

# Verstedelijkingsaspecten in 19e en begin 20e eeuw

in Nederland buiten Holland en Utrecht. Tweede deel.

A.J. Thurkow

## De periode 1870-1930: Industrialisatie en multipolaire bundeling

De groei van de stedelijke bevolking in Nederland na 1870 wordt door verschillende auteurs in sterke mate in verband gebracht met de industrialisatie. Over de periode waarin de industriële revolutie zich in Nederland heeft voltrokken, bestaat geen communis opinio.

De historicus I.J. Brugmans achtte de periode 1850-1870 karakteristiek voor de toeneming van het fabriekswezen, maar De Jonge, die de industrialisatie in Nederland tussen 1815 en 1914 bestudeerde, concludeerde dat er tussen 1850 en 1870 weliswaar vernieuwingen in verschillende industriële bedrijfstakken hebben plaatsgevonden, maar dat deze vernieuwingen tot 1870 weinig aanvullende groei hebben bewerkstelligd.

Pas in de periode 1870-1890 was dit van enige betekenis, terwijl het industriële groeiproces ten volle tot stand kwam tussen 1890 en 1910 (De Jonge, 1968, p. 343/344). Rond 1930 is in feite het eerste industrialisatietijdvak beëindigd (A.M.C. Janssen e.a., 1979, pp. 36-45). Daarom is in deze paragraaf gekozen voor een beschrijving van de stedelijke ontwikkelingen in de periode 1890-1930. Het fabriekswezen leidde tot een geografische concentratie van bedrijfsactiviteiten. Overduidelijk blijkt deze concentratietenden-  
dens voor de verschillende bedrijfstakken uit de kaarten van Everwijn, waarin de verbreiding van de nijverheid van 1858 wordt vergeleken met die van 1906 (Everwijn, 1912). Er was echter geen sprake van een volledige concentratie van de industrie in het Westen des lands. Sommige bedrijfstakken zoals de textiel- of schoenen-  
leernijverheid, hebben zich in toenemende mate in het Oosten en Zuiden van het land samengetrokken; Midden-Brabant had in 1858 50% van de Nederlandse schoen-  
nijverheid, en in 1906 80% (Janssen e.a., 1979, p. 49).

Voor na 1910 kon Overig Nederland door een verbeterde infrastructuur, alsmede door de vrijheid van vestiging die de electromotor bood, verder industrialiseren. Ook maakte het lage loonpeil op de oostelijke en zuidelijke zandgronden industrie-  
vestiging daar aantrekkelijk. Deze functio-

nele differentiatie in Overig Nederland werd wel aangeduid als de wedergeboorte der randgebieden, waarmee werd bedoeld dat aan deze gebieden een groter aandeel in de functionele structuur van Nederland als geheel moest worden toegekend dan voorheen (Keuning, 1979, p. 200).

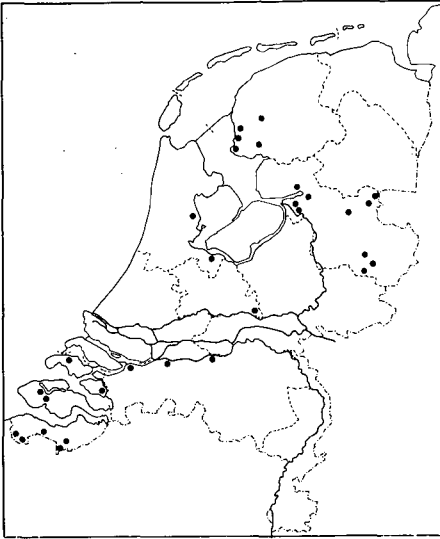
Het ligt voor de hand om te veronderstellen dat niet alleen de stedelijke bevolking groeide, maar dat ook het patroon van steden ingrijpend zou worden gewijzigd. Immers, de industrialisatie ging in principe niet van steden maar van standplaatsen uit. Deze konden wel steden zijn, maar dat behoefde lang niet altijd het geval te zijn. Toch is voor West-Duitsland de gedachte uitgesproken dat de industrialisatie in dat land niet heeft geleid tot een ingrijpende wijziging van het historisch stedenpatroon, maar integendeel tot een bevestiging en versterking hiervan (Schöller, 1967, p. 7).

