

Groei en krimp in de Hollandse stad. Stadsuitbreidingen, stedenbouw en ontstedelijking in Holland van de veertiende tot de negentiende eeuw*

Reinout Rutte

Het onderzoek naar de Hollandse stad van de elfde tot de vijftiende eeuw is voornamelijk gericht op individuele steden of op één aspect uit het stadswordingsproces, bijvoorbeeld de stadsrechten.¹ In het onderzoek naar de Hollandse stad vanaf de vijftiende eeuw wordt over het algemeen veel meer aandacht besteed aan het verkrijgen van overzicht. Het wordt gekenmerkt door een aantal studies naar stedensystemen, waarin wordt getracht de ontwikkeling van de Hollandse steden in hoofdlijnen te typeren.² De aandacht in deze studies gaat vooral uit naar economische en demografische ontwikkelingen. Deze zal ik in de eerste paragraaf kort samenvatten aan de hand van een aantal kaartjes. De rest van dit artikel is gewijd aan ruimtelijke patronen – stedenlandschappen en stadsplattegronden – en aan stedenbouw.

De ontwikkeling van sociaal-economische stedensystemen kan mooi worden vergeleken met de ontwikkeling van stadsplattegronden en de stedenlandschappen zoals ik die eerder formuleerde op grond van de manier waarop de stadswording plaatsvond.³ In aansluiting op mijn artikel over de stadswording in Nederland van de elfde tot de vijftiende eeuw wil ik hier eerst ingaan op groei en krimp die van de vijftiende tot de negentiende eeuw optraden binnen de stedenlandschappen en dan op de gevolgen daarvan voor de stadsplattegronden en de stedenbouw. Tevens wordt een vergelijking gemaakt met de ontwikkelingen buiten Holland, bijvoorbeeld in Brabant en Gelderland.

Opgemerkt moet worden dat er in de periode van de vijftiende tot de negentiende eeuw bijna geen steden meer bij kwamen.⁴ Bijna alle steden die wij tegenwoordig kennen, zijn ontstaan van de elfde tot de vijftiende eeuw. Voor de periode van de vijftiende tot de negentiende eeuw moeten de ontwikkelingen worden gezocht in de uitbreiding en krimp van een bepaald deel van de bestaande steden, en in de groeiende betekenis van bepaalde stedenlandschappen en het inboeten aan belang van andere.

Om een beter inzicht te krijgen in het fenomeen stadsuitbreiding en ten behoeve van een goede aansluiting bij het vorige artikel begin ik mijn overzicht in de veertiende eeuw. Daar zit nog iets achter: het onderscheid dat vaak wordt gemaakt tussen de middeleeuwen en de nieuwe tijd is geforceerd. Veeleer vallen er doorlopende lijnen te ontdekken in de stedenbouw, vanuit de twaalfde, dertiende en veertiende eeuw door naar de vijftiende, zestiende en zeventiende eeuw. Dat zal zo blijken.

Demografische en economische ontwikkelingen

Op het nevenstaande kaartje zien we Holland eruit springen (afb. 2).⁵ Daar liggen tegen het einde van de zeventiende eeuw de meeste steden met veel inwoners: Amsterdam, Haarlem, Leiden, 's-Gravenhage, Delft, Rotterdam en Dordrecht. Hoe was dat zo gekomen? Omstreeks 1500 blijkt de situatie er nog anders uit te zien. Holland heeft dan al wel de meeste steden met meer dan 10.000 inwoners, maar 's-Hertogenbosch, Nijmegen en Groningen hebben dan ook ongeveer 10.000 inwoners en Utrecht nog meer.

In 1650 is dat beeld ingrijpend veranderd. Amsterdam springt eruit als grootste stad en naast de zonet genoemde steden vallen ook Enkhuizen, Hoorn en Alkmaar op. Verder zien we in Zeeland Middelburg. Utrecht, 's-Hertogenbosch, Nijmegen en Groningen hebben ongeveer hetzelfde aantal inwoners gehouden als in 1500. De verandering van het beeld is dus het resultaat van een sterke toename van de bevolking in de Hollandse steden.

In 1850 lijken de bevolkingaantallen van de Hollandse steden in vergelijking met 1650 weinig te zijn veranderd. Dat betekent stagnatie. Kijken we wat beter, dan ontdekken we dat het aantal inwoners van meerdere steden zelfs sterk is afgenomen, bijvoorbeeld in Leiden en Delft. Hoorn en Enkhuizen zijn zelfs helemaal van de kaart verdwenen. Daar zijn de bevolkingscijfers dramatisch

* Met dank aan Jan Wegner en Ko Visser voor de inspirerende gesprekken over de geschiedenis van de stedenbouw in Nederland, en aan Otto Diesfeldt, Iskander Pané en Olivier van der Bogt voor het tekenen van de kaarten.

¹ Zie: R. Rutte, 'Landschap vol steden. Over het ontstaan van de Nederlandse steden en hun plattegronden van de elfde tot de vijftiende eeuw', in: *OverHolland*, 2. Amsterdam 2005, pp. 72-90.

² Zie bijvoorbeeld: C. Lesger, 'Stedelijke groei en stedensystemen', in: E. Taverne en I. Visser (red.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*. Nijmegen 1993, pp. 30-38; C. Lesger, 'De dynamiek van het Europese stedensysteem', in: Taverne en Visser, *Stedebouw*, pp. 104-111; B. de Pater, 'Van land met steden tot stedenland. Een kleine historische geografie van Nederland', in: *Historisch Geografisch Tijdschrift*, 7 (1989), pp. 41-56; H. Schmal, 'Een landschap vol steden', in: S. Barends e.a. (red.), *Het Nederlandse landschap. Een historisch-geografische benadering*. Utrecht 2000, pp. 142-161; J. de Vries, *European urbanization 1500-1800*. Londen 1984; A.M. van der Woude, 'Demografische ontwikkeling van de Noordelijke Nederlanden', in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden, deel 5*. Haarlem 1980, pp. 102-168.

³ Zie: Rutte, 'Landschap vol steden', waarin tevens wordt ingegaan op de definiëring van de begrippen stad en stedenlandschap.

⁴ Op kaart 16 in: A. Thurkow e.a., *Atlas van Nederland. Deel 2, Bewoningsgeschiedenis*. 's-Gravenhage 1984, worden Hindeloopen, Coevorden, Purmerend, Heenvliet, Sint Maartensdijk en Zevenbergen in de vijftiende eeuw gedateerd. Wat mij betreft moet de stadswording van deze zes nederzet-

tingen echter in de tweede helft van de veertiende eeuw worden geplaatst (zie: Rutte, 'Landschap vol steden'). Bovendien kan bij Heenvliet worden betwijfeld of we daar wel met stadswording hebben te maken. Dat laatste geldt overigens ook voor Blokzijl. Blijven slechts over Sloten in Friesland en Weert in Midden-Limburg. Zie voor Willemstad het einde van de paragraaf 'Stedenbouw'.

⁵ Deze paragraaf is hoofdzakelijk gebaseerd op de studies die in noot 2 staan genoemd.

gekelderd. In de steden langs de IJssel is de bevolking in twee eeuwen tijd iets toegenomen.

Volgens geografen en (economisch) historici voltrok dit proces zich als volgt. In de twaalfde en de dertiende eeuw kende Europa een verstedelijkt gebied in Noord-Italië, met grote steden als Milaan, Genua, Bologna en Venetië (afb. 1). Een tweede verstedelijkt gebied was Vlaanderen, met onder meer Brugge, Gent en Ieper. Verder waren er de machtige Hanzesteden, vooral langs de Oostzee, met Lübeck als centrum. Vanaf de ontdekkingsreizen tegen het einde van de vijftiende eeuw begon het kerngebied van Noord-Italië naar het westen en naar het noorden te verschuiven. Behalve Spanje en Portugal kwam ook Holland gedurende de zestiende eeuw op door zijn overzeese handelsposten en koloniën (de Verenigde Oostindische Compagnie [VOC] werd opgericht in 1602, de West-Indische Compagnie [WIC] in 1621).

De val van Antwerpen in 1585 (waardoor de doorgang naar zee via de Schelde werd afgesloten) was de nekslag voor Vlaanderen. Veel Vlaamse handelaren en ambachtslieden vertrokken naar het noorden. Dat was ook nadelig voor de meeste havensteden in Zeeland. Zo trad binnen de Nederlanden, sinds het einde van de zestiende eeuw de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden, eveneens een verschuiving op van zuid naar noord en van oost naar west.

Inmiddels was ook het belang van de Hanze namelijk sterk afgenomen, waardoor de steden in het oosten van Nederland inboetten aan betekenis, in het bijzonder de IJsselsteden, die lid waren van het Hanzeverbond. Deze steden veranderden van centra voor de langeafstandshandel in regionale marktplaatsen. Tegelijkertijd werd Amsterdam het nieuwe centrum van de wereldhandel. Niet in de laatste plaats door handig en doortastend optreden van zijn kooplieden werd Amsterdam dé stapelmarkt. Amsterdam en de andere Hollandse steden vormden het nieuwe kerngebied binnen Europa. Dat trok veel nieuwe inwoners, zowel afkomstig van het platteland als uit steden in andere gebieden, zoals Vlaanderen.

