



DE WERELD BREEKT OPEN

Zouden kinderen van nu zich kunnen voorstellen hoe het is om zelden of nooit buiten je geboorteplaats te komen, bewegende beelden hooguit uit de bioscoop te kennen en met de hele familie naar één radio in de woonkamer te luisteren? Toch zag het leven kort na de Tweede Wereldoorlog er zo uit. Maar al gauw werd Nederland rijker dan we ooit voor mogelijk hadden gehouden en ging dankzij nieuwe transport- en communicatiemiddelen de wereld letterlijk en figuurlijk open.

Met bromfiets en auto kwamen we steeds verder van huis, terwijl de televisie onbekende landen en volkeren de woonkamer binnenbracht. Boodschappen werden niet meer bij de winkel om de hoek gekocht, maar in de supermarkt of via internet. Ter plekke handje contantje afrekenen maakte plaats voor (internet-) bankieren. Gastarbeiders werden uit verre streken naar Nederland gehaald, terwijl het steeds gebruikelijker werd dat onze spullen aan de andere kant van de aarde worden gemaakt. Ook wat eten betreft werd de wereld groter. Nederlanders zijn niet meer bang voor olijfolie of knoflook en eten net zo lief pasta, pizza of paella als piepers. Nog maar weinig kinderen krijgen elke dag de Hollandse pot van aardappelen, groenten en een stukje vlees voorgeschoteld.



Sommige vaders waren zo trots op hun eerste auto dat ze er geen genoeg van kregen die te wassen en te poetsen.

MET BROMMER EN AUTO STEEDS VERDER VAN HUIS

IN NOVEMBER 2017 WERD IN KATWIJK DE TWEEËNHALF miljoenste bezoeker van de musical *Soldaat van Oranje* in de bloemetjes gezet. De meesten van hen hadden tientallen, soms zelfs honderden kilometers moeten afleggen om bij het spektakel aanwezig te zijn. Het is heel gewoon om voor een avondje theater of voor een concert het halve land te doorkruisen, zoals mensen het ook heel gewoon vinden om honderd kilometer voor een verjaardag of ander feestje te rijden.

Vooraf dankzij de auto komen Nederlanders steeds verder en ook steeds vaker buiten hun woonplaats. Weliswaar hinderen files ons geregeld in onze bewegingsvrijheid, maar we reizen per saldo overall razendsnel naartoe. Toen iemand mopperde dat hij er vanwege files twee uur over had gedaan om vanuit Waddinxveen in Middelharnis te komen, terwijl dat normaal in één uur kan, relativeerde zijn buurman deze filesores: in de jaren vijftig was zijn vader vanuit Middelharnis meer dan drie uur onderweg wanneer hij zondags in Rotterdam ging voetballen. ‘Nu zijn wij daar met de auto in drie kwartier, als alles meezit.’

Na de oorlog was de auto dé grote belofte van de nieuwe en betere tijden die eraan zaten te komen. Maar vooralsnog was het een luxeproduct.

Zelfs een relatief simpel model als een Volkswagen Kever kostte meer dan een bruto modaal jaarinkomen. Geen wonder dat slechts een beperkt aantal welgestelde lieden zich een auto kon veroorloven. Dit veranderde doordat de inkomens veel sneller stegen dan de autoprijzen. In 1960 bedroeg de prijs van een Kever ruim 5500 gulden, evenveel als het modale jaarinkomen. In 1972 kostte een Kever nog geen 6000 gulden, terwijl het modale inkomen toen al was opgelopen tot meer dan het dubbele daarvan. Oude Kevers worden niet meer gemaakt, een enigszins vergelijkbare auto is de Volkswagen Up!. Die kost nu nieuw pakweg 11500 euro, terwijl in 2017 het modale inkomen met meer dan 36500 euro drie keer zo hoog was.

Zo kwam de auto vanaf de jaren zestig langzaamaan binnen ieders bereik. Toch had Nederland tot halverwege jaren zeventig minder auto's per inwoner dan de andere West-Europese landen. Dat kwam door de snelle toename van het bromfietsbezit. Sinds de introductie in 1949 van de brommer steeg hun aantal tot een record van liefst 1,9 miljoen in 1971. Voor veel Nederlanders ging de wereld vooral dankzij de bromfiets open.