Dit lijkt in overeenstemming met notities uit de theorie van diffusie van vernieuwingen. Vernieuwingen - industrialisatie kan als zodanig worden gekwalificeerd - zullen in het algemeen het eerst worden overgenomen in de grotere bevolkingscentra, mede omdat daar de communicatie het meest intensief wordt verondersteld en de drempelwaarden het eerst kunnen worden gehaald.

Bij een vergelijking van de lijst van 117 negentiende-eeuwse steden met een door het C.B.S. in 1960 aan de hand van een combinatie van criteria opgestelde lijst van toevalligerwijs ook 117 stedelijke gemeenten (C.B.S. 1964) blijkt inderdaad een aantal historische steden, vooral de kleinere, het niet te hebben gemaakt. Maar toch was voor geheel Nederland 74% en voor Overig Nederland 68% van de negentiende-eeuwse steden in de groep van C.B.S.-steden opgenomen.

De afgefallen negentiende-eeuwse steden betreffen in hoofdzaak enkele clusters van kleine stadjes in Friesland, Overijssel en Zeeland, alsmede meer verspreid enkele kleine vestingsteden zoals Geertruidenberg en Heusden (zie fig. 1).

De 31 "nieuwe" steden liggen als volgt over de landsdelen verspreid: het Westen 14; Overig Nederland 17, waarvan 6 in Noord-Brabant (Boxmeer, Cuijk, Oss, Waalwijk, Helmond, Roosendaal); 6 in



Figuur 1. Spreidingspatroon van 30 19e eeuwse steden, die in de C.B.S. typologie van 1961 niet als stad werden getypeerd.

Limburg (Gennep, Brunssum, Hoensbroek, Kerkrade, Geleen en Heerlen); 3 in Gelderland (Apeldoorn, Winterswijk en Geldermalsen) en voorts dan nog Veendam en Hengelo. Het merendeel van deze groep is inderdaad opgekomen als industrieel centrum; 9 van deze 17 steden hadden in 1930 63% of meer van hun beroepsbevolking werkzaam in mijnbouw of industrie. Er kan dus worden geconcludeerd dat de industrialisatie het historisch stedenpatroon wel heeft gewijzigd, maar toch niet op een zeer ingrijpende wijze.

Het industrialisatieproces leidde noch tot volstrekte concentratie van industriële activiteiten op de schaal van landsdelen, noch tot een sterk geconcentreerd stedelijk patroon. Hiervoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen.

Zo kan gewezen worden op de aanwezigheid van een flink aantal historische steden zowel in het Westen als in Overig Nederland, die van voldoende omvang waren om aantrekkingskracht op industriële activiteiten uit te oefenen. Voorts werd in een aantal steden en nieuwe industrieën aangeknoopt bij de traditie van huisnijverheid van de plattelandsbevolking, bijvoorbeeld Almelo, Enschede, Waalwijk, Hel-

mond, Tilburg, Eindhoven. In Limburg ontstonden de nieuwe steden in hoofdzaak bij de mijnen, die op grond van geologische en economische factoren op enige afstand van elkaar tot ontwikkeling werden gebracht.

Voorts is er nog op gewezen dat in Nederland geen geïntegreerde complexen en regionale samenhang van industrie is ontstaan - zoals bijvoorbeeld in de Bondsrepubliek het Ruhrgebied - door de noodzaak van een internationale vervlechting met het oog op de te kleine Nederlandse markt (Janssen e.a. 1979, p. 38). Tenslotte konden in Nederland in de industriële revolutie geen zogenaamde leading sectors worden aangewezen. *"De groeiverschijnselen manifesteerden zich gelijktijdig op een breed front in allerlei industriële bedrijfstakken en sproten niet voort uit de groei in enkele kernen van vernieuwingsactiviteit"* (De Jonge, 1968).

Zo kan men zich dan voorstellen dat geen enkele stad in Overig Nederland een beslissende voorsprong kon nemen op andere, en dat textielsteden, metaalsteden, mijnsteden en een lichtstad ontstonden, waarin industriële functies sectorgewijs waren verdeeld.