Die andere Hollandse steden, in de eerste plaats de groep achter de binnenduinrand – Alkmaar, Haarlem, Leiden, 's-Gravenhage en Delft –, maar ook een aantal van de jongere havensteden zoals Rotterdam en Gouda, hadden zich al vanaf de late middeleeuwen ontwikkeld tot belangrijke industrie- en nijverheidscentra. Hoewel er tegen het einde van de vijftiende eeuw en aan het begin van de zestiende eeuw een terugval in de economie schijnt te zijn opgetreden, ging het de steden in Holland toch voor de wind. Volgens mij werd de basis daarvoor voor een belangrijk deel gelegd in de veertiende eeuw, de eeuw waarin op Europese schaal de economie en de verstedelijking juist

stagneerden en flink in de bevolking werd gehakt door de Zwarte Dood. Ik heb sterk de indruk dat de vooraanstaande positie van Holland in de zeventiende eeuw niet alleen is te danken aan de zojuist beschreven internationale ontwikkelingen, maar dat deze vooral ook mogelijk werd door de ten opzichte van andere gebieden in Europa afwijkende en in economische zin gunstig afstekende stadsontwikkeling in Holland vanaf de veertiende en zelfs al in de dertiende eeuw.⁶

In die periode hadden veel Hollandse steden of groepjes steden zich gespecialiseerd in bepaalde producten. Leiden werd bijvoorbeeld bekend om zijn laken, Haarlem om zijn linnen en bierbrouwerijen, Gouda ook om zijn bier en Enkhuizen en Hoorn om hun haring. Dit sloot in de zestiende en zeventiende eeuw uitstekend aan bij de ontwikkeling van Amsterdam tot wereldstapelmarkt.

Niet alleen werden de nijverheidsproducten uit de omliggende steden via Amsterdam verhandeld, maar ook zorgden deze steden voor bijvoorbeeld de opslag en overslag van goederen, voldeden ze aan de vraag naar verpakkingsmateriaal (tonnen, flessen, kruiken) en leverden zij allerlei onmisbare producten voor de handel over zee (schepen, haring, bier). In Amsterdam en omgeving werd veel gedaan aan de veredeling van grondstoffen en halffabrikaten. Zo vormde zich een hecht Hollands stedensysteem, waarin overigens ook het platteland een onmisbare rol speelde. Een deel van de gevraagde productie speelde zich namelijk in oorspronkelijk agrarische nederzettingen af. In Zaandam en op Marken waren bijvoorbeeld veel scheepswerven te vinden. Bovendien werd turf – een onmisbare brandstof voor veel industrieën en om het binnen warm te houden – gestoken in de Hollandse veengebieden.

Na 1700 ging het mis met dat prachtige Hollandse stedensysteem. In de laatste decennia van de zeventiende eeuw was Londen opgekomen als het nieuwe centrum van de wereldeconomie. Dit tastte de positie aan van Amsterdam als centrale stapelmarkt. Het Hollandse stedensysteem en zijn economie werden bovendien bedreigd door de protectionistische politiek van de grote staten Engeland en Frankrijk. Deze politiek benadeelde in hoge mate de handelsrelaties van de Hollandse steden. Hieronder leden vooral de steden met een eenzijdige industrie die produceerde voor de wereldeconomie. Zeer kwetsbaar waren onder meer Enkhuizen en Hoorn met hun haring.

In veel van deze steden trad in de loop van de achttiende eeuw leegloop op. Overigens werd deze ook veroorzaakt door de verplaatsing van nijverheid naar het platteland, omdat het arbeidsloon daar beduidend lager lag. Zo verplaatsten Haarlemse en Leidse textielbedrijven hun werkzaamheden naar Brabant. Daarnaast raakte Twente in trek.

Over de hele lijn kromp de economie gedurende de achttiende eeuw. En het Hollandse stedenstelsel viel uit elkaar. Pas in de loop van de negentiende eeuw begon de Hollandse economie weer aan te trekken en de bevolking toe te nemen.

Stedenlandschappen

Hoe verhouden deze economische en demografische ontwikkelingen zich nu tot de ruimtelijke ontwikkelingen, tot de stedenlandschappen en de stadsplattegronden? Om inzicht te krijgen in de ruimtelijke ontwikkeling van de steden gebruik ik net als in mijn vorige artikel de kaart uit *Atlas van Nederland* van de ontwikkeling van de Nederlandse steden tot 1795 (afb. 3a).⁷

Het beeld van de stadsuitbreidingen komt in grote lijnen overeen met de resultaten van het demografische en economische onderzoek. Op het eerste gezicht lijken twee van de eerder op grond van de factoren en motieven bij de stadswording getypeerde stedenlandschappen te overheersen: dat van de plaatsen langs de binnenduinrand die langzamerhand tot stad werden vanaf kort voor 1200 en gedurende de dertiende eeuw: Alkmaar, Haarlem, Leiden, 's-Gravenhage en Delft en dat van de havenplaatsen die tussen ongeveer 1270 en 1400 op initiatief van rijke burgers en heren en door economische vernieuwingen tot stad werden.⁸

De steden langs de binnenduinrand breidden vanaf de veertiende eeuw allemaal fors uit, net als een deel van de havenplaatsen, bijvoorbeeld Enkhuizen, Hoorn, Amsterdam en Rotterdam. Die uitbreidingen gingen door tot in de zeventiende eeuw. In Holland vond in vergelijking met de rest van de Nederlanden daardoor een enorme toename plaats van het stadsoppervlak. Slechts een paar steden daarbuiten werden op grotere schaal uitgebreid na de vijftiende eeuw: Groningen, Harlingen, Middelburg en Vlissingen. Deze wisten mee te profiteren van de Hollandse zeehandel. Dit beeld komt dus overeen met de ontwikkelingen die we al zagen op economisch en demografisch gebied.

Maar laten we de ruimtelijke ontwikkelingen per stedenlandschap eens wat meer in detail bekijken vanaf de veertiende eeuw. Bezien we de stadsontwikkeling in de veertiende eeuw, dan kunnen we ons nog meer verbazen dan we in het vorige artikel al deden. Niet alleen kwamen er in deze eeuw veel steden bij – waaronder de nieuwe steden in het rivierengebied ten zuiden van Utrecht en de havens op de Zeeuwse eilanden, langs de Hollandse binnenwateren en aan de Zuiderzee – maar ook werden veel steden uitgebreid, en niet alleen in Holland. In bijna heel West-Europa kwamen er in deze periode juist nog maar weinig steden bij, nam de bevolking af en viel de economie terug.

De meeste steden van het oudste stedenlandschap (ontstaan in de elfde en twaalfde eeuw) en de Vlaams-Zeeuwse havenplaatsen (uit de twaalfde en dertiende eeuw) werden al fors uitgebreid in de loop van de dertiende eeuw, bijvoorbeeld Aardenburg, Dordrecht, Middelburg, Utrecht en Groningen. Maastricht en ook Nijmegen werden vooral uitgebreid tegen het einde van de dertiende en in het begin van de veertiende eeuw. In de loop van de veertiende eeuw volgde een ware hausse aan stadsuitbreidingen. De oudere steden (uit de twaalfde eeuw) langs de grote rivieren werden groter: Arnhem, Zutphen, Zwolle en Kampen. Ook het grootste deel van de steden uit het landschap dat was te danken aan landsheerlijke stedenpolitiek en stadsplanning, viel in de prijzen: Bergen op Zoom, Breda, Geertruidenberg, Heusden, 's-Hertogenbosch, Roermond, Wageningen, Doesburg, Harderwijk en Amersfoort.

De veertiende-eeuwse stadsuitbreidingen in Holland passen dus in de lijn van de ontwikkeling die meer van de oudere stedenlandschappen in dezelfde tijd doormaakten. Iedere stad van enige betekenis werd in de veertiende eeuw uitgebreid, zou ik haast zeggen, uitgezonderd de oudere steden die toen al een behoorlijke omvang hadden, zoals Utrecht, Deventer en Groningen. De stadsuitbreidingen van Gouda, Rotterdam, Delft, Leiden, Haarlem en Edam behoorden tot de meest omvangrijke.

Bijna alle uitbreidingen in Holland stammen uit de tweede helft, meestal het einde, van de veertiende eeuw. Behalve de wat oudere steden achter de binnenduinrand breidde ook een aantal van de havenplaatsen uit die nauwelijks een eeuw eerder tot stad waren geworden: Brielle, Schiedam, Rotterdam, Gouda, Amsterdam en Edam. Nemen we de ontwikkelingen in de volgende eeuwen in ogenschouw, dan moeten we vaststellen dat er iets bijzonders gaande was in Holland. Daar begon zich reeds in de veertiende eeuw iets moois te ontwikkelen.