DE MEESTER OP EEN BERINI

‘Wij kregen in de zesde klas les van meester Kraai. Die kwam de eerste tijd naar school op zijn Berini, een fiets met voorop een “eitje”. Hij reed dagelijks op en neer vanuit Friesland, een afstand van zo’n 25 tot 30 kilometer en voor ons gevoel heel ver weg, totdat hij een huis in Meppel kreeg,’ vertelt Thea (1939). Meester Kraai gebruikte zijn Berini om een baan te bemachtigen als hoofdonderwijzer. Zo ging het vaak: brommers stelden mannen in staat om betere banen verder van huis te accepteren.

Aanvankelijk waren brommers letterlijk een ‘fiets met hulpmotor’: er werd op het voorspatbord van de fiets een los motorblokje gemonteerd. Daar waren de meeste fietsen echter niet op berekend, zodat de banden snel sleten, en ook waren de remmen vaak niet toereikend.

De Solex was de eerste brommer die als zodanig was ontworpen en daarom veilig, aldus de fabrikant in zijn advertenties. Zo was er een foto van een zoenend echtpaar, waarop zij haar armen beschermend om zijn schouders sloeg. ‘U kunt nog wat leren van een zoen,’ aldus Solex. ‘De



Deze boerendochter had opeens een veel grotere (bewegings)vrijheid toen ze een brommer kreeg.



afscheidszoen van Uw vrouw, iedere ochtend van elke werkdag, spreekt boekdelen... Beseft zij misschien met haar intuïtie zoveel beter dan uzelf hoeveel risico's het moderne verkeer met zich meebrengt? Maak voor haar geluk – en uw eigen veiligheid – uw risico's zo klein mogelijk. Gun haar een gerust hart en rijd Solex, de eerste en de veiligste bromfiets! Geef u niet over aan het betrekkelijk genot van zinloze snelheid!

SOLEX: 'LATER WEG EN EERDER THUIS!'

Ook ging Solex prat op zijn zuinigheid. Volgens een andere advertentie had 'Monteur Chr. de B. te R.' meegedaan aan het 'Solex voorjaars-opinieonderzoek'. Zijn relaas: 'Eerlijk gezegd had ik er eerst een hard hoofd in. Enkele van mijn maats hadden ook een bromfiets, maar de kosten vielen hun erg tegen. Ik probeerde het eens met een Solex. Nou, dat was meteen goed, ik rijd nu al twee jaar en ga er dag in dag uit mee naar mijn werk. Later weg en eerder thuis! Vroeger fietste ik mij vaak ongelukkig tegen de wind in of stond ik te blauwbekken bij bus- en tramhaltes. Ik wist niet dat je je zo rijk kon voelen met een Solex. Wat een genot en gemak voor zo weinig geld. Ieder, die plannen heeft om een bromfiets te kopen, zou ik op het hart willen drukken: Kies een Solex, dat is een pracht-machien in alle opzichten.'

In groepsverband op een Solex toeren is tegenwoordig een gewild, nostalgisch uitje. Wie zo'n zwerm ouderwetse brommertjes over een landweg ziet tuffen, heeft het idee een oer-Nederlands tafereel gade te slaan. Toch is de Solex van Franse origine, ofschoon hij wel in Nederland in licentie werd gemaakt. Ook de van oorsprong Franse Mobylette roept herinneringen op aan het typisch Nederlandse fenomeen van wijkverpleegsters die er in lange leren jassen op naar hun patiënten reden.

Omgekeerd zou je denken dat Berini een Italiaans merk is. Niets is minder waar. Het 'eitje', een 'clip-on motortje' dat op elke fiets paste, werd ontwikkeld door **B**ERNARD Neumann, **R**INUS Bruynzeel en **N**ICO Groenendijk. Meer dan tienduizend eitjes maakte motorenfabriek Pluvier, voordat er in 1954 een echte Berinibromfiets met een in het frame ingebouwde motor op de markt kwam.

← Zonder elektronica zagen sloten en dashboards van auto's er heel anders uit.

BUIKSCHUIVER EN SPATSCHERMEN

Brommers werden in de loop van de jaren vijftig steeds populairder. Daarom besloten fietsfabrikanten als Batavus, Burgers, Fongers, Sparta en Union ze ook zelf te gaan produceren. Vrijwel allemaal vervaardigden ze modellen waarop de bestuurder met rechte rug reed. Sommige fabrikanten bedachten een grappige naam voor hun bromfiets, zoals Stokvis voor de RAP. Net als de Grant van Gazelle leek die meer op de stoerdere buikschuivers van Zündapp en Kreidler, Duitse brommers die begin jaren zestig gretig aftrek vonden in Nederland.