De groei van de stedelijke bevolking en de bundeling van industriële activiteiten in een relatief groot aantal steden kan men wellicht het beste kwalificeren als multipolaire bundeling. Het resultaat is in elk geval geweest dat ook in Overig Nederland een aantal steden en industrieën een zeer krachtige groei bereikte. Ook nu weer zal eerst worden vastgesteld welke steden in Overig Nederland met in 1930 meer dan 5000 inwoners een bovennormale groei kenden. Vervolgens zullen kort de groeifactoren aangegeven worden, alsmede de consequenties voor de lokale bebouwingspatronen.

De stedelijke bevolking in Nederland nam van 1889 tot 1930 toe van 45% naar 56%, d.w.z. er is een groeifactor van 1.24. De groeifactoren van de afzonderlijke steden worden nu bepaald door de broek groeipercentage van de stadsbevolking groeipercentage van de rijksbevolking

In tabel 4 staan de steden met een groeifactor van meer dan 1.24; dit zijn de zogenaamde bovennormale groeiers.

Tabel 4. Steden met meer dan 5000 inwoners in 1930 en een groeifactor van meer dan 1.24 in de periode 1889 - 1930 in Overig Nederland.

stad	groeifactor	% beroepsbevolking in industrie, ambacht en mijnbouw in 1930
1. Assen	1.3	31
2. Coevorden	1.6	34
3. Enschede	3.4	70
4. Almelo	1.7	64
5. Hengelo	3.2	70
6. Oldenzaal	1.8	64
7. Apeldoorn	2.9	46
8. Nijmegen	2.1	45
9. Doetinchem	1.4	47
10. Eindhoven	5.4	69
11. Helmond	2.5	70
12. Tilburg	1.8	66
13. Oss	1.3	65
14. Roosendaal	1.3	33
15. Brunssum	18.2	81
16. Hoensbroek	14.0	76
17. Heerlen	10.6	63
18. Kerkrade	5.8	74
19. Geleen	5.7	69
20. Sittard	2.4	47
21. Venlo	1.6	38

Bron: Volkstellingcijfers C.B.S.

Uit deze staat blijkt dat vier van de eenentwintig steden eigenlijk nauwelijks een bovennormale groei hadden, te weten Assen, Doetinchem, Oss en Roosendaal; de steden Apeldoorn en Nijmegen hebben in deze periode de functie van Arnhem als woonstad overgenomen. Echter niet minder dan dertien van de genoemde steden hadden blijkens het percentage beroepsbevolking in hoofdzaak een industriële en/of mijnbouwfunctie.

Een cluster van zeer krachtige groeiers bestond uit de steden in het Limburgse mijngebied met Brunssum, Hoensbroek en Heerlen op de eerste plaats. Postmus kwalificeerde deze groei terecht als "verbijssterend", waarbij hij nog de aandacht vestigde op de contrastwerking, want de groeicijfers van de steden in het Zuidlimburgse mijnbekken waren tot 1899 feitelijk 'zonder enig belang' (Postmus, 1928, pp. 122/123). Brunssum, Hoensbroek en Geleen waren tot dat moment kleine dorpen die van nijverheid waren verstoken. De opening van de nieuwe particuliere mijnen vanaf 1899 (Oranje Nassau I in Heerlen als eerste) en van de Staatsmijnen vanaf 1913 (Emma

in Heerlen als eerste) leidde tot een zeer snelle groei van de bevolking, met name door immigratie. Het personeelsbestand van de mijnen groeide van circa 1000 in 1899 tot circa 37500 in 1930. De bevolking in de zes genoemde groeisteden nam toe met 118448 inwoners. Het nederzettingspatroon werd hierdoor ingrijpend gewijzigd (zie tabel 5).

Tabel 5. Verdeling van de bevolking van de mijnstreek over verschillende grootteklassen in procenten.

