisser-faire tot 1890 wel degelijk het uitgangspunt. Het stadsbestuur was op zich niet tegen stedelijke vernieuwingen, zolang ze maar afkomstig waren van particulieren en niet uit de overheidskas betaald hoefden te worden.

Overtuigender is Van der Woud wanneer hij schrijft over het principiële dilemma van de sociaalliberalen: ze waren voorstander van individuele vrijheid, maar vonden ook dat de staat een sociale taak had. Al na de eerste cholera-epidemie in de jaren 1830 hadden hygiënisten het verband gelegd tussen de verspreiding van besmettelijke ziekten en de woonomstandigheden in sloppenwijken. Maar overheidsingrijpen in de woningmarkt raakte een principieel punt, dat Van der Woud helder weergeeft: 'De kwestie waar het hier om gaat is de spanning tussen wat een overheid moet doen en wat ze mag doen. Mensen gezond willen maken betekent ingrijpen in de persoonlijke levenssfeer en schadelijke factoren verbieden' (204). Uiteindelijk kozen de sociaalliberalen voor een groter overheidsingrijpen, zelfs waar dit ten koste ging van de persoonlijke vrijheid van de burger.

Wanneer mag of moet de overheid ingrijpen, zelfs wanneer dit ten koste gaat van de vrijheid van het individu? Dat dilemma, tussen overheidsingrijpen en persoonlijke vrijheid, is in de huidige eeuw nog even actueel als in de negentiende. Hoeveel ongezond eten en drinken laten we bijvoorbeeld toe in onze supermarkten? En hoeveel luchtvervuiling op plekken waar mensen wonen? Van der Woud roept de prikkelende vraag op hoe de historici van de toekomst zullen oordelen over het gezondheidsbeleid van vandaag. *De steden, de mensen* is een rijke, toegankelijk geschreven geschiedenis van Nederland in de tweede helft van de negentiende eeuw, die aanzet tot nadenken over het heden.

Laura van Hasselt, Universiteit van Amsterdam