Buiten Holland blijken de steden na die boom in de veertiende eeuw nog slechts sporadisch te zijn uitgebreid. Van de laatmiddeleeuwse nieuwe steden kreeg alleen Culemborg een nieuwe stadswijk, aan het begin van de vijftiende eeuw. Verder kunnen vrij bescheiden vijftiende-eeuwse uitbreidingen worden gemeld in 's-Hertogenbosch, Nijmegen, Kampen en Groningen. De vergroting van de Friese steden Leeuwarden en Sneek hing samen met nieuw aangelegde wallen en grachten, waarbinnen havens en havenbuurten een aanzienlijke plaats innamen. Veel van de zestiende-eeuwse uitbreidingen zijn voornamelijk te danken aan nieuwe vestingwerken, bijvoorbeeld in Brouwershaven, Breda en Heusden. Alleen Harlingen en Middelburg werden in de zestiende eeuw voorzien van grotere nieuwe (haven)wijken.

7

Thurkow, *Atlas van Nederland*. Behalve van kaart 16 uit de *Atlas van Nederland* heb ik dankbaar gebruik gemaakt van de gegevens die K. Visser en J. Wegner verzamelden en die onder meer zijn te vinden in J.G. Wegner, *Stedelijke nederzettingen in Nederland tot de Franse Tijd*. Delft 1971 (collegedictaat) en J.C. Visser en J.G. Wegner, *Europese Stedenbouwgeschiedenis voor 1800*. Delft 1985 (collegedictaat).

8

Zie: Rutte, 'Landschap vol steden'.

In vergelijking met de veertiende eeuw blijven de stadsuitbreidingen in de vijftiende en de zestiende eeuw beperkt. Ze zijn te vinden in het stroom- en vooral het mondingsgebied van de grote rivieren (inclusief de Zeeuwse delta), Friesland en Holland, met een zekere nadruk op het noordelijke deel daarvan.

Enkhuizen kreeg er tegen het einde van de zestiende eeuw een groot stadsdeel bij en nieuwe havens. Ook Hoorn, Amsterdam en Rotterdam werden in deze periode vergroot. In Hoorn en Amsterdam was dat ook al in de vijftiende eeuw gebeurd. In de zeventiende eeuw werd Hollands voorsprong nog eens bevestigd. Amsterdam, Haarlem, Leiden en 's-Gravenhage kregen omvangrijke nieuwe stadsdelen, Monnickendam, Weesp, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht wat bescheidener nieuwe wijken. Buiten Holland werden in de zeventiende eeuw alleen Groningen, Zwolle en Vlissingen uitgebreid. Alleen in Groningen ging het om een grote nieuwe stadswijk. In Vlissingen verschenen in de decennia rond 1600 havenbuurten, havens en een dok die binnen nieuwe vestingwerken werden aangelegd. In Zwolle was de uitbreiding zeer bescheiden. Laten we eens kijken naar de vorm van de stadsuitbreidingen.

Overigens zijn we uitgekeken op de kaart met de ontwikkeling van de steden. Na de zeventiende eeuw zien we op die kaart namelijk niets meer gebeuren. Maar in bepaalde steden gebeurde toen wel degelijk wat. Daar liep de bevolking terug en verdween bebouwing. Er vond dus het tegenstelde van verstedelijking plaats: ontstedelijking, krimp. Over deze ontwikkeling, die plaatsvond vanaf ongeveer 1700, gaat de slotparagraaf. Eerst worden nu de stadsuitbreidingen en de stedenbouw van de veertiende tot en met de zeventiende eeuw behandeld.

Stadsuitbreidingen

In grote lijnen is in de stadsuitbreidingen van de veertiende tot en met de zeventiende eeuw een aantal categorieën aan te merken (afb. 3b).⁹ Een groot deel van de (laat-)veertiende-eeuwse uitbreidingen, waarvan de bouw soms doorliep tot in de vijftiende eeuw, bestond uit omvangrijke nieuwe stadsdelen, meestal grote woon- en ambachtswijken, aan één of meerdere kanten van een oudere kern. Dit geldt in de eerste plaats voor de Hollandse steden langs de binnenduinrand: Alkmaar, Haarlem, Leiden, 's-Gravenhage en Delft. Ook een aantal van de jongere havensteden kan tot deze categorie worden gerekend, zoals Gouda en Rotterdam. Hetzelfde geldt voor een aanzienlijk deel van de eveneens overwegend uit de latere veertiende eeuw stammende stadsuitbreidingen buiten Holland. Doorgaans waren deze iets minder groot

dan de Hollandse, maar meestal toch nog van een aanzienlijke omvang. Zwolle, Zutphen, Arnhem, Nijmegen en Heusden breidden vooral aan één kant uit, Harderwijk, Doesburg en Roermond aan meerdere kanten van de oude kern. Kleinere nieuwe stadsbuurten verschenen in bijvoorbeeld Dokkum, Kampen, Wageningen en Geertruidenberg. Bergen op Zoom dijde uit aan meerdere kanten, eigenlijk min of meer rondom de kern. Dit proces was al begonnen in de dertiende eeuw. In Amersfoort werd om de reeds omgrachte stad een grote nieuwe ring gelegd met een nieuwe, zeer ruime omwalling, waarbinnen veel grond onbebouwd bleef.

Met Amersfoort raken we aan een tweede categorie: de vergroting van het stadsoppervlak die het gevolg was van (nieuwe) grachten en vestingwerken die zeer ruim om de stad heen werden gelegd. In enkele van deze steden schijnt de grond voor uitbreiding veel te ruim te zijn bemeten. Bij andere lijkt de loop van vestingwerken eerder te zijn gekozen uit militaire overwegingen (bijvoorbeeld een min of meer ringvormige ommuring omdat die goed is te verdedigen) dan met het motief de stad te willen vergroten; dat was eerder een toekomstig gevolg. In deze gevallen werd dus veel onbebouwde grond bij de stad getrokken, waarvan doorgaans een groot deel onbebouwd bleef. Mooie voorbeelden van steden waarvan het oppervlak sterk toenam door een zeer ruim aangelegde omgrachting – met veel groen daarbinnen – zijn Edam, Brielle en 's-Hertogenbosch. Het is veelal deze laatmiddeleeuwse situatie die te zien is op de kaarten van Jacob van Deventer.

Overigens werden in de veertiende eeuw ook de steden uit de eerste categorie vaak omwijd. Hun uitbreiding werd min of meer afgerond met de bouw van een representatieve en stevige stenen ommuring om de hele stad, maar daaraan was de bebouwing grotendeels voorafgegaan. Soms ging deze gelijk op met de bouw van de nieuwe vestingwerken. Hier en daar bleven aan de randen, net binnen de muren, wel straten minder bebouwd. Zulke grote leegtes, zelfs zonder straten, zoals in bijvoorbeeld Edam, tref je in deze steden echter niet aan.

Een derde categorie van uitbreidingen had de vorm van (dunne) schillen van bebouwing aan één of meer kanten van de bestaande stad. Daarvan is Amsterdam een mooi voorbeeld. Verder komen we deze vorm van uitbreiding in de veertiende eeuw weinig tegen, maar in de vijftiende en vooral de zestiende eeuw des te meer, bijvoorbeeld in Leeuwarden, Groningen, Kampen, Heusden, Breda, Middelburg en opnieuw in Amsterdam. Dit kan in verband worden gebracht met het gegeven dat de uitbreidingen in de vijftiende en zestiende eeuw, zowel in aantal als in oppervlak, naar verhouding beperkt bleven. Soms werd bebouwing die

Ook voor deze paragraaf werd vooral gebruikgemaakt van Wegner, *Stedelijke nederzettingen* en Visser en Wegner, *Europese stedenbouwgeschiedenis*. Verder van delen uit de reeks *Beschermde stads- en dorpsgezichten*; A. Steegh, *Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in kaart*. Zutphen 1985; de kaarten (circa 1560) en toelichtingen in: C. Koeman en J. Visser (red.), *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer*. Alphen aan den Rijn 1992; en de stadsplattegronden door Joannes Blaeu uit circa 1650, waarvan er bijvoorbeeld veel staan afgedrukt in: L. Noordegraaf, *Nederlandse marktsteden*. Utrecht/Antwerpen 1985. Soms werd ook gebruikgemaakt van stadsmonografieën die al werden aangehaald in het vorige artikel, waarnaar ik hier wil verwijzen (Rutte, 'Landschap vol steden'). Ten slotte zijn gebruikt: A. Lambert, *The making of the Dutch landscape. An historical geography of the Netherlands*. Londen 1985; en

E. Taverne, *In 't land van belofte: in de nieuwe stad. Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680*. Maarssen 1978. Zie over vestingwerken en de ontwikkeling van de vestingbouw in de zestiende en de zeventiende eeuw bijvoorbeeld: N. de Roy van Zuydewijn, *Neerlands Veste* ('s-Gravenhage 1988) en de *Atlas van historische vestingwerken in Nederland*, vanaf 1956 in delen per provincie uitgegeven door de Stichting Menno van Coehoorn.

003a

Kaart met uitbreiding van steden in Nederland van de veertiende tot en met de achttiende eeuw. Naar kaart 16, 'Ontwikkeling van de steden tot 1795', uit: Thurkow, *Atlas van Nederland*. Als onderlegger is dezelfde kaart gebruikt als in: Rutte, 'Landschap vol steden', p. 72. Deze kaart geeft de situatie weer omstreeks de veertiende eeuw, de periode waarin de meeste stadsuitbreidingen werden verwezenlijkt. Van de vijftiende eeuw en met de zeventiende eeuw werden nogal wat gebieden bedijkt, vooral in de delta ten zuiden van Rotterdam (Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden) en in Noord-Holland, waar ook de grote droogmakerijen (zoals de Beemster en de Schermer) tot stand kwamen.