	1900	1920
Gemeenten < 5000	57.1	40.3
Gemeenten 5000 - 10.000	32.9	7.6
Gemeenten 10.000 - 20.000	-	14.9
Gemeenten 20.000 - 50.000	-	37.2
	100	100
	----	----

Bron: Goes, 1981

Toch bleef het urbanisatiepatroon een gedeconcentreerd karakter behouden, omdat de groei zich over niet minder dan zes steden uitstrekte. Daarnaast toonde ook de morfologische urbanisatie in de mijnstreek een weinig geconcentreerd karakter. Men moet immers constateren dat de voor de opvang van het grote bevolkingsaccrès noodzakelijke woningbouw zich zeer gedeconcentreerd heeft voltrokken. Hiervoor waren tenminste drie factoren verantwoordelijk:

- de bouwheren (mijnen, woningbouwverenigingen) waren aangewezen op terreinen die door de eigenaren vrijwillig werden verkocht en deze bevonden zich vaak buiten de bebouwde kommen;
- de verwervingskosten mochten niet te hoog zijn, daar het voornamelijk om projecten voor volkshuisvesting ging. Daarom ging het vaak om wat meer afgelegen terreinen;
- een grote voorkeur van de bouwheren voor ideeën ontleend aan de Engelse tuinstadbeweging van Ebenezer Howard. In totaal werden in deze periode in het mijngebied circa 14.000 woningen gebouwd, waarvan vooral in de beginfase circa 4.000 door de mijnen zelf en 8.000 door de woningbouwverenigingen "Ons Limburg" en "Thuis Best", die mede op initiatief van de R.K. geestelijkheid werden opgericht.

Deze woningen werden gerangschikt in niet minder dan vijftien kleine verspreid liggende kolonies met eengezinshuizen en veel groen.

In het algemeen kan men stellen dat de snelle industrialisatie van Limburg niet heeft geleid tot slechte huisvestingstoestanden, zoals in industriecentra nogal eens gebruikelijk was. Natuurlijk speelde hierin een rol het late tijdstip van de industrialisatie, waardoor de volkshuisvesting onder het regiem van de woningwet 1901 kon plaatsvinden. Niet minder belangrijk lijkt in dit verband het verantwoordelijkheidsgevoel of, zo men wil, het eigenbelang van de mijndirecties enerzijds en de R.K.-geestelijkheid anderzijds. Met betrekking tot het laatste wordt wel gesteld dat de voorkeur die de geestelijkheid toonde voor de conceptie van tuindorpen werd ingegeven door een vrees voor de grote stad en de met de grote stad verbonden geachte deconsecralisering en radicalisering (Tummers, 1974).

Spectaculair was ook de groei van Eindhoven. Eindhoven had zich als historische stad al in de negentiende eeuw een gunstige uitgangspositie verschafte voor de latere zeer krachtige groei. Van den Eerenbeemt zag in het negentiende-eeuwse Eindhoven en omgeving een dynamisch centrum, enerzijds in verband met de concentratie van linnen- en katoenindustrie, sigarenfabrieken en de vestiging van een grote luciferfabriek, maar anderzijds vooral met het oog op de vooruitstrevendheid van het gemeentebestuur van Eindhoven, dat de ontwikkeling van de nijverheid welgezind was. Zo werd de aanleg van het Eindhovens kanaal op het grondgebied van Stratum in 1846 uit eigen middelen gefinancierd (Van de Eerenbeemt, 1977, pp. 26, 29, 140). Brand meende dat Eindhoven en omgeving in de negentiende eeuw al een reservoir vormde van industrieel gepredisponeerde arbeidskrachten en daarom aantrekkelijk als vestigingsplaats voor industrie was (Brand, 1937, p. 74). Al in 1890 was de ruimtelijke uitbreiding de stad zodanig geweest dat de vrije ruimte tussen de stadswallen en de dorpskommen van de omringende gemeenten was volgebouwd. De grote motor van de groei van de stad is de vestiging van het Philipsbedrijf in 1891 geweest. Philips had in 1891 slechts tien arbeidskrachten in dienst

en in 1930 ruim 20.000. Circa 70% van de beroepsbevolking van Eindhoven was toen bij Philips werkzaam. Deze snelle personeelsontwikkeling vooral in de jaren 1920-1930 toen de produktie van radioapparatuur zich steeds uitbreidde, heeft geleid tot voortdurende vestigingsoverschotten in Eindhoven. De immigranten kwamen aanvankelijk vooral uit de provincie Noord-Brabant zelf, maar later ook in toenemende mate uit andere provincies.