In die jaren kregen de meeste Nederlanders zoetjesaan meer te besteden en konden mensen brommers ook voor hun plezier gebruiken en ermee gaan toeren. De vriend van Hanneke (1943) had een buikschuiver: ‘Een heel stoer, blauw geval. Daarmee reden we met Pasen vanuit Ede naar de Keukenhof. Voor mij niet echt plezierig, want ik had het vreselijk koud. Ik was niet gekleed op zo’n lange tocht. Ik droeg een wijde rok met petticoat, nylonkousen met jarretels en ballerina’s aan m’n voeten. Een helm was nog niet verplicht, ik had alleen een hoofddoekje om mijn hoofd. Toen we afstapten, zag ik er zo raar uit dat mijn vriend zei: “Je lijkt wel een paasei.”’

Soms gingen hele gezinnen op de brommer met vakantie. Zo ook Cootje (1932) met haar man Cees (1932-2016) en hun twee dochters. Zij deden een woningruil met mijn ouders en logeerden in ons huis in Enschede, wij in hun huis in Krommenie. Cootje en Cees hadden ieder een Kaptein Mobylette met spatscherm en allebei hadden ze een dochter plus alle bagage achterop. ‘Het was wel een eind hoor,’ aldus Cootje, ‘niet echt voor herhaling vatbaar.’

NAAST JE WERK IN EEN ZUSTERFLAT

Mensen wonen tegenwoordig ver van hun werk: gemiddeld 22,6 kilometer. Begin jaren zestig moest Wim (1942) als jonge accountant met een oudere collega de boeken controleren van een bedrijf in Aalten, ongeveer vijftig kilometer van zijn woonplaats Enschede. Nu zou hij ongetwijfeld dagelijks heen en weer rijden. Toen was dat te tijdrovend. Er waren weinig goede doorgaande wegen, jonge mannen hadden geen auto en het



De scooter van deze 'reiziger' voor Zwarte Kip-advocaat was in 1951 een bezienswaardigheid in Groot-Ammerz.



Wie zelf geen auto bezat, huurde voor speciale gelegenheden een busje en ging daarmee op stap.

openbaar vervoer was ook niet al te best. Dus overnachtten de collega en hij doordeweeks in hotel-café-restaurant Vultink, vooral bekend vanwege zoon Hans Vultink, de biljartkampioen over wiens prestaties op zondagmiddag via de radio op fluistertoon verslag werd gedaan. Midden in de week, meestal van woensdag op donderdag, sliepen ze één nacht thuis. De reis maakten de twee mannen met de bus van de Geldersche Tramweg-Maatschappij.

Niet voor niets stond er jarenlang naast ziekenhuizen een zusterflat waar verpleegsters in opleiding verplicht woonden. Deels waren meisjes en jonge vrouwen uit zedelijke overwegingen (uiterlijk halfelf 's avonds

thuis, geen herenbezoek op de kamer) intern, maar het was voor hen ook geen doen om zonder eigen autootje of goed openbaar vervoer ver van hun werk met zijn onregelmatige- en nachtdiensten te wonen.

BEDRIJFSBUSSEN

Grote bedrijven zoals Philips in Eindhoven en Douwe Egberts in Joure hadden bedrijfsbussen die werknemers die ver van de fabriek woonden 's morgens van huis haalden en 's avonds weer terugbrachten. Ook de vader van Rien (1948), boekhouder bij Caltex, stapte elke dag in een door het bedrijf gehuurde bus. Die bracht hem vanuit zijn woonplaats Rotterdam via Rhoon naar zijn werk, ruim twintig kilometer verderop aan de Petroleumweg in Pernis.