003a

Map showing expansion of cities and towns in the Netherlands from the fourteenth to eighteenth centuries. From Map 16 'Ontwikkeling van de steden tot 1795', Thurkow, *Atlas van Nederland*, also used as a base map in Rutte, 'Landschap vol steden', p. 72. It shows the situation around the fourteenth century, which was when most expansions took place. From the fifteenth to seventeenth centuries a good many areas were enclosed by dykes, particularly in the delta south of Rotterdam (the islands of South Holland and Zeeland) and in North Holland, where large areas such as the Beemster and the Schermer were reclaimed.

Legenda

Stadsuitbreidingen

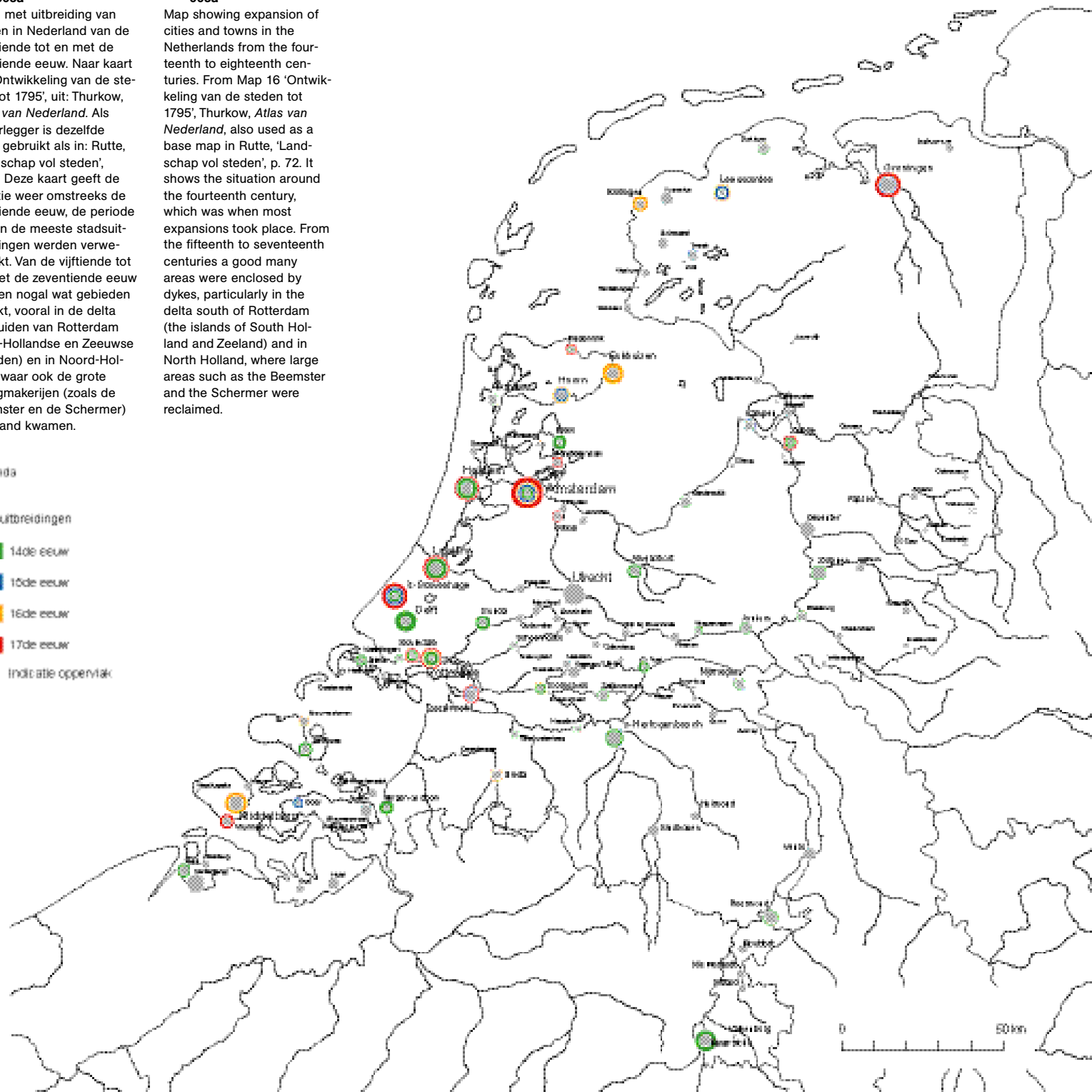
14de eeuw

15de eeuw

16de eeuw

17de eeuw

Indicatie oppervlak



003b

Stadsuitbreiding van de veertiende tot en met de achttiende eeuw, bij benadering aangegeven en getoond aan de hand van een aantal voorbeelden. De uitbreidingen kunnen globaal worden ingedeeld in drie categorieën: omvangrijke nieuwe stadsdelen (onderaan), ruim aangelegde nieuwe vestingwerken (linksboven) en schillen (rechtsboven); in het midden de overgangsgevallen en de steden waarvan uitbreidingen in de opeenvolgende eeuwen binnen verschillende categorieën vallen. Uitgangspunten: Jacob van Deventer, Joan Blaeu, Bernhard Schotanus en negentiende-eeuwse kadasterkaarten.

003b

Urban expansions from the fourteenth to eighteenth centuries, shown in approximate detail with reference to various examples. These can be broadly divided into three categories: (1) large new residential districts (bottom), (2) major new fortifications (top left) and (3) new peripheral layers (top right). Transitional situations and places whose expansions over the centuries fell under more than one category are shown in the centre. Sources: Jacob van Deventer, Joan Blaeu, Bernhard Schotanus and nineteenth-century land registry maps.

Legenda

Stadsuitbreidingen

 14de eeuw

 15de eeuw

 16de eeuw

 17de eeuw

Onbebouwde stadsuitbreidingen

 14de eeuw

 15de eeuw

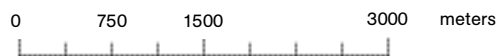
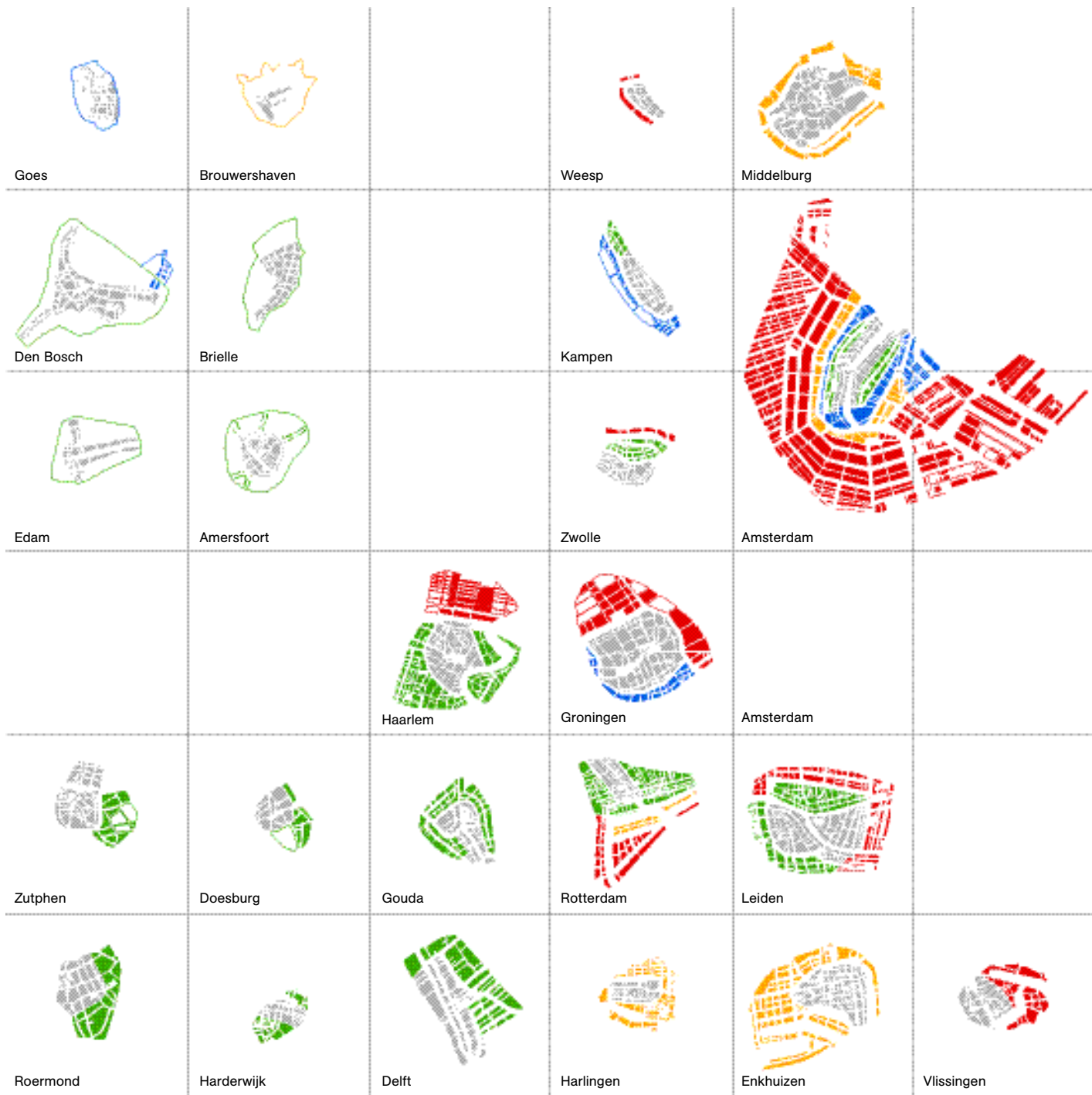
 17de eeuw