De stadsplattegrond van Eindhoven kan in deze periode worden gekenschetst als radiaal. De uitbreiding van de bebouwing heeft plaatsgevonden langs een aantal uitvalsassen. Zo kan in dit verband worden genoemd de aanleg van Philips-industrie-complexen in Strijp langs de spoorbaan naar 's-Hertogenbosch naar het Noordwesten en hieraan belendend voornamelijk planmatige arbeiderswoongebieden in Strijp (Philipsdorp) en West-Woensel, welke voornamelijk door woningbouwverenigingen al of niet onder auspiciën van Philips werden gerealiseerd. Ten oosten van de stad langs de uitvalsweg naar Tongelre werden nieuwe villawijken gebouwd en naar het Zuidoosten werd het industriegebied langs het Eindhovens Kanaal en in Stratum uitgebouwd, onder andere met de Karel-I sigarenfabriek. Ook langs de routes naar Gestel en Stratum in het Zuiden heeft veel planmatige woningbouw plaatsgevonden.

Zoals uit deze beschrijving blijkt, had het stadsgebied een ruimtelijke sociaal-economische geleiding verkregen bestaande uit onderling verschillende sectoren, welke samenwerken in de kernstad Eindhoven.

In 1920 zijn vervolgens de gemeenten Eindhoven, Gestel, Stratum, Strijp, Tongelre en Woensel gefuseerd.

Pas na de politieke eenwording van de zes gemeenten zou getracht worden de verschillende sectoren meer te integreren door een nieuw stedenbouwkundig plan. Eén van de elementen van het plan van de architecten Cuijpers en Koken was een stedenbouwkundige integratie door middel van de aanleg van een stelsel van ringwegen rondom de oude stadskern (Van Velthoven, 1921). Tot uitvoering van dit plan is het echter in de periode tot 1930 niet meer gekomen.

Een laatste te bespreken cluster van steden met nogal krachtige groei bestond uit

de negentiende-eeuwse steden Almelo en Enschede en de 'nieuwe' stad Hengelo. Enschede was hier de grootste groeier, gevolgd door Hengelo. De uitbouw van deze drie steden op rij in de periode 1889-1930 vormde de basis voor de stedelijke agglomeratie die later met bandstad Twente zou worden aangeduid.

Stroink laat de fase van de grootindustriële ontwikkeling in Twente in 1884 aanvangen (Stroink, 1966). Voordien was het industrialisatieproces in Twente zeer geleidelijk verlopen; de huishouding waaruit de Twentse textielindustrie was voortgekomen, verdween betrekkelijk langzaam. In dit verband kan er op gewezen worden dat de Nederlandse Handel-Maatschappij, die zo'n belangrijke rol speelde bij de opkomst van de Twentse katoennijverheid, zich bij haar bestellingen van katoentjes in Twente mede liet leiden door overwegingen van armenzorg en filantropie en daarom de handweverij begunstigde. Voorts is van belang geweest de protectie die de Twentse katoennijverheid op verschillende manieren heeft genoten tot 1874 en die weinig tot industriële vernieuwing noopte (Blonk, 1929, pp. 70-77). Ook was de prijs van steenkool tot de aanleg van spoorwegen in 1865/66 nogal hoog, zij het in Enschede meer dan in Almelo, dat via waterwegen bereikbaar was (Van Hoeflaken, 1948). Na 1884 heeft de mechanisatie van de Twentse textielindustrie zich voltooid en is ook de capaciteit snel toegenomen.

De behoefte aan arbeidskrachten bleek bij deze expansie aanzienlijk groter dan de omvang van het Twentse arbeidsreservoir, temeer daar Twentse jongelui liever in de eveneens expanderende metaalindustrie in Hengelo gingen werken, omdat dit meer loon en meer status verschaft (Heslinga, 1954, pp. 32-35). Zo kwam al omstreeks 1890 een stroom van migranten in beweging naar de Twentse textielindustrie; de eerste decennia kwamen de nieuwelingen vooral uit Noordwest-Overijssel en Friesland, waar de verveningen juist tot een eind waren gekomen, en later na de eerste wereldoorlog uit de veengebieden van Drente (Blonk, 1929, p. 112). Enschede had na 1890 grote vestigingsoverschotten, en de bevolkingsgroei wordt hierdoor voor een belangrijk deel verklaard. Er is voor de spankracht van Enschede

