

‘De schoone staat van Nederland’

HAN MEYER

Een nieuwe wereld van Auke van der Woud laat zich lezen als een spannend jongensboek. Niet alleen vanwege de vormgeving (een ‘lekker boek’) en de schrijfstijl, maar ook vanwege het onderwerp: een boek over de adolescentie van de Nederlanders, die op weg naar zijn volwassenheid allerlei spannende avonturen beleeft en streken uithaalt. Met vallen en opstaan bereikt onze ondegende maar toch sympathieke kleine schelm de deur van de moderne wereld van de twintigste eeuw. Die zal hem overigens, met twee wereldoorlogen voor de boeg, nog bitter tegenvallen, maar daarover gaat het nu even niet.

Een nieuwe wereld is een boek dat om meerdere redenen op het juiste moment op de markt komt. Het boek houdt ons een spiegel voor van de actualiteit. Neem bijvoorbeeld de huidige ontwikkeling ten aanzien van de privatisering van het openbaar vervoer, de telefoon, en al die andere netwerken van vervoer en communicatie waarover *Een nieuwe wereld* ons leert dat ze voor een groot deel begonnen zijn vanuit het particulier initiatief, maar uiteindelijk haast allemaal ‘openbare werken’ worden. Langzamerhand zien we de nationale overheid zich een rol aanmeten en daarmee zichzelf in belangrijke mate legitimeren als het publieke lichaam bij uitstek dat de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de coördinatie van deze grote bouwopgave. Sindsdien is de centrale rol van de nationale overheid in de infrastructuur en ruimtelijke ordening aanvankelijk verder toegenomen, om in de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw tot een hoogtepunt te komen. Daarna is operatie ‘terugtrekkende overheid’ ingezet, met decentralisatie, meer markt, et cetera, om uiteindelijk, anno 2008, uit te komen in een situatie die wel erg veel lijkt op de in *Een nieuwe wereld* beschreven zoektocht naar een taakverdeling tussen overheid en markt. Het is bijna beschamend om te beseffen dat we nu weer ongeveer op hetzelfde punt zijn aangeland als waar het medio negentiende eeuw begon, inclusief alle mankementen die horen bij een slechte afstemming tussen publieke en private verantwoordelijkheden.

Een nieuwe wereld laat zien dat met de toenemende rol van de nationale overheid als opdrachtgever en ook steeds meer als vormgever van spoorwegen, rijkswegen, waterwegen, het begrip ‘natiestaat’, dat vanaf midden negentiende eeuw een centraal begrip werd, ook een concrete, fysieke inhoud krijgt. Omgekeerd is het zo dat met het afstoten van die rol door de nationale overheid, het begrip natiestaat langzamerhand zijn betekenis verliest. Een duidelijk alternatief is er echter vooralsnog niet, als je tenminste de afwijzing van de Europese grondwet door de Nederlandse kiezers in ogenschouw neemt, alsmede de mislukte pogingen om stadsprovincies of een Randstadprovincie te vormen. *Een nieuwe wereld* geeft een beeld van een natie in opbouw, die min of meer optimistisch bezig is zichzelf te definiëren en in te vullen. Een schrill contrast met de verwarring waarin de natie Nederland nu verkeert.

Interessanter nog dan die veranderende rol van de nationale overheid, is dat je tijdens het lezen van *Een nieuwe wereld* langzamerhand de natiestaat Nederland ziet ontstaan als een fysiek bouwwerk op een grondgebied dat dankzij dat bouwwerk een samenhang verkrijgt. Het boek toont hoe de natiestaat Nederland als een fysieke, technische constructie tot stand komt, en tegelijk een nieuwe positie verwerft in de wereld: sporen, kanalen, wegen, dijken, telegraaf, telefoon, trein, smeden het grondgebied dat 'Nederland' heet tot een geheel en zijn daarmee ook voor een belangrijk deel verantwoordelijk voor de natiestaat Nederland als *mentale* constructie, als *idee*. Het boek is complementair en tegelijk tegengesteld aan dat andere prachtige boek van Van der Woud, *Het lege land*, waarin hij het Nederland aan de vooravond van die grote moderniseringsoperatie beschrijft: een nog leeg land, met woeste gronden en wilde wateren, met steden en streken die vele dagmarsen van elkaar liggen en zich nog van verschillende tijden, munteenheden en maatstelsels bedienen.