Verdedigingswerken

 14de eeuw

 15de eeuw

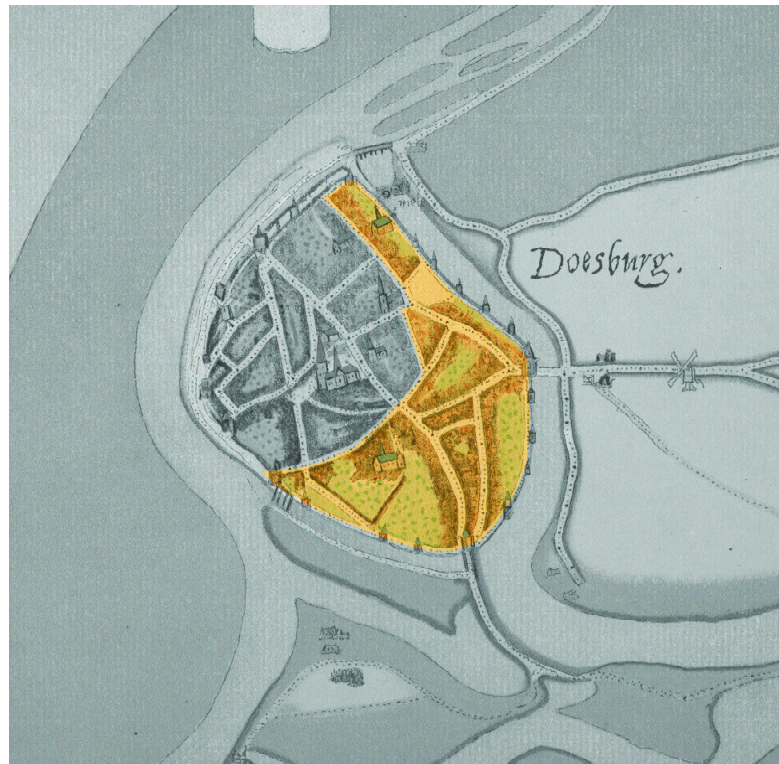
 18de eeuw





Veertiende-eeuwse uitbreiding van Bergen op Zoom en Doesburg, aangegeven op een kaart van Jacob van Deventer uit circa 1560. Verkaveling en wegen die al voor de stadsuitbreiding ter plekke aanwezig waren bepalen de vorm en het stratenpatroon van deze uitbreidingen.

Fourteenth-century expansions of Bergen op Zoom and Doesburg, shown on a map by Jacob van Deventer, c. 1560. Layouts and street patterns were determined by pre-existing plot divisions and roads.



005a



005a-b

Veertiende-eeuwse uitbreiding van Haarlem en Delft, aangegeven op een kaart van Jacob van Deventer uit circa 1560. Verkaveling en wegen die al voor de stadsuitbreiding ter plekke aanwezig waren, bepalen de indeling en het straten- en grachtenpatroon van deze uitbreidingen.

005a-b

Fourteenth-century expansions of Haarlem and Delft, shown on a map by Jacob van Deventer, c. 1560. Layouts and street and canal patterns were determined by pre-existing plot divisions and roads.

005b



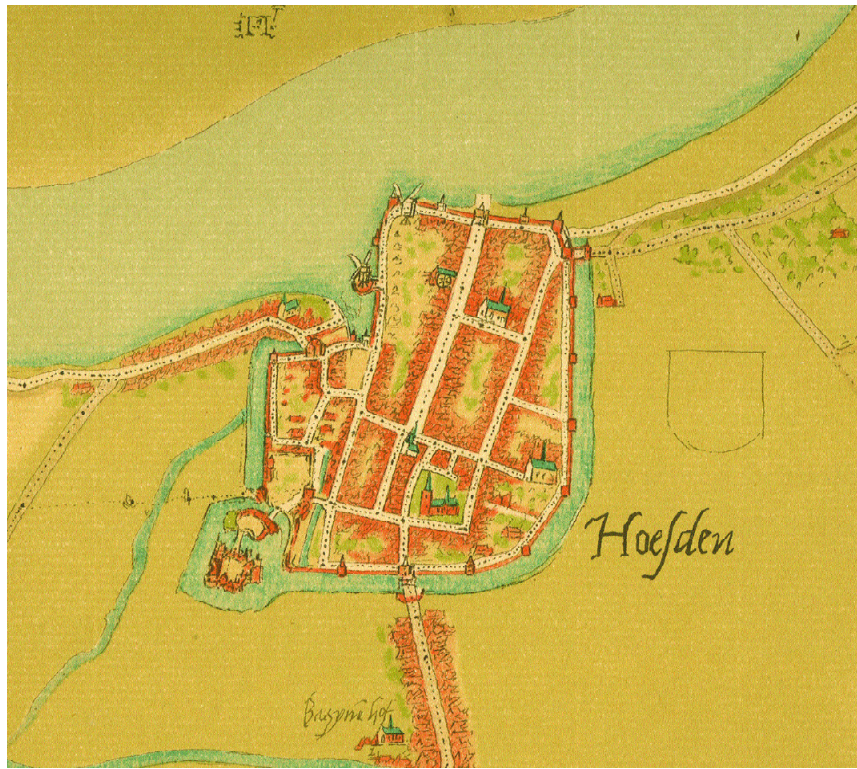
**006a-b**

Veertiende-eeuwse uitbreiding van Gouda en Leiden, aangegeven op een kaart van Jacob van Deventer uit circa 1560. De inrichting van deze stadsuitbreidingen wordt zowel bepaald door ter plekke reeds aanwezige structuren van verkaveling, sloten en wegen als door nieuwe ordenende principes, zoals een centrale gracht of een rastervormig patroon.

006a-b

Fourteenth-century expansions of Gouda and Leiden, shown on a map by Jacob van Deventer, c. 1560. Layouts were determined by pre-existing plot divisions, ditches and roads and by new organising principles such as a central canal or a grid pattern.



**007a-b**

Heusden en Zutphen door Jacob van Deventer, circa 1560. Deze plattegronden tonen ordenende principes die in de dertiende en veertiende eeuw werden gehanteerd: in Heusden de monumentale hoofdas en in de zogenaamde Nieuwstad aan de noordkant van Zutphen het grid.

007a-b

Heusden and Zutphen, by Jacob van Deventer, c. 1560. These maps show organising principles that had been applied back in the thirteenth and fourteenth centuries: the monumental main axis in Heusden, and the grid in the Nieuwstad ('New Town') to the north of Zutphen.



Voor deze en de volgende paragraaf werd dezelfde literatuur gebruikt als voor de twee voorgaande (zie noot 7 en 9), en nog enige andere waarnaar op de daartoe aangewezen plaats wordt verwezen.

in de loop der tijd buiten de wallen was ontstaan, binnen nieuwe vestingwerken getrokken. Alleen in Middelburg en in Amsterdam waar een schil rond de hele stad werd getrokken, ging het om grotere gebieden.

Naast de genoemde steden breidde er gedurende de vijftiende en zestiende eeuw nog slechts een paar andere uit. Aan Culemborg werd een stadsdeel toegevoegd in de vorm van de zogenaamde Nieuwstad. In Hoorn werden enorme nieuwe havenbekkens aangelegd. Goes en Brouwershaven zijn typische voorbeelden van de categorie waar de vergroting voornamelijk was te danken aan de aanleg van een zeer ruime omwalling. Alleen Enkhuizen en Harlingen werden in deze periode op grote schaal uitgebreid met zowel nieuwe havens als nieuwe woonwijken en ambachtsbuurten. Deze kunnen worden beschouwd als voorbode van de zeventiende-eeuwse uitbreidingen.

Zoals we al eerder zagen, vonden bijna alle zeventiende-eeuwse uitbreidingen plaats in Holland. Die in 's-Gravenhage, Leiden, Haarlem en Amsterdam behoren tot de eerste categorie: die van de omvangrijke nieuwe stadsdelen. In Medemblik, Monnickendam, Weesp, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht werden schillettjes toegevoegd. In Medemblik, Rotterdam en Dordrecht waren dat vooral havens, in Monnickendam, Weesp en Schiedam woon-, werk- en handelsbuurtjes. Ook Zwolle kreeg er een schilletje bij. De enige twee andere plaatsen buiten Holland waar in de zeventiende eeuw iets gebeurde, zijn Groningen en Vlissingen. In Vlissingen ging het om havens en havenbuurten, in Groningen om een groot nieuw stadsdeel.