niet één allesverklarende factor aan te geven. Sommige auteurs hebben, indachtig de innoverende betekenis die een ramp soms lijkt te kunnen hebben, de grote brand van Enschede (1862), waarbij de stad voor 5/6 deel en de textielbedrijven voor het merendeel in vlammen opgingen, geaccentueerd. Het feit echter dat de stad voor 5/6 deel en de textielbedrijven voor het merendeel in vlammen opgingen, geaccentueerd. Het feit echter dat de grote en moderne textielbedrijven juist buiten de stad stonden en niet verwoest werden, pleit geenszins voor deze verklaring (Blonk, 1929, pp. 70-77).

Misschien van meer belang was de aanwezigheid van een groep van daadkrachtige en modern denkende ondernemers zoals de Van Heeks, die met veel zelfvertrouwen en sterk geporteerd voor het Vrijhandelsbeginsel, nieuwe markten voor hun bedrijven hebben ontsloten en de bedrijven zelf hebben vergroot en gemoderniseerd. Aangevoerd is dat het loonpeil in Enschede in de textielindustrie in 1890 en ook nog in 1908, hoger was dan elders in Twente. Blonk schreef dit toe aan "*de betere uitrusting en organisatie en de hogere intensiteit*" (Blonk, 1929, p. 221). Deze omstandigheid zal Enschede als plaats van vestiging voor de naar Twente stromende migranten aantrekkelijk hebben gemaakt. Tenslotte kan er in dit verband nog op worden gewezen dat uit mededelingen van diverse auteurs kan worden afgeleid, dat het migratieproces sterk het karakter droeg van een zogenaamde kettingmigratie; ook dit vormt een verklaring voor de snelle groei van Enschede.

Hoewel ook Hengelo was voorzien van textielindustrie, moet de groei van deze "nieuwe" stad toch vooral in verband worden gebracht met de vestiging en de expansie van de voor de textielbedrijven noodzakelijke machine-industrie. Naar de mening van De Jonge zocht de machinebouw in de eerste fase van z'n ontwikkeling een vestigingsplaats in de nabijheid van zijn cliënteel, teneinde in het proces van technologische ontwikkeling voortdurend met de afnemers voeling te kunnen houden (De Jonge, 1971).

Hengelo, gelegen tussen Enschede en Almelo en met een centrale positie in het spoorwegennetwerk in Twente, was daarom een ideale vestigingsplaats. De metaalsector

werd in Hengelo door een snelle expansie spoedig van meer betekenis dan de textiel. (Zie tabel 7).

Tabel 7. Verschuiving in percentage nijverheidsbevolking in bedrijfstakken textiel en metaal in Hengelo.

	1899	1930
Textiel	54.6	24.4
Metaal	21.3	46.2

Bron: Groenman (1947)

De uitbreiding van de bebouwing heeft zich in de Twentse steden aanvankelijk vrij ongeordend voltrokken. Particulieren en arbeiders bouwden buiten de stadskern woninkjes deels verspreid aan meestal onbestrate wegen of in blokken geplaatst op smalle terreinen en dan haaks op de richting van de straat gebouwd (Stroink, 1966, p. 510).

Wel heeft deze ontwikkeling geïmpliceerd dat het woningbezit van arbeiders in Twente relatief hoog was; in 1893 stond 12% van het woningbestand in Enschede op naam van arbeiders. Na de invoering van de woningwet in 1901 zijn de stadsuitbreidingen planmatig tot stand gekomen. Men moet zich voorstellen dat hierdoor de sociaal-economische geleiding van de steden sterk werd gewijzigd. Enschede had bijvoorbeeld tot zo ongeveer de eeuwwisseling een fraaie concentrische sociaal-economische opbouw. De elite woonde in het centrum van de stadskern, middenstand en ambachtslieden in een ring daaromheen en de arbeiders aan de rand van de stad in de nabijheid van de textielfabrieken. Deze geleiding werd door het uitbreidingsplan van 1907 volkomen gewijzigd. Op de zogenaamde Stadsmaten ten Westen van de kern werd een nieuwe elitebuurt gebouwd en hetzelfde gold voor het Lazonder ten Noorden van de stad (Stroink, 1966, p. 579). Langs de nieuwe singelring verzezen mede door de activiteiten van de woningbouwverenigingen nieuwe woonbuurten met een meer gemêleerd karakter. De bouw van verschillende van de nieuwe woonbuurten in de Twentse steden heeft ook nationale aandacht getrokken, omdat ze ontworpen werden volgens de principes van de tuin-