De staatkundige eenwording van Nederland in de negentiende eeuw vormde niet alleen een voorwaarde voor de aanleg van de nieuwe netwerken en normalisaties, maar het is ook andersom: de nieuwe netwerken en normalisaties smeedden de kersverse Nederlandse staat aaneen tot een samenhangend grondgebied en droegen bij tot het robuuster maken van Nederland als idee.

Deze totstandkoming van Nederland als samenhangend grondgebied en als natiestaat is juist interessant omdat het fenomeen van de natiestaat op dit moment zo ter discussie staat. In het kader van de 'globalisering', Europese eenwording en wat dies meer zij wordt alom getwijfeld aan het nut en de betekenis van het voortbestaan van naties, evenals aan het voortbestaan van steden. Moderne profeten als Manuel Castells en Saskia Sassen hebben de afkalving van de positie van steden en staten voorspeld en het toenemend belang van *regio's* aan de orde gesteld. In een interview herziet Sassen overigens deze stelling; ze moet tot haar verrassing vaststellen dat steden en naties wel degelijk nog steeds een betekenisvolle rol spelen in de huidige globaliseringsprocessen.¹

Zowel steden als staten zijn niet alleen fysieke maar vooral mentale constructies, en ook de vorming van de metropolitane regio's en van een Europese gemeenschap zal alleen slagen als de fysieke eenwording van betekenis kan zijn voor de mentale eenwording. Die nieuwe vormen van eenwording zullen overigens niet automatisch een *vervanging* van oude eenheden betekenen, zoals ook de vorming van de natiestaat Nederland niet een vervanging van steden en provincies was maar een nieuwe laag aan de bestaande lagen toevoegde.

De negentiende eeuw, Van der Wouds specialiteit, is een soort historische groeistuijp, waarin heel veel gebeurt en een enorme moderniseringsslag wordt gemaakt – zoals ook de zeventiende eeuw dat was, en de naoorlogse decennia van de twintigste eeuw.

Het is interessant om een vergelijking te maken met die andere perioden van historische groeistuijpen, met name wat betreft de relaties in die perioden

¹ Interview met Saskia Sassen door Marc Leijendekker, *NRC Handelsblad*, 24 februari 2007.

tussen fysieke en mentale constructies van steden, provincies, naties of supranationale eenheden.

De zestiende en zeventiende eeuw bijvoorbeeld vormden een periode waarin vooral de *steden* als nieuwe machtige partij op het podium van de politieke macht verschenen, en stadsvorming niet alleen een kwestie was van het bouwen van een verdedigingswal maar ook van representatie en cultivering van de stad als idee, die van belang was voor het culturele en politieke zelfbewustzijn van de stedelijke burgerij. De betekenis van de stedenbouwkundige ontwerpen van die periode met een nieuwe esthetische orde die de stad niet alleen als fysieke maar vooral ook als mentale constructie vorm gaf, komt onder andere naar voren in de proefschriften van Taverne en Van den Heuvel.

In dezelfde periode ontstond ook de embryonale vorm van de staat der Nederlanden, in de hoedanigheid van de Republiek der zeven provinciën. Maar degene die als de grote pleitbezorger van deze staatsvorming optrad, Van Oldenbarnevelt, heeft dat pleidooi met de dood moeten bekopen.² Nederland als idee bestond nog nauwelijks, niet in de laatste plaats omdat de *fysieke* constructie van Nederland nog niet bestond.

In de achttiende en begin negentiende eeuw is het idee van Nederland als samenhangende natie verder ontwikkeld door onderwijzers, dominees en nationale dichters als Tollens en Potgieter, en was er sprake van een serie opeenvolgende vormen van staatkundige eenheid, van Bataafse Republiek tot de Grondwet van 1848.