We zien dus dat er verschillende soorten uitbreidingen – globaal te verdelen in drie categorieën – werden toegepast. Opvallend genoeg kwamen die verschillende soorten in alle vier de eeuwen allemaal voor. De ene (grote nieuwe stadsdelen) zagen we vaker in de veertiende en de zeventiende eeuw, de andere (schillen) meer in de vijftiende en zestiende, maar ze blijven door de eeuwen heen naast elkaar gebruikt worden. Dit doet verwachten dat er binnen het ontwerp van de stadsuitbreidingen bepaalde constanten zijn te ontdekken, maar het roept tevens de vraag op of daarin tussen de veertiende en de zeventiende eeuw niet ook veranderingen zijn opgetreden.

Stedenbouw

Hoe zagen die uitbreidingen er nu precies uit? Laten we eens een aantal voorbeelden van de diverse categorieën bekijken.¹⁰ Op de plattegronden van de aanzienlijke nieuwe stadsdelen (de eerste categorie) uit de veertiende eeuw buiten Holland, bijvoorbeeld in Bergen op Zoom en Doesburg, valt op dat het stratenpatroon in grote

mate wordt bepaald door en aansluit op structuren die ter plekke al waren te vinden vóór de tijd van de uitbreiding, niet alleen binnen de reeds bestaande stad, maar vooral ook daarbuiten (afb. 4). Behalve om wegen en grotere waterlopen ging het daarbij om bijvoorbeeld kavels van landbouwgronden en sloten. Op de kaarten die Jacob van Deventer van Bergen op Zoom en Doesburg maakte, is vrij gemakkelijk te herkennen dat voor de hoofdstraten van de uitbreidingen oudere landwegen als uitgangspunt dienden. Iets vergelijkbaars geldt voor de uitbreidingen van onder meer Zwolle, Arnhem en Nijmegen. In Zwolle speelde de loop van de rivier de Aa daarnaast een belangrijke rol.

In de grote veertiende-eeuwse stadsuitbreidingen in Holland waren de oude landschaps- en nederzettingsstructuren evenzeer bepalend voor de plattegrondvorm. In Haarlem volgden de meeste straten van de uitbreiding aan de zuidwestkant zowel de noordzuidrichting van de strandwal als de richting van de oudere stadsstraten (afb. 5a). In veel andere Hollandse steden zien we oude ontginingsstructuren nog sterker terug in de plattegrond. Dit kwam doordat deze grotendeels werden aangelegd op drassige veengronden, Rotterdam waren na ontwatering. Doorgaans al ruim (soms eeuwen) voor de stadsaanleg waren deze venen door het graven van een systeem van sloten en het uitzetten van langgerekte rechthoekige kavels in cultuur gebracht. Deze regelmatige patronen werden overgenomen in de stadsuitbreidingen. Het mooiste voorbeeld hiervan is Delft (afb. 5b). Daar is het patroon van parallel lopende oude poldersloten, waartussen oorspronkelijk de langwerpige rechthoekige landbouwkavels lagen, tot op heden zeer goed terug te vinden. De sloten werden grachtjes met kades, de landbouwkavels werden opgesplitst en bebouwd met rijen huizen. Tevens is er een aantal oude waterlopen te herkennen.

Verder valt op dat niet alleen de regelmaat van die oude structuren werd gevolgd, maar ook dat bij de deling van diepe landbouwkavels in bijvoorbeeld twee bouwblokken (twee parallelle grachten met een straat ertussen) vaak vaste maten werden gehanteerd. In dit verband zijn de stadsuitbreidingen van Leiden en Gouda zeer interessant (afb. 6). In Gouda werden de uitbreidingen in een ring om de bestaande kern gelegd. Grote delen van die ring kregen een centrale gracht met links en rechts daarvan een kade met een straat en bouwpercelen erlangs. Dat principe van een waterloop met op beide oevers een straat en woningen was op zich niet nieuw. Het is moeilijk precies vast te stellen wanneer het is ontstaan. Waarschijnlijk ontstond het in de natte lage delen van Holland, in de veengebieden, waar natuurlijke waterlopen werden benut voor afwatering. Dit, in combinatie met de totstandkoming van stedelijke

nederzettingen in dat veen en het gebruik van waterlopen als havens, zal hebben geresulteerd in deze typische gracht. Toen de steden in het veen werden uitgebreid, lag het voor de hand om de oude omgrachtingen te veranderen in grachten. In Gouda blijkt echter dat in de ring van uitbreidingen nieuwe grachten werden gegraven. De verkaveling van de ring volgde nog wel de oude, bestaande structuren en het type gracht was niet nieuw, maar de hoofdpopzet van de aanleg, waarin die gracht het centrale element vormde, lijkt eerder ingegeven door een nieuw ordenend principe, dat veel minder van doen had met de oude ontginningen of bestaande waterlopen.

Bij de nieuwe aanleg aan de westkant van Leiden, het zogenaamde Rapenburg, uit de late veertiende eeuw, lijkt hetzelfde ordenende principe te zijn gevolgd als in Gouda: een centrale gracht, met aan beide kanten kades en straten, en daarlangs bouwpercelen van ongeveer gelijke diepte. Maar hier werden de kavels aan de buitenkant scheef afgesneden door de omwalling. Bovendien volgde de centrale gracht de richting van een oudere sloot. In de uitbreiding aan de zuidkant werd eenzelfde, enigszins dubbele handelwijze gevolgd: enerzijds valt een eenvoudig rastervormig patroon van straten en grachten als vormgevend principe te herkennen, anderzijds werd dit aangepast aan reeds aanwezige structuren van stad en land. Een aantal van de grachten volgde bestaande waterlopen en het raster werd wat gebogen in verband met de gekromde loop van de oude en de nieuwe stadsomgrachting.

Deze werkwijze kwam ook hier en daar buiten Holland voor. In Heusden bijvoorbeeld, dat in de veertiende eeuw aanzienlijk werd uitgebreid in noordelijke richting, werd een monumentale centrale hoofdas aangelegd die aansloot op de oude kern en naar de Maas leidde (afb. 7a). Een vergelijkbare neiging tot regelmaat zagen we in het vorige artikel bij de aanleg bijvoorbeeld Vianen en Buren (afb. 8). Buren werd tegen het einde van de veertiende eeuw aangelegd volgens een rastervormige plattegrond. Ook in andere nieuwe steden komen we deze opzet tegen, in meer of minder ver doorgevoerde vorm. Elburg, dat in dezelfde tijd als Buren werd gebouwd, heeft een zeer rechthoekige orthogonale plattegrond. Een wat minder regelmatige versie, maar ontegenzeggelijk een raster, valt te herkennen in een stadsuitbreiding aan de noordkant van Zutphen, de zogenaamde Nieuwstad, die reeds kort vóór 1300 werd aangelegd (afb. 7b). De plattegronden van deze steden waren vaak goed doordacht, wat onder meer blijkt uit de aanleg van hoofdstraten en achterstraten in Elburg met gestandaardiseerde breedten (hoofdstraat 3 roeden (Gelderse roede = 3,80 meter); achterstraat 1,5 roede). In andere nieuwe steden werd dit

principe met brede hoofdstraten (van meestal ongeveer 3 roeden) en smallere achterstraten (meestal de helft = 1,5 roede) ook toegepast. Het is bijvoorbeeld te herkennen in het rasterplan van Naarden (afb. 9).

Uit onderzoek naar de aanleg van een aantal van deze nieuwe steden en naar veertiende-eeuwse stadsuitbreidingen in onder meer Schoonhoven en Leiden is gebleken dat er in de late middeleeuwen, en naar alle waarschijnlijkheid al vanaf de twaalfde eeuw, een rationele stedenbouw werden geïmplementeerd, zowel bij de aanleg van nieuwe steden als bij stadsuitbreidingen. Voorzover de situatie het toeliet, werd bij het aanleggen en bouwen van steden gewerkt volgens algemene principes. Men hanteerde standaarden voor kavelmaten, bouwpercelen, straat- en grachtbreedten, maatverhoudingen en maatvoering in plattegronden. Voor het vaststellen van de afmetingen van verschillende onderdelen werd gebruikgemaakt van eenvoudige en praktische verhoudingen, zoals 1:2, 1:3, 1:4, 2:1 of 2:3.¹¹

Over de precieze gang van zaken bij de aanleg van die nieuwe steden en nieuwe stadsdelen is heel weinig bekend, omdat daarover destijds zo goed als niets is opgeschreven. Een enkele keer kan zijdelings iets worden afgeleid uit schriftelijke bronnen als verpachtingsregisters van bouwpercelen. Vermoedelijk huurde de opdrachtgever – een (stads)heer of een stadsbestuur – landmeters in om bouwpercelen op te meten en straten en grachten uit te zetten. Daarbij hielden die landmeters rekening met de situatie ter plaatse en met de wensen van de opdrachtgever. Bovendien werd doorgaans een zo praktisch en goedkoop mogelijk straten- en grachtenplan uitgezet. Daarvoor werden dus niet allerlei ingewikkelde ontwerpen gemaakt. In de nieuwe aanleg werden bestaande lijnen van sloten en verkavelingen gevolgd, hoofdstraten uit de oudere stad doorgetrokken en landwegen opgenomen.