stadbeweging. Dit betrof met name de wijken Lansink in Hengelo, De Riet in Almelo en Pathmos in Enschede. Kenmerkend waren: eensgezinswoningen, relatief veel groen, stratenpatronen aangepast aan landschap of reeds bestaande vegetatie en veel architectonische variatie (Fockema Andreae, 1963). Ook in Twente bleef het verstedelijkingspatroon ondanks de bundeling van de bevolking een gedeconcentreerd karakter behouden; de groei verdeelde zich over meerdere steden. Resumerend kan worden vastgesteld dat inderdaad in de periode 1889 - 1930 de industrialisatie in Overig Nederland de belangrijkste stimulans is geweest voor de stedelijke groei, die zich echter over elf oude en tien "nieuwe" steden verdeelde. De industrialisatie heeft daardoor een gedeconcentreerd urbanisatiepatroon bevestigd, terwijl ook de morfologische verstedelijking in het algemeen een weinig geconcentreerd karakter heeft gekregen. Het "hap-hazard-aspect" van de stedelijke ontwikkelingen in de negentiende eeuw lijkt in deze periode verdwenen. Uit een conglomeraat van separate steden is een stedelijk systeem voortgekomen waarin de afzonderlijke steden een eigen nationale rol vervulden.

### Slotopmerkingen

Het verstedelijkingsproces toonde in Nederland en dus ook in Overig Nederland in een tijdsbestek van ruim honderd jaar een zeer complex karakter. De stelling van Berry dat een algemene theorie van verstedelijking niet kan worden geformuleerd, omdat de relevante maatschappelijke samenhangen naar tijd en plaats verschillen, vond bevestiging in de hierboven beschreven stedelijke ontwikkelingen. Evenwel werd een in aanvang aanwezig gedeconcentreerd urbanisatiepatroon door de beschreven urbanisatieprocessen alleen maar bevestigd en versterkt. In dat opzicht is er wel sprake van historische continuïteit. Deze continuïteit wordt evenmin verbroken door de verstedelijkingsprocessen die na de tweede wereldoorlog in volle omvang plaatsvonden. Er zijn nieuwe stedelijke kaders in de vorm van stadsgewesten als gebundelde deconcentratie en groei-steden bevestigd ook nu weer een door de eeuwen heen gegroeid patroon.