Opvallend is dat in die ontwikkeling van de staat der Nederlanden als idee *geschiedenis* en *landschap* zo'n belangrijke rol speelden. Voor de Bataafse Republiek was de geconstrueerde geschiedenis van de Batavieren een belangrijke ideologische legitimatie van de 'Nederlandse eigenheid' (of identiteit zoals we tegenwoordig zouden zeggen); voor dichters als Tollens en Potgieter was dat het 'authentieke' (ook een woord dat tegenwoordig weer opgeld doet) landschap van de polders ('uit een moeras wrocht de vlijt van die helden' – Potgieter). Ook veel landschapsschilders van de tweede helft van de negentiende eeuw, zoals Willem Roelofs³, legden zich toe op het afbeelden van wat ze als een typisch, authentiek Nederlands landschap beschouwden: een leeg en nat polderlandschap, weilanden en koeien, indrukwekkende wolkenluchten, hier een daar een molen, een enkele kerktoren. Maar absoluut géén spoorwegen, kanalen, telefoon- en telegraafpalen.

Gezien deze cultivering van geschiedenis en ongerepte landschappen is het aannemelijk dat de ontwikkeling van de nieuwe netwerken van *Een nieuwe wereld* op zijn minst controversieel was en gepaard ging zoniet met verzet dan toch met veel discussie. Dat geldt in elk geval voor veel steden, waar grote doorbraken moesten plaatsvinden ten behoeve van spoorlijnen. Bekend is het maatschappelijk gekrakeel naar aanleiding van de bouw van het station in Amsterdam, dat het zicht op het IJ blokkeerde, en van het luchtspoor in

² Ben Knapen, *De man en zijn staat. Johan van Oldenbarnevelt 1547-1619* (Amsterdam 2005).

³ Van Willem Roelofs vond van 17 maart t/m 13 mei 2007 een overzichtstentoonstelling plaats in de Kunsthall te Rotterdam.

Rotterdam, dat de historische Oude Haven een heel ander aanzicht gaf. De aanleg van spoorlijnen en andere infrastructuren door de open landschappen moeten ook voor de nodige ophef gezorgd hebben.

Wat ik tot mijn verwondering mis in *Een nieuwe wereld*, is het antwoord op de vraag welke esthetische ideologie een rol speelde bij het ontwerpen van de nieuwe netwerken. Bij de totstandkoming van het fysieke bouwwerk van de natiestaat zullen niet alleen functionele, technische en logistieke motieven een rol hebben gespeeld, maar ook een nieuwe esthetische ideologie om de betekenis van deze nationale openbare werken als exponent van de nieuwe natiestaat te benadrukken, en om de pleitbezorgers van behoud van de 'authenticiteit' van het landschap te kunnen pareren.

Zouden bij de grote waterstaatkundige plannen van Lely, die de Nederlandse kustlijn niet alleen moesten versterken en verkorten maar ook tot één geheel maken, geen sprake zijn geweest van politieke, esthetische en culturele argumenten? Die openbare werken, zoals de Afsluitdijk en de Deltawerken (weliswaar pas in de twintigste eeuw uitgevoerd), hebben in elk geval achteraf wel degelijk bijgedragen tot een 'nationaal gevoel' en een 'nationale identiteit'. Voor een belangrijk deel is die nationale trots op deze grote openbare werken ook geconstrueerd, bijvoorbeeld door middel van de schilderijen van J.H. Mastenbroek, die in opdracht van het Rijk de bouw van de Afsluitdijk op schilderijen vastlegde.⁴

De cultivering van de esthetiek van de infrastructuur werd echt een verhaal bij de 'Modernen', met de door Giedion bejubelde Amerikaanse Parkways van Robert Moses, maar ook tegelijk de zorgvuldig vormgegeven Autobahnen in Hitlers Duitsland. Maar zouden hiervan niet al een aantal preludes zijn te vinden in de negentiende eeuw?

Overigens is de ontwikkeling van de totstandkoming van de nationale fysieke en mentale constructie niet gepaard gegaan met de ontmanteling of betekenisverlies van de constructies die in de zeventiende eeuw zo sterk waren geworden: de steden. Wel is het zo dat de alleroudste gebiedsconstructies, de provincies, in het proces van de vorming van de Nederlandse natiestaat aan belang hebben ingeboet en sindsdien alleen maar onbeduidender zijn geworden – met name omdat het ontbreekt aan duidelijke fysieke, ruimtelijke bouwwerken op provinciaal niveau die de provincie als ruimtelijk samenhangend gebied herkenbaar maken. Groningen is als provincie mijns inziens de enige uitzondering in dit opzicht, met zijn heldere radiale structuur van vaarten en wegen die alle naar de centrale stad leiden.