Rien: 'Er waren een stuk of vier vaste opstappunten. Ik bracht hem wel eens naar de halte, een kwartiertje lopen vanaf ons huis. Er waren nog geen files en dus was de bus altijd stipt op tijd. Arbeiders en kantoorpersoneel zaten door elkaar en het stond er altijd blauw van de rook. Toen in plaatsen als Hoogvliet, Rozenburg en Spijkenisse flats werden gebouwd, gingen steeds meer mensen met de fiets of de brommer naar hun werk. Het pendelverkeer werd minder belangrijk, waarna busmaatschappij Snelle Vliet zijn bussen ging gebruiken voor toeristische reizen naar Duitsland en Oostenrijk. Mijn vader ging al in 1959 niet meer met de bedrijfsbus. Hij had een tweedehands Volkswagen Kever gekocht en daarmee ging hij in het vervolg naar zijn werk. Om de haverklap werd die Kever gewassen, er hoefde maar een spatje vuil op te zitten of mijn vader stond al klaar met een emmertje water. "Die auto verzuipt nog eens," zeiden mijn broers en ik. Ook zette hij hem elke maand in de was. Dan moesten wij helpen: eerst met een vochtige doek de stugge was inwrijven en daarna met een zachte doek uitwrijven.'

ROUWSTOET MET VOLGAUTO'S

Geleidelijk won de auto terrein. Aanvankelijk werd hij vooral zakelijk gebruikt. Zo werd in 1960 bijna zeventig procent van het totale aantal verreden kilometers 'verricht in de uitoefening van het bedrijf of beroep'. Dat aandeel was in 1970 gedaald tot 38,5 procent: Nederlanders gingen

niet alleen de brommer, maar ook de auto steeds vaker voor hun plezier gebruiken.

En wanneer ze zelf geen auto hadden, huurden ze er een. Zo kwam mijn Zaanse familie in het najaar van 1961 in twee gehuurde busjes naar Enschede om daar de koperen bruiloft van mijn ouders te vieren. Een van de busjes kreeg op de terugweg, vlak voor Amsterdam, pech. ‘Het zal de bobine zijn,’ riep opa Van Bergen heel deskundig. Maar wat hij en de anderen ook probeerden, ze kregen de auto niet meer aan de praat. Er zat niets anders op dan dat het ene busje het andere op sleeptouw nam. Zo werden beide busjes afgeleverd bij de verhuurder. De volgende dag vroeg deze smalend of de familie Van Bergen niet wist dat auto’s op benzine reden. Kennelijk hadden in Enschede dieven hun slag geslagen en benzine uit het busje gestolen, iets wat in die tijd veel gebeurde.

Toen mijn andere opa in 1966 overleed, wilde hij gecremeerd worden. Indertijd moest je daarvoor helemaal naar Dieren (samen met Westerveld in Velsen de enige twee crematoria in Nederland). Omdat vrijwel niemand van zijn broers en zussen een eigen auto had, reden we vanaf de aula in Enschede met een rouwstoet van gehuurde, identieke zwarte volgauto’s naar Dieren. Nu bijna iedereen een auto heeft, zie je zo’n begrafenisstoet nog maar zelden en rijdt er een bonte verzameling auto’s achter de lijkwagen aan.

DE WEG NAAR PURMEREND

‘Eerst hadden alleen dokters en andere rijke mensen een auto,’ herinnert Marietje (1924) zich. ‘Maar steeds meer mannen in onze buurt haalden hun rijbewijs. Mijn man ook. In 1963 hebben we onze eerste auto gekocht, een tweedehands DKW. Ons eerste tochtje was naar Dodewaard, naar de moeder van mijn man. In de Betuwe heb je dijken met diepe afgronden en dat vond ik doodeng. Ik ben achterin gaan zitten, maar het is allemaal goed gegaan.’

Hun tweede tocht ging naar Amsterdam. ‘Vanuit Doetinchem voor ons gevoel een wereldreis,’ aldus dochter Truus (1950). Een bevriende liftmonteur had woningruil voorgesteld en zo kon een Achterhoekse familie vakantie vieren in een woning vlak bij de Van Woustraat. ‘We maakten

vanuit Amsterdam dagtochten naar Marken en Volendam. Dat was in 1963 echt heel bijzonder,' zegt Truus. 'Maar ik vond het ook wel eng, want mijn vader kon de weg niet altijd vinden. Op een gegeven moment zat ik "Pappa weet de weg niet" te jammeren.'