## Literatuur

- BLOTEVOGEL, H.H. en M. HOMMEL (1980), Struktur und Entwicklung des Städtesystems. In: Geographische Rundschau, pp. 155-164.
- BLONK, A. (1929), Fabrieken en Menschen, diss., Amsterdam.
- BRAND, W. (1937), Eindhoven, een sociografie van de lichtstad. Amsterdam.
- BRUGMANS, I.J. (1961), De arbeidende klasse in Nederland in de negentiende eeuw, 1813-1870. Utrecht.
- C.B.S. (1964), Typologie van de Nederlandse gemeenten naar urbanisatiegraad, 31 mei 1960. Zeist.
- EERENBEEMT, H.F.J.M. van den (1975), Een Bossche koopman-bankier en het Tilburgse bedrijfsleven 1770-1820. In: Bestaan en bedrijvigheid, Aspecten van het sociaal en economisch leven in stad en Meyerij van 's-Hertogenbosch 1750-1850. Tilburg.
- EERENBEEMT, H.F.J.M. van den (1977), Ontwikkelingen en scharnierpunten in het Brabants industrieel bedrijf 1777-1914. Tilburg.
- EERENBEEMT, H.F.J.M. van den (1964), Sporend naar welvaart. Tilburg.
- ENNEMA, J.H.P. (1964), Kampen. Amsterdam.
- EVERWIJN, J.C.A. (1912), Beschrijving van handel en nijverheid in Nederland, Historisch-Economische Atlas. 's-Gravenhage.
- FOCKEMA ANDREAE, S.J. (1963), The Garden City idea in the Netherlands before 1930. In: Stedebouw en Volkshuisvesting, pp. 95-145.
- FOCKEMA ANDREAE, S.J. (1925), De uitbreiding van de stad Arnhem tusschen 1815 en 1878. In: Geire, Bijdragen en Mededeelingen, deel XXVIII, pp. 139-183.
- GOES, J.M.Q. (1981), De arkadische utopie, scriptie V.U.-Amsterdam.
- GROENMAN, S.J. (1947), Hengelo, van dorp tot stad. In: Mensch en Maatschappij, pp. 205-228.
- GROL, H.G. van (1931), De geschiedenis der oude havens van Vlissingen.
- HESLINGA, M.W. (1954), Twentsche textielarbeiders. Utrecht.
- HOEFLAKEN, N. van (1948), Onderzoek naar de invloed van de aanleg van spoorwegen op de groei van de gemeenten in het gebied van Twente. In: T.E.S.G., pp. 530-538.
- HOEKVELD, G.A. en M.C. DEURLOO (1981), De Nederlandse samenleving in beweging. In: Zicht op de Nederlandse stad, Haarlem, pp. 19-45.
- HÖVELL tot WESTERFLIER (1968), Roermond, vroeger en nu. Bussum.
- JANSSEN, A.C.M., M. DE SMIDT en E. WEVER (1979), Industrie en Ruimte. Assen.
- JONGE, J.A. de (1968), De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914, diss. Amsterdam.
- JONGE, J.A. de (1971), The role of the outer provinces in the process of Dutch economic growth in the 19th century. In: Britain and the Netherlands, eds. J.S. Bromley en E.H. Kossmann, 's-Gravenhage, pp.208-225.
- JONGE, J. DE SAAKES, e.a. (1931), Kroniek van Harderwijk, 1231-1931, Harderwijk.
- KEUNING, H.J. (1979), Kaleidoscoop der Nederlandse landschappen, 's-Gravenhage.
- KEUNING, H.J. (1966), Urbanisatie in de Middeleeuwen. In: Tijdschrift van de Belgische Ver. van Aardr. Studies, pp. 199-236.
- NIEROP, L. van (1905), De bevolkingsbeweging der Nederlandse stad, diss., Amsterdam.
- PASSCHIER, N. en H. KNIPPENBERG (1979), Spoorwegen en industrialisatie in Nederland. In: Geografisch Tijdschrift, pp. 381-396.
- POSTMUS, J. (1928), Een onderzoek naar omvang en aard van de bevolkingsconcentratie in Nederland sedert 1830, diss., Amsterdam.
- PRAKKE, H.J. (1951), Deining in Drenthe, diss., Groningen.
- RAMAER, J.C. (1931), Het Koninkrijk der Nederlanden 1815-1931. In: Geschiedkundige Atlas van Nederland, Tekst bij kaart XVI en XVII, 's-Gravenhage.
- SCHOLLER, P. (1967), Die Deutsche Städte, Wiesbaden.
- STEIGENGA, W. (1964), moderne planologie, Utrecht.
- STEIGENGA, W. (1970), De verstedelijking van Nederland, een voorbeeld van een gedecentraliseerd urbanisatiepatroon. in: Stad en stadsgewest in de ruimtelijke orde, Assen, pp. 7-28.
- STROINK, L.A. (1966), Stad en Land van Twente, Enschede.
- TUMMERS, N. (1974), De Carboonkolonisatie. In: Wonen TA/BK, pp. 5-28.
- VELTHOVEN, H. van (1921), De ligging en uitbreiding van Eindhoven. In: T.A.G., pp. 122-123.
- VERMEULEN, A.F.J.M. (1958), De arbeidende klasse te Breda in de negentiende eeuw (1820-1900). In: Aspecten van het sociale leven in Breda van 1850. Bijdragen tot de geschiedenis van het Zuiden van Nederland, deel III, pp. 177-203.