Aandacht voor de esthetiek van grootschalige infrastructuur in de negentiende eeuw zou interessant zijn als spiegel voor de actuele ontwikkeling van nieuwe infrastructuren, die ook op veel verzet stuiten – en met name op verzet dat zijn motieven wederom ontleent aan het *historische* en *authentieke* karakter van het landschap.

⁴ Van J.H. Mastenbroek vond van 19 januari t/m 24 juni 2007 een overzichtstentoonstelling plaats in het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen.

Een voorbeeld betreft de verwickelingen rond de aanleg van de Hogesnelheidslijn van Antwerpen naar Amsterdam. Hier is sprake van een absurde paradox: de lijn is voor een groot deel prachtig en spectaculair vormgeven, met als hoogtepunt de nieuwe spoorbrug over het Hollandsch Diep. Bij mijn weten heeft geen krant, geen tv-programma ook maar enige aandacht besteed aan deze nieuwe ingenieurskunst. In plaats daarvan is wel een rel ontstaan over de ‘aantasting’ van het Groene Hart door de HSL-lijn, waarna besloten is het spoor maar in een lange tunnel onder het Groene Hart te leiden. De treinreizigers wordt nu een blik op de pracht van het Groene Hart onthouden, en de bewoners en gebruikers van het Groene Hart moeten een verrijking en nieuwe betekenisgeving van het Groene Hart ontberen.

Het ontbreken van aandacht voor de esthetische ideologie achter de nieuwe openbare werken van de negentiende eeuw in *Een nieuwe wereld* bevreemdt me des te meer omdat het onderwerp wel degelijk op een warme belangstelling mag rekenen van Van der Woud, getuige zijn boek *Waarheid en karakter* en zijn vertaling van Camillo Sitte's *De stedenbouw volgens zijn artistieke grondbeginselen*, alsmede van de proefschriften van zijn promovendi over de negentiende-eeuwse stedenbouw in Rotterdam⁵ en Amsterdam.⁶ Daarin wordt expliciet aan de orde gesteld hoe de stadsbouwmeesters van die tijd de schaalvergroting van de stad bevattelijk trachtten te maken met een nieuwe esthetische orde. Weliswaar werd het belang van die nieuwe esthetische orde in eerste instantie niet breed ondersteund – Van Niftrik moest het onderspit delven met zijn ontwerp voor Amsterdam, en Rose had decennia nodig om zijn plannen voor het waterproject uitgevoerd te krijgen – maar er was debat over een esthetische ideologie en ik kan me niet voorstellen dat zoiets in diezelfde tijd niet het geval was bij de totstandkoming van die grote nationale netwerken.

Ik troost me met de gedachte dat Van der Woud dit onderwerp waarschijnlijk achter de hand heeft gehouden, zorgvuldig bewaard om ons over enige tijd opnieuw te verrassen met een prachtig boek over de negentiende eeuw. Suggestie voor een titel: ‘De schoone staat van Nederland’.

Han Meyer (1951) is hoogleraar Stedenbouwkundig Ontwerpen – Theorie en Methoden aan de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft. Hij was van 1980 tot 1990 werkzaam bij de Rotterdamse Diensten Ruimtelijke Ordening & Stadsvernieuwing (DROS) waar hij verschillende functies bekleedde. Sinds 1990 is hij verbonden aan de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft, eerst als Universitair Hoofddocent, vanaf 2001 als hoogleraar. Tevens is hij lid van het Onderzoeksberaad van het Ruimtelijk Planbureau (sinds mei 2008 Planbureau voor de Leefomgeving), van de Commissie Civiele Techniek & Architectuur van het Vlaamse Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek en is hij bestuursvoorzitter van het International New Town Institute. Hij publiceerde over diverse ontwerpen, zoals de transformatie van oude havengebieden in Europese en Amerikaanse steden (proefschrift, gepubliceerd als *City and Port*,

⁵ Hetty Berens, *W. N. Rose 1801-1877. Stedenbouw, civiele techniek en architectuur* (Rotterdam 2001).

⁶ Ida Jager, *Hoofdstad in gebreke. Manoewreren met publieke werken in Amsterdam 1851-1901* (Rotterdam 2002).