Aan de hand van wegenkaarten en richtingaanwijzers moesten mensen de weg zien te vinden. Of ze vroegen de weg aan voorbijgangers, zoals Wim Sonneveld in 'Op de step' uit *Ja zuster, nee zuster*: 'Toen zag ik die pastoor / Bent u misschien bekend? / Weet u misschien de weg naar Purmerend? / Ja zeker wel, zei de pastoor / Je gaat rechtuit en alsmaar door / Kijk, zie je die kapel / Die zie je ongetwijfeld wel / En als je daar dan bent / Vraag dan de weg naar Purmerend.'

Of ze vroegen een taxichauffeur de weg. Zo ging dat in 1985 toen ik als *Volkscrant*-journalist meereed in een vrachtauto vol geslachte varkens om een reportage te maken over Franse boeren, die wegblokkades hadden opgeworpen als protest tegen de invoer van Nederlands varkensvlees. Toen we uiteindelijk heelhuids bij de Périphérique van Parijs belandden, huurde de vrachtwagenchauffeur een taxi. Zoals alle taxichauffeurs in die tijd kende hij de weg op zijn duimpje. Door de uitgestorven stad reed hij voor ons uit naar de vleeshallen, waar wij moesten zijn.

VISVERVOER

Mijn in Enschede geboren en getogen moeder (1922-2008) kocht haar leven lang op hete zomerdagen geen verse vis. Enschede ligt honderdvijftig kilometer van zee en zonder goede koel- of vrieswagens kon de vis vroeger onderweg gemakkelijk bederven. Vis werd in houten kisten vervoerd en door hem onder ijs te bedelven werd hij vers gehouden. Een niet erg bedrijfszekere methode. In het boek *A.B. Streng. Geschiedenis van een Nederlands transportbedrijf* vertelt Aad Streng over de vrachtauto's van zijn vader die in de naoorlogse jaren vis vanaf de visafslag in IJmuiden naar Zwitserland en Italië vervoerden. Voordat de vis daar gelost mocht worden, moest hij worden gekeurd door een man die de chauffeurs vanwege zijn witte jas 'de dokter' noemden. Deze dokter legde een thermometer in de wagen en keek zo of het daar koud genoeg was. Omdat een thermometer niet ogenblikkelijk de juiste temperatuur aangeeft, deed hij



Eerst hadden alleen dokters en andere rijke mensen een auto. Overleg in 1952 tussen dokter en wijkverpleegster.

de deuren dicht en kwam hij tien minuten later terug. In die tussentijd legden de chauffeurs extra ijs op de thermometer en zo wisten ze zeker dat hun lading werd goedgekeurd.

De houten kisten werden in de jaren tachtig vervangen door goed isolerend polystyreen; bovendien kwamen er steeds betere koelinstallaties in de vrachtauto's. Daardoor speelt afstand geen rol meer bij vis en kun je op snikhete dagen ook ver van de zee met een gerust hart verse vis eten.

ACHTERBANKGENERATIE

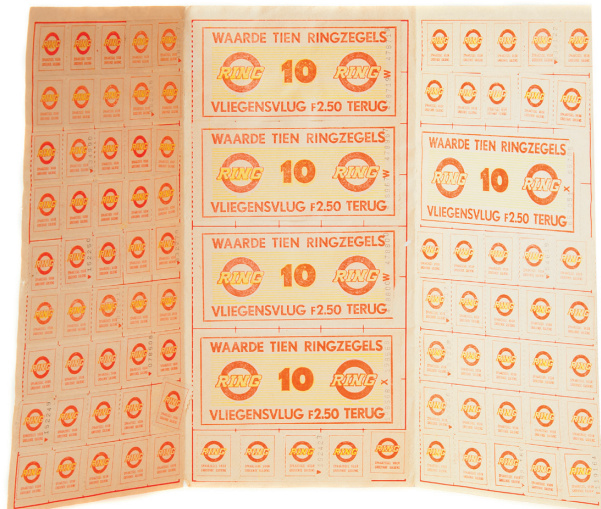
De auto is ook een steeds belangrijker rol gaan spelen in het vervoer naar en van school. Er is een achterbankgeneratie ontstaan van kinderen die door hun ouders, veilig in de gordels, overal naartoe worden gebracht.

Bij sommige scholen rijden er zoveel auto's af en aan en dat is zo gevaarlijk, dat ouders alleen al om die reden hun kind met de auto naar school brengen.

