

Een ander aspect is de verandering in de notabele levensstijl omstreeks 1900. Rob van der Laarse analyseert fraai waarom aan de vervlechting tussen het stedelijke en het landelijke leven van de Amsterdamse bovenlaag een einde kwam omstreeks de eeuwwisseling. De ‘oude deftigheid’ vertrok uit de hoofdstad en verdween daarmee uit de hoofdstedelijke zakenwereld, het politieke bestuur en het genootschapleven. Yme Kuiper beschrijft hoe na 1880 de bloei van de Friese buitenplaatsen stagneerde. Hoewel sommige buitenplaatsen floreerden, migreerden vele academici en renteniers naar elders in Nederland. De verkaveling van Gelderse buitens ten behoeve van de villadorpen die voor welgestelde burgers aantrekkelijk werden is het onderwerp van de bijdrage van R.J.A. Crols. Hij constateert dat dit gebeurde op de hele lijn Haarlem-Arnhem. De gouden tijd van de grote buitenplaatsen is tegen het einde van de eeuw voorbij.

Zeker is dat de buitenplaatsencultuur in de twintigste eeuw aanzienlijk ineen-schropelde. Wat bleef bestaan is de buitenplaats in de negentiende-eeuwse literatuur, waarover Peter van Zonneveld schrijft. Kees Bruin herlas ten slotte de herinneringen en anekdotes aan het notabelenmilieu, zoals beschreven door F.J.E. van Lennep. Zijn bescheiden oeuvre is inderdaad impressionistisch, niet wetenschappelijk, maar het mengsel van betrokkenheid en distantie maken het als bron interessant.

De totaalindruk die deze bundel bij de lezer achterlaat is dat er meer dan voldoende redenen zijn om in de rijke archieven dit aspect van de negentiende-eeuwse cultuur te onderzoeken. Vooral het begrip notabelencultuur en de transformatie die de buitenplaatscultuur doormaakte omstreeks 1900 is een belangrijke nuancering op het veel te globale concept van de ‘burgerlijke cultuur’ van Nederland in die periode.

*Boudien de Vries*  
Universiteit van Amsterdam

Hans Buiters, *Riool, rails en asfalt. 80 jaar straatruimer in vier Nederlandse steden* (Zutphen: Walburg Pers, 2005) 365 p. ISBN 9057304066

Achter deze prachtige titel verschuilt zich een gedegen proefschrift over de geschiedenis van de straat in de periode 1860-1940. De midden negentiende-eeuwse straat was gelegen aan grachten en was het speelterrein van kinderen en het werkterrein van kooplieden en handelaren. Pandeigenaren beschouwden het straatgedeelte tussen pand en goot als eigen domein. In 1940 was de straat voller, lawaaiiger, droger, volledig openbaar, en ruimtelijk gesegregeerd: ieder type verkeersdeelnemer had nu zijn eigen ruimte.

Het proefschrift beschrijft deze ontwikkeling in wisselwerking met de aanleg van technische infrastructures. De transformatie van de straat en haar teloorgang als ontmoetingsplek zijn vaak toegeschreven aan de opkomst van de auto. Buiters laat echter overtuigend zien dat de genoemde ontwikkelingen al veel eerder op gang kwamen met onder andere grachtendempingen en de aanleg van drinkwatersystemen, rioleringen, trottoirs en tramrails. De verandering van de (centrum)straat wordt daarmee beschreven op het snijpunt van techniekgeschiedenis en stadsgeschiedenis. Buiters treedt in het voetspoor van Tarr en Dupuy, die met hun concept van de *networked city* (1988) aangaven dat moderne steden zich ontwikkelden in wisselwerking met technische infrastructures. Een grondige historiografische verkenning verankert het boek stevig in

met name de recente stadsgeschiedenis. Hoewel de auteur claimt de wisselwerking tussen infrastructuur en het 'gebruik van de straat' te onderzoeken, concentreert hij zich toch voornamelijk op het ontwerp van de straat en de invloed van de gebruiker daarbij. Het boek sluit helaas dan ook niet goed aan op de groeiende literatuur over hoe techniek ervaren en gebruikt wordt.

De hoofdmoot van het boek wordt gevormd door vier grondige *case studies* naar centrumstraten en hun omgeving in de vier grootste Nederlandse steden: het Spui en het Buitenhof in Den Haag; de Coolsingel in Rotterdam; de as Damrak-Dam-Rokin in Amsterdam; en het Vredenburg in Utrecht. Deze *cases* zijn gebaseerd op een omvangrijke bronnenstudie, met speciale aandacht voor stukken van gemeenteraden en relevante raadscommissies, bij deze raden en commissies binnengekomen adressen van belanghebbenden en brochures van straat- en buurtverenigingen. De activering van deze mooie bronnen is één van de grote verdiensten van dit proefschrift.