Maar wel werden bij de breedte en de diepte van de bouwpercelen (dikwijls bepaald door het soort woningen dat er werd gebouwd) zo veel mogelijk dezelfde maten gehanteerd. Hetzelfde geldt voor straat- en grachtbreedtes. Daartoe werden bestaande wegen en waterlopen dikwijls aangepast, bijvoorbeeld verbreed of rechtgetrokken. De mate van regelmatigheid en rechthoekigheid van een nieuwe aanleg was ook afhankelijk van de stand van de techniek, de vaardigheid van de landmeters en de ambitie van de opdrachtgever. In de veertiende eeuw was de techniek van het landmeten nog niet zo nauwkeurig dat een raster van precies loodrecht kruisende straten kon worden uitgezet. Of de vaardigheid van veel landmeters liet dat niet toe. Wellicht vonden ze het ook niet nodig. Het lijkt erop dat zowel de meeste landmeters als de

meeste opdrachtgevers niet op een klein beetje scheve straat of iets krommende rooilijn hebben gekeken. Uit de plattegrond van Elburg blijkt dat men tot veel in staat was, maar de meeste stadsuitbreidingen werden minder strak uitgezet. Wel lijkt er in de periode van de twaalfde tot en met de veertiende eeuw een tendens waar te nemen naar steeds rechtlijniger, consciëntieuzer en strenger uitgezette plattegronden.

Wanneer de nieuwe aanleg eenmaal was uitgezet, gaf de opdrachtgever de bouwpercelen uit. Die werden door de pachter of koper, de toekomstige gebruiker, onder bepaalde voorwaarden bebouwd. Vaak werd de regel opgenomen dat de woning er binnen afzienbare tijd moest staan, bijvoorbeeld in een jaar. Bij de bebouwing moest rekening worden gehouden met de rooilijn aan de straat. De opdrachtgever droeg er zo zorg voor dat er een nette gevelrij tot stand kwam.

In de veertiende-eeuwse stadsuitbreidingen werden wonen en werken niet gescheiden. Woning, werkplaats en opslag waren dikwijls in hetzelfde pand te vinden. Naarmate de steden verder uitbreidden, ontstond er vaak specialisatie per buurt, waarbij men zich toelagde op een bepaald soort nijverheid of een specifiek deel van het productieproces. Soms was de ligging van de nieuwe wijk daarop van invloed. In grote havenplaatsen concentreerden activiteiten die direct met de scheepvaart samenhangen zich bijvoorbeeld in de buurten rond de havens. De omvang van de kavels speelde ook mee. Zo zal een uitbreiding met kleinere kavels aan de rand van de stad niet snel een woonwijk voor rijkere zijn geworden, maar eerder voor eenvoudige nijverheidslieden. Bij de stadsuitbreidingen lijken wonen en werken of dure of goedkopere wijken echter zelden bewust te zijn gescheiden. Dat was alleen het geval voor zeer vervuilende industrie, zoals blekerijen. Die werden zo veel mogelijk geconcentreerd, liefst aan de stadsrand.

Over de twee andere categorieën van stadsuitbreidingen in de veertiende eeuw, kan ik kort zijn. Hierbij waren het zo goed als altijd reeds aanwezige structuren waardoor de vorm werd bepaald, hoewel ook hier niet zelden werd uitgegaan van standaardmaten, maar op een beperkte schaal, bijvoorbeeld bij de breedte van bouwpercelen. Kenmerkend voor de gronden binnen zeer ruim aangelegde vestingwerken was dat ze onbebouwd bleven en straten waren er schaars. De straten die er liepen, lagen daar dikwijls al vóór de nieuwe omwalling. Het oppervlak van de schillen was meestal eenvoudigweg te beperkt en werd al te zeer bepaald door de reeds bestaande stad om er te kunnen werken volgens algemene ordenende principes. Dit geldt in grote lijnen ook voor deze twee categorieën in de volgende eeuwen.

De grote laat-zestiende-eeuwse en zeventiende-eeuwse uitbreidingen

In de eerste categorie zien we in de vijftiende eeuw niet veel nieuws gebeuren – er werden toen zo goed als geen grote nieuwe stadsdelen aangelegd –, maar tegen het einde van de zestiende eeuw komt een tweetal boeiende stadsuitbreidingen tot stand. In 1565 kreeg het stadsbestuur van Harlingen toestemming om de stad aan de noordkant uit te breiden 'tot welvaren ende in beteringe derselver stadt, oick tot gerieff van den coopvaerende luyden ende om die zeevaart te voederen ende verbeteren'.¹² Kort daarna werd begonnen met het vergraven van de noordelijke stadsgracht tot haven en werd ten noorden daarvan een nieuwe stadswijk aangelegd. Ook aan de oost- en de zuidkant werd de stad vergroot. Omstreeks 1580 werd het geheel van nieuwe vestingwerken voorzien, waarmee tevens de parochiekerk, die tot dan toe buiten de stad lag, binnen de wallen kwam te liggen. Aan de zuidkant verscheen in de jaren negentig nog een grote haven (afb. 10).

In de uitbreiding aan de zuidoostkant bleef het oude stratenpatroon rond de kerk intact, maar de Noorder Nieuwestad, zoals de aanleg aan de noordzijde werd genoemd, valt op door een zeer rechtlijnig rasterplan van straten met een gracht. Het plan bestaat uit vier lange stroken met bouwblokken/percelen. De nieuwe noorderhaven en de nieuwe gracht fungeren als hoofdassen, de straat daartussen als achterstraat. Deze achterstraat is dan ook smaller. Hier wordt hetzelfde principe gevolgd dat we al eerder zagen in bijvoorbeeld Elburg en Naarden. Tegelijkertijd werd de ligging van de dwarsstraten en het dwarsgrachtje in de nieuwe aanleg bepaald aan de hand van ten tijde van die aanleg reeds bestaande straten en grachten: de nieuwe sluiten keurig aan op de oude. We zien hier dus dat op een vergelijkbare pragmatische wijze te werk werd gegaan als bij de stadsuitbreidingen en nieuwe steden in de veertiende eeuw: enerzijds hanteerde men standaarden en algemene ordenende principes, anderzijds werden bestaande structuren gevolgd en zo praktisch mogelijk geïntegreerd in het nieuwe straten- en grachtenplan.

Wel valt op dat bij de Noorder Nieuwestad van Harlingen die standaarden en ordenende principes een grotere rol schijnen te hebben gespeeld dan bij de meeste veertiende-eeuwse uitbreidingen het geval was, en de bestaande structuren een minder grote. Maar deze indruk wordt vooral veroorzaakt door het gegeven dat de aanleg zeer strak en rechtlijnig oogt. Dat is vermoedelijk het resultaat van de gedurende de vijftiende en de zestiende eeuw verbeterde techniek van het landmeten, en van nieuwe technieken voor vestingbouw

12
P. Karstkarel, *De Friese elf steden*. Leeuwarden 1997, p. 54.

13
Zie: E. Muller en K. Zandvliet, *Admissies als landmeter in Nederland voor 1811. Bronnen voor de geschiedenis van de landmeetkunde en haar toepassing in administratie, architectuur, kartografie en vesting- en waterbouwkunde*. Alphen aan den Rijn 1987.

14
Zie: C.M.J.M. van den Heuvel, *'Papiere Bolwercken'. De introductie van de Italiaanse stede- en vestingbouw in de Nederlanden (1540-1609) en het gebruik van tekeningen*. Alphen aan den Rijn 1991; C. van den Heuvel, 'De verspreiding van de Italiaanse vestingbouwkunde in de Nederlanden in de tweede helft van de zestiende eeuw', in: J. Sneep, H.A. Treu en M. Tydeman (red.), *Vesting. Vier eeuwen vestingbouw in Nederland*. 's-Gravenhage/Zutphen 1982, pp. 9-17.

uit Italië die tussen ongeveer 1540 en 1610 in de Nederlanden werden geïntroduceerd.¹³ Vanwege nieuwe wapens, vooral vuurwapens, was een nieuw soort verdedigingswerken nodig met bastions.¹⁴ De vestingwerken die Harlingen omstreeks 1580 kreeg, werden dan ook opgetrokken volgens deze nieuwe Italiaanse technieken. Althans, de fortificatiemeester Adriaen Anthonisz., die de Harlingse vestingwerken ontwierp, werd geïnspireerd door de Italiaanse ideeën. Niets wijst echter op invloed van Italiaanse ideeën over de ideale stad of stedenbouw op de praktijk van de aanleg van stadsuitbreidingen.

Maar er is nog wel iets bijzonders aan de hand met de noordelijke uitbreiding in Harlingen: de diepte van de bouwpercelen neemt van de noorderhaven naar het noorden steeds iets af. Naar alle waarschijnlijkheid werd bij het uitzetten ervan bewust rekening gehouden met de verschillende soorten bevolkingsgroepen, rijkere en minder rijken, kooplieden en nijverheidslieden. De meer bemiddelden konden zich een groot bouwperceel verschaffen aan de noorderhaven, eenvoudige nijverheidslieden een kleintje ten noorden van de nieuwe gracht. Zo'n bewuste segregatie van de bevolking, die tevens kon leiden tot functiescheiding, was in Nederland voor die tijd niet bekend. Nadien zien we dit echter vaker. Voor Friedrichstadt, dat vanaf 1621 door remonstrantse Nederlanders werd gebouwd in Sleeswijk, is een dergelijke bewuste bevolkingssegregatie inclusief daarmee samenhangende bouwperceelgrootte en ruimtelijke organisatie uitgebreid gedocumenteerd.¹⁵ In de zeventiende-eeuwse Amsterdamse uitbreidingen is deze segregatie ook zeer duidelijk aanwezig.