Vroeger liepen kinderen die ver weg woonden in groepjes naar school, waarbij de groten over de kleintjes waakten. Mijn echtgenoot P. (1943) woonde op een boerderij aan het Noord-Hollands Kanaal. Samen met zijn broers werd hij door buurkinderen opgehaald, die er dan al een eind op hadden zitten. Met die hele ploeg liepen ze de laatste drie kilometer over de dijk naar hun school in Purmerend.

Zelf zat ik als kleuter soms bij een ouder buurmeisje achter op de fiets. Dat was niet helemaal ongevaarlijk. Doordat zij geen jasbeschermers en fietstassen had, moest ik mijn benen wijd houden. Toen ik dat een keer niet deed, kwam ik met mijn voet tussen de spaken – een uiterst pijnlijke aangelegenheid.

Zonder fiets was de wereld erg klein. Maar soms hielp de natuur een handje en maakte een periode met vorst de wereld in één klap een stuk groter. Wanneer er ijs in waterrijke gebieden lag, bonden mensen hun schaatsen onder en konden ze grote afstanden afleggen. Hilje (1940): 'Mijn beppe fietste niet, maar als echte Friezin kon ze wel goed schaatsen. Ze was altijd dolblij wanneer het vroom, want dan ging ze eropuit. Over de bevroren sloten en kanalen schaatste ze naar familie in dorpen verderop, waar ze anders niet kon komen.'



AFSCHEID VAN DE BUURTWINKEL

DOOR DE KOMST VAN DE AUTO VERANDERDEN LEEF- EN consumptiegewoonten drastisch. Mensen doen niet langer elke dag lopend hun boodschappen bij de winkel om de hoek, maar gaan met hun auto naar een supermarkt. Steeds vaker slaan ze hun boodschappen voor de hele week in één keer in. Het boodschappennetje van vroeger is daarvoor niet meer genoeg; wie nu inkopen doet, neemt achter in zijn auto stoere klapkratten mee.

In de moderne supermarkten zit niet alleen een kruidenier, maar ook een slager, bakker, melkboer, groenteboer, slijter, drogist en delicatessenzaak. Nu is dat heel gewoon, maar in de jaren vijftig en zestig zou dat branchevervaging hebben geheten en was het zelfs verboden. ‘Schoenmaker, houd je bij je leest’ was toen het devies. Het was wettelijk bepaald welk assortiment de kruidenier, slager, melkboer, et cetera in zijn winkel mocht hebben.

Intussen hebben vrijwel alle door gezinnen gedreven buurtwinkels hun deuren moeten sluiten. In plaats daarvan zijn grootschalige filialen van het franchise- en grootwinkelbedrijf gekomen. Deze ketens domi-

← **De kruidenier op de hoek deed onder andere met zegelboekjes aan klantenbinding.**



Deze slager maakte zelf zijn worsten. Als hij met de bloedworst bezig was, snoepten zijn kleinkinderen daar graag van.

neren de winkelstraten in de binnensteden, die daardoor steeds meer op elkaar zijn gaan lijken. V&D, jarenlang hét winkelbaken in elke stad, heeft door concurrentie van webshops het loodje gelegd en is failliet. Dat lot deelt het warenhuis met vele andere winkeliers. Wie wil, kan via internet vanuit de luie stoel met een paar muisklikken zijn aankopen uit de hele wereld laten komen, tot China aan toe.

Aan de rand van veel steden zijn op Amerikaanse leest gestoelde *shopping malls* gebouwd. Deze goed met de auto bereikbare gebieden zijn speciaal ontworpen voor de detailhandel. Er wordt niet meer gewoond, alleen gewinkeld. Binnensteden concurreren met de malls om de gunst van funshoppers. Want in het steeds rijkere Nederland kreeg winkelen ook een recreatieve functie en werd het een nieuwe vorm van vrijetijdsbesteding.

VERDWENEN WINKELS

Als kind woonde ik nogal buitenaf, aan de rand van de bebouwde kom van Enschede. Toch was er tegenover ons huis een sigarenkiosk en op weg naar mijn lagere school kwam ik langs een groenteboer, een tweede sigarenwinkel (die tevens herenkapper was), een kruidenier en een slager. Tegenover school zat een tweede kruidenierswinkel, iets verderop een derde sigarenboer. Richting binnenstad was een klein winkelcentrum en aan de doorgaande weg zaten diverse blokken met winkels, terwijl het ook in de zijstraten wemelde van de winkels.