Utrecht 1999), de ontwikkeling van het Hollandse bouwblok, de relatie tussen stedenbouwkundig ontwerp en waterhuishouding, het ontwerp van de stadplattegrond en het ontwerp van de openbare ruimte.

Summary

Han Meyer, *The Pristine State of the Netherlands*

The main benefit of Van der Woud's book is its detailed description of the process of physical unification of the new Dutch nation state through the establishment of an infrastructure for traffic, transport and communication. This new infrastructure was accompanied by a radical change in the appearance of the Dutch landscape. Increasingly during the nineteenth century, the 'authenticity' and 'unique character' of the Dutch landscape came to be valued and respected. Those who supported this ideal of 'authenticity' would have been horrified at the establishment of a new infrastructure. It is highly probable that this critique was a response to the new aesthetic of the modern infrastructure. It therefore comes as a surprise to this author that Van der Woud did not focus on this controversy at all.

De twee culturen

WESSEL KRUL

Een nieuwe wereld heeft twee thema's. Allereerst is het boek een geschiedenis van de opbouw van de economische infrastructuur in Nederland in de tweede helft van de negentiende eeuw. Van der Woud beschrijft de introductie van de stoommachines, de spoorwegen, de aanleg van de kanalen en het wegennet, de waterhuishouding, de bruggen, de posterijen, de trambanen, de electriciteit. Hij doet dit met een aanstekelijk enthousiasme, in een kleurrijke taal en opvallende metaforen, alsof hij zelf gegrepen is door de demon van de vooruitgang en zijn lezers wil laten delen in de opwinding die de grote en onstuitbare verandering moet hebben opgewekt. *Een nieuwe wereld* is een overtuigende weerlegging van de nog altijd invloedrijke mythe van de Nederlandse 'Jan Salie'-geest, van de veronderstelling dat de industrialisatie en de nieuwe technologie in Nederland lange tijd slechts weinig belangstelling zouden hebben gehad en schoorvoetend, bijna met tegenzin, zouden zijn aanvaard. Van der Woud laat zien dat er na het midden van de eeuw ook in Nederland in een grote verscheidenheid aan publicaties een nieuwe pragmatische mentaliteit baanbrak, gericht op een doelmatige toepassing van de steeds omvangrijkere technische mogelijkheden, zowel in het particulier als in het algemeen belang (want daartussen werd meestal geen principieel onderscheid gemaakt). Er kwam in Nederland veel in beweging. Het wordt uit dit boek eens te meer duidelijk dat de stemming van triomf die omstreeks 1900 soms merkbaar was al een lange tijd van voorbereiding had.

Maar omstreeks 1900 werd ook de kritiek op de vooruitgang steeds luider. Die kritiek werd ingegeven door de radicale eenzijdigheid waarvan het nieuwe pragmatisme getuigde. Alles wat zich niet liet weergeven in termen van nut en voordeel, van verbetering en standaardisering, dreigde in het proces van vernieuwing onverschillig terzijde te worden geschoven. Het ging om een bekend soort klachten, die gewoonlijk werden (en worden) geformuleerd als een contrast tussen wetenschap, techniek en progressie enerzijds en cultuur, bezinning en beschaving anderzijds. De nieuwe pragmatische instelling, door Van der Woud zo treffend weergegeven als het *normale denken*, dat wil zeggen het denken in meetbare eenheden, had weliswaar een indrukwekkende bijdrage geleverd aan het levenscomfort, maar zij gaf geen antwoord op vragen van moraal, persoonlijke verhoudingen of esthetiek. Zij leek een belangrijk deel van de kwaliteit van het leven te miskennen. De toename van het comfort schiep echter juist de ruimte om aan dit soort problemen in veel ruimere mate aandacht te schenken. In 1913, bij het eeuwfeest van de onafhankelijkheid, publiceerde C. te Lintum een veelgelezen gedenkboek dat hij *Een eeuw van vooruitgang* noemde.¹ Hoofdstuk na hoofdstuk liet hij alle vernieuwingen de revue passeren waardoor het bestaan in Nederland in de negentiende eeuw

¹ C. te Lintum, *Een eeuw van vooruitgang, 1813-1913* (Zutphen 1913). Zie ook uitvoeriger: W.