Deze *case studies* laten een aantal conclusies toe. Ten eerste ontwikkelt Buiters een heldere en overtuigende periodisering. Tussen circa 1860 en 1890 veranderde de straat in wisselwerking met sanitaire technieken: er ontstond een 'hygiënische straat'. Belangrijke aanjagers waren de Gemeentewet uit 1851, die de gemeenten grotere bevoegdheden gaf, en toenemende zorgen over de hygiëne, versterkt door de cholera-epidemieën van 1848, 1853 en 1866. Er kwamen nieuwe drinkwatersystemen en meer of minder geïntegreerde rioolstelsels, straatgoten verdwenen onder nieuwe trottoirs (die zowel de hygiëne verbeterden als voetgangers beschermden tegen rijtuigen), en grachten werden beter doorspoeld of gedempt. In de periode 1900-1915 veranderde de straat in een 'elektrische straat' met de elektrische tram, die veel meer dan de paardentram de gemeenten aanzette tot aanpassing van straatprofielen (met meer trottoirs, tramhaltes- en eilanden, vluchtheuvels en waarschuwingssystemen). Straten werden verbreed, meer grachten gedempt en incidenteel vonden grote verkeersdoorbraken plaats. De Hofweg (1909-1913) in Den Haag is hiervan een mooi voorbeeld. In de jaren twintig van de twintigste eeuw, ten slotte, ontstond de gemotoriseerde en gesegregeerde straat. Rijstroken werden strikter gescheiden en het verkeer geregeld met behulp van nieuwe regels, verkeersagenten en ontwerp: zo werden trottoirs, oorspronkelijk bedoeld als vrijplaats voor voetgangers, nu aangepast (bijvoorbeeld met paaltjes en kettingen) om voetgangers van de rijbaan af te houden. Het verkeer bleef overigens gemengd: de dominantie van de auto dateert van na de Tweede Wereldoorlog.

Een tweede stevige conclusie betreft het onderhandelde en betwiste karakter van de beschreven veranderingen. Waar de bestaande literatuur meestal de plannen van ingenieurs en stedenbouwkundigen volgt, beschrijft Buiters de onderhandelingen tussen deze professionals en bestuurders, bewoners en hun organisaties, industriëlen, kooplieden en weggebruikers. Het blijkt dat de veranderingen per project, gracht of straat onderhandeld werden. Dit verklaart belangrijke verschillen binnen de onderzochte steden alsmede (samen met externe omstandigheden) verschillen *tussen* deze steden. De grachtensteden Den Haag en Rotterdam werden uiteindelijk 'droge steden', Utrecht en Amsterdam bleven ten dele 'natte steden'. Ook wordt in deze onderhandelingen de concurrentie tussen technologische alternatieven goed zichtbaar. Buiters noemt onderhandelingen als een specifiek *Nederlands* kenmerk van straattransformaties. Deze claim gaat wat ver – er worden immers geen straten buiten de Randstad onderzocht.

Een derde conclusie is dat de genoemde technieken in onderlinge samenhang de straat veranderden; de straat was een innovatieknooppunt. Dit punt wordt in het con-

cluderende hoofdstuk onderstreept en geïllustreerd, maar wordt in de *case studies* nauwelijks uitgewerkt; het blijft daar meestal impliciet.

De *case studies* volgen chronologie en bronnenmateriaal; op deze manier worden volgens de auteur verbanden tussen techniek en straat 'het best voor het voetlicht gebracht', terwijl de lezer ook deelgenoot wordt van een 'historische sensatie' (p. 27). Dit laatste is zeker waar. Echter, de meer analytisch ingestelde lezer moet veel werk verzetten om de thematische lijnen te volgen; zij blijven vaak impliciet. Ook verweeft het narratief de ontwikkeling van stratencomplexen zodanig met ontwikkelingen op stadsniveau, dat de centrale onderzoeksobjecten niet scherp naar voren komen en de relaties tussen explanans en explanandum onduidelijk blijven.

Op het vlak van illustraties is de reproductiekwaliteit vaak minder dan ik van Walburg Pers gewend ben; dat is jammer, omdat deze cruciaal zijn voor het verbeelden van het onderzoeksthema. Stadsplattegronden zijn vaak onnodig klein of onduidelijk afgebeeld, waardoor de lezer aangewezen is op geografische voorkennis om passages over de centrale onderzoeksobjecten te kunnen volgen.

Desalniettemin ligt hier een rijk proefschrift, dat geïnteresseerden in de beschreven steden zeker zal aanspreken en op basis waarvan verdere techniekhistorische analyses mogelijk zijn.

*Erik van der Vleuten*  
*Technische Universiteit Eindhoven*