Onlangs fietste ik met mijn zusje Ada door die straten, op zoek naar de winkels van onze jeugd. ‘Hier zat de manufacturenzaak waar Mamma “Hollandia ondergoed van de bovenste plank” voor ons kocht. Daar de bloemist bij wie enkel anjers, zuidenwindlelies en fresia’s met asparagus in de etalage stonden. Hier was een soort warenhuis met keukengerei en speelgoed.’

Op een handjevol adressen zitten nog dezelfde winkels als vroeger, zoals een gereedschapwinkel en een – enorm uit de kluiten gewassen – fietsenzaak. Maar de meeste winkels zijn verdwenen. De leeggekomen panden zijn veranderd in woonhuizen, of er zijn snackbars, pizzeria’s en afhaalrestaurants in gekomen, en hier en daar een praktijk voor fysiotherapie.

‘OVERBEWINKELING’

Vergelijkbare veranderingen hebben zich overal in Nederland voltrokken. Het aantal winkels is meer dan gehalveerd: van 210 000 in 1960 tot 95 000 in 2017. Slechts voor een deel is die daling toe te schrijven aan de toegenomen mobiliteit.

Er was meer aan de hand. In de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog leidden veel winkeliers een marginaal bestaan. De sigarenzaken uit mijn jeugd werden bijvoorbeeld alle drie gedreven door bejaarde mannen. Veel ouderen kregen pas in 1956 een eigen inkomen dankzij de Algemene Ouderdomswet (AOW). Zonder dit staatspensioen was hun winkeltje hun enige bron van inkomsten. In 1964 werd de AOW opgetrokken tot een ‘sociaal minimum’ en konden ze hun winkeltjes sluiten. Tot die tijd waren de inkomsten uit hun winkel, hoe karig ook, voor veel ouderen een welkome aanvulling op de AOW geweest.

Die kleine winkeltjes waren voor een belangrijk deel tijdens de crisis van de jaren dertig uit nood geboren. Mensen die een (bij)verdiens­te nodig hadden, begonnen een winkeltje in een door gordijnen afgeschoten deel van hun woonkamer. Een explosieve groei van het aantal winkels was het gevolg. Telde Nederland in 1928 dertigduizend kruidenierszaken, tien jaar later waren dat er negenduizend méér. Vele varkens maakten de spoeling dun: in menig winkeltje was het armoe troef en tot ver in de jaren zestig was ‘overbewinkeling’ een probleem.

WINKELBOEKJES

Wie bij Albert Heijn een flesje bier scant, moet op het scanapparaat aangeven of hij één flesje dan wel een hele krat in zijn winkelwagentje heeft gedaan. In *Anders nog iets?*, zijn boek van over de teloorgang van de middenstand in Nederland, vertelt winkelierszoon Tony van der Meulen (1946) over een Friese winkelier die in de jaren vijftig van een Brabantse collega hoorde dat ie wel vijf kratten bier per week verkocht. ‘Vijf kratten bier, daar deed ik wel een halfjaar over voor ik die had verkocht. Maar toen wij er in 1985 mee stopten, gingen er bij ons zo’n honderdvijftig kratten per week door,’ aldus de Fries.

Nu is het heel gewoon om thuis een eigen voorraad levensmiddelen of drank aan te leggen. Dat kan omdat mensen er het geld voor hebben en er bovendien in elk huis een koelkast staat. Anneke (1950): ‘Wij hadden vroeger thuis niets op voorraad, dus werd ik als kind voor elk pakje boter naar de winkel gestuurd. De kruidenier schreef de boodschappen in ons boekje en op zaterdag, wanneer mijn vader zijn loon had gekregen, ging mijn moeder naar de winkel om te betalen.’

Bij ons thuis kwam Hennie elke donderdag het winkelboekje ophalen. Hennie was getrouwd met een nicht van mijn moeder en die twee dreven samen een Sparwinkel. Er was wel een kruidenier dichterbij ons in de buurt, maar daar kochten we hooguit een ons palingworst voor op de avondboterham. De grote boodschappen gunde mijn moeder aan neef Hennie. Ge­kleed in een beige stofjas en met een potlood achter het oor maakte hij wekelijks zijn opwachting. Met mijn moeder nam hij het boodschappen­lijstje door en noteerde met het potlood speciale aanbiedingen of dingen