Maar laten we eerst naar Enkhuizen kijken, waarvoor dezelfde Adriaen Anthonisz. als in Harlingen kort voor 1600 nieuwe vestingwerken ontwierp en waar een grote stadsuitbreiding plaatsvond (afb. 11).¹⁶ Evenals Harlingen kreeg Enkhuizen bastions en een brede gracht. De vestingwerken kregen, naar wordt aangenomen om verdedigingstechnische redenen, een min of meer halfronde vorm; de rest werd beschermd door het water van de Zuiderzee. Binnen de nieuwe vestingwerken werd de stad meer dan twee keer zo groot. Aan de zuidkant werden grote nieuwe havens gegraven. In het westen verscheen een nieuw stadsdeel met een rastervormige plattegrond. Bij een nauwkeuriger bestudering van de plattegrond, aan de hand van een kaart door Joan Blaeu van omstreeks 1650, blijkt dat de hoofdopzet van de nieuwe uitleg bestaat uit twee kruisende hoofdstraten die breder waren dan de andere straten. De hoofdstraat die van oost naar west loopt, de Westerstraat, volgt de eeuwenoude verbindingsweg en ontginningsas tussen Enkhuizen en een reeks dorpen, waaronder

Westwoud, Hoogkarspel en Lutjebroek. De plek waar de oostwestas loodrecht wordt gekruist, werd vermoedelijk bepaald door een oudere weg, die is te zien op de kaart door Jacob van Deventer uit ongeveer 1560.

Nadat dit kruis eenmaal was vastgelegd, kon de rest van het gebied naar believen worden ingedeeld. Wel diende voor een bepaald aantal grachten te worden gezorgd vanwege de noodzakelijke ontwatering van het veen waarin het stadsdeel lag. Deze grachten en de verdere straten zijn aangelegd volgens een rastervormige structuur die aansloot bij de twee hoofdstraten. Met dit raster werd pragmatisch omgesprongen. Het is niet overal even consequent doorgevoerd, aan de randen bij de oude en de nieuwe stadswallen wordt het afgesneden of loopt het scheef. Aan de westkant loopt zelfs een hele straat scheef. Die volgt de richting van een oude sloot. Een groot deel van de loop van de nieuwe grachten is bepaald door de oude stadsomgrachting en sluit daarop aan. Dit verklaart ook de net even scheve ligging van een aantal grachten ten opzichte van het stratenraster, die goed is te zien op het kadastrale minuutplan.

De rastervormige opzet van de plattegrond in Enkhuizen doet misschien invloed van zogenaamd renaissancistische ideaalplannen uit Italië vermoeden, maar is zonder veel moeite te verklaren vanuit de stedenbouwkundige traditie en praktijk in de Nederlanden: een pragmatische combinatie van standaarden, algemene ordenende principes en het aansluiten bij bestaande structuren en gegevens. Het raster was al bekend in de dertiende en veertiende eeuw, zoals we zagen bij de Nieuwstad van Zutphen en in Elburg. Dit werd gekoppeld aan de inmiddels hoogontwikkelde landmeetkunde en aan de wensen van het zelfbewuste stadsbestuur van Enkhuizen. De Enkhuizer stadsuitbreiding lijkt overigens wel, evenals die in Harlingen, te zijn gekenmerkt door functiescheiding. Aan de zuidkant lagen de havens, met de pakhuizen en havenbuurten met aanverwante nijverheid. De oostwestas was een min of meer representatieve hoofdstraat, en ten noorden daarvan lagen veel tuinderijen, luthoven en zomerhuizen van de gegoede burgerij.

Ook de vroeg-zeventiende-eeuwse stadsuitbreiding van Groningen is zeer informatief (afb. 12). Met de aanleg van nieuwe vestingwerken werd aan de noordkant een fors gebied bij de stad getrokken, dat een rastervormige plattegrond kreeg. De drie van het noorden naar het zuiden lopende hoofdstraten van dit raster waren grotendeels bestaande wegen, die er al eeuwen lagen en waarlangs al voor de stadsuitleg bebouwing stond (te zien op de kaart door Jacob van Deventer). Dit verklaart dat deze drie hoofdstraten niet evenwijdig aan elkaar lopen, maar scheef en op onregelmatige

P. Burm en G.J. Borger, 'De stichting van Friedrichstadt in 1621. Sociale segregatie in een geplande nederzetting', in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond* (themanummer *Stedenbouw*), 102 (2003), pp. 170-185.

R. de Vries, 'Enkhuizen: opkomst en verval van een Zuiderzeestad', in: *Historisch Geografisch Tijdschrift*, 1 (1983), pp. 26-32. Zie over Adriaan Antonisz.: N. de Roy van Zuydewijn, 'Adriaan Antonisz: de man van de praktijk', in: Sneep, Treu en Tydeman, *Vesting*, pp. 19-23.

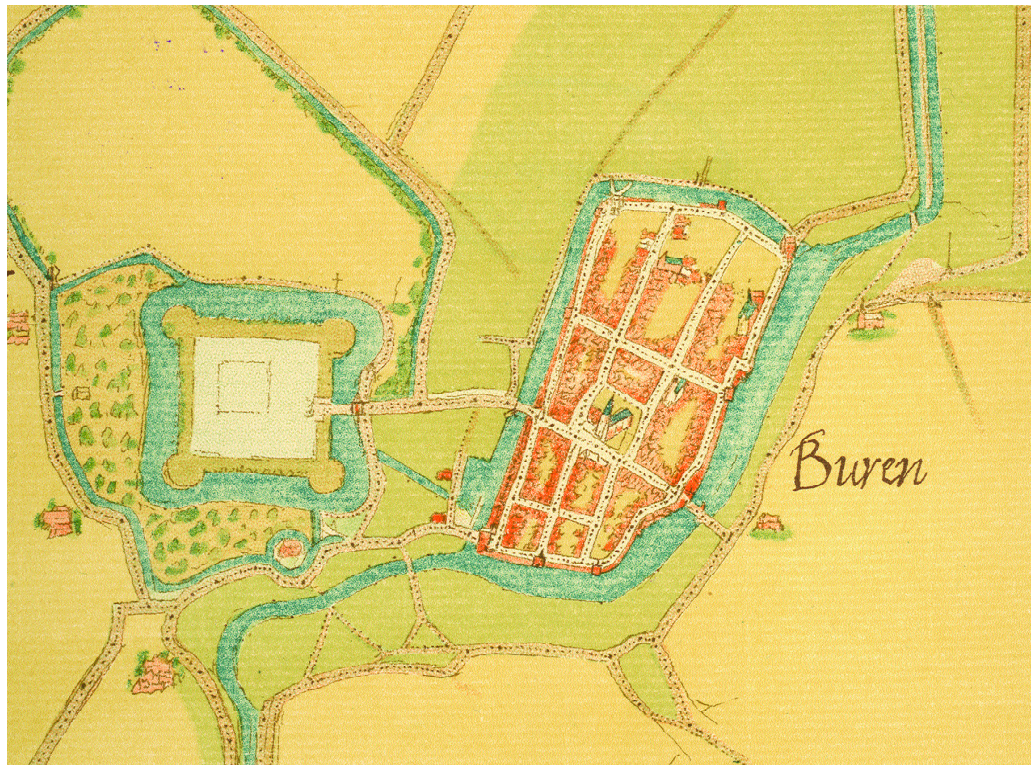
008a



008a-b
Vianen en Buren door Jacob van Deventer, circa 1560. Deze twee steden werden in de veertiende eeuw aangelegd volgens rechte lijnige stratenplannen.

008a-b
Vianen and Buren, by Jacob van Deventer, c. 1560. These two towns were built on a rectilinear street pattern in the fourteenth century.

008b



009a



009a-b

Elburg volgens het kadastraal minuutplan uit 1830 en Naarden volgens het kadastraal minuutplan uit 1826, met daarop aangegeven de diverse roedematen (met dank aan Wim Boerefijn). Naarden werd vanaf 1351 gebouwd als nieuwe stad, Elburg omstreeks 1400. Beide werden aangelegd volgens een zeer regelmatig straten- en kavelplan waarbij vaste maten werden gehanteerd.

010a-b

a. Laat-zestiende-eeuwse uitbreiding van Harlingen, aangegeven op een kaart van Bernhard Schotanus uit 1664.
b. Harlingen door Jacob van Deventer, circa 1560.

009a-b

Elburg as shown on the 1830 land registry map and Naarden as shown on the 1826 land registry map, with measurements in rods (courtesy of Wim Boerefijn). Naarden was built as a new town from 1351 onwards, and Elburg around 1400. Both were constructed on a highly regular street and plot pattern based on standard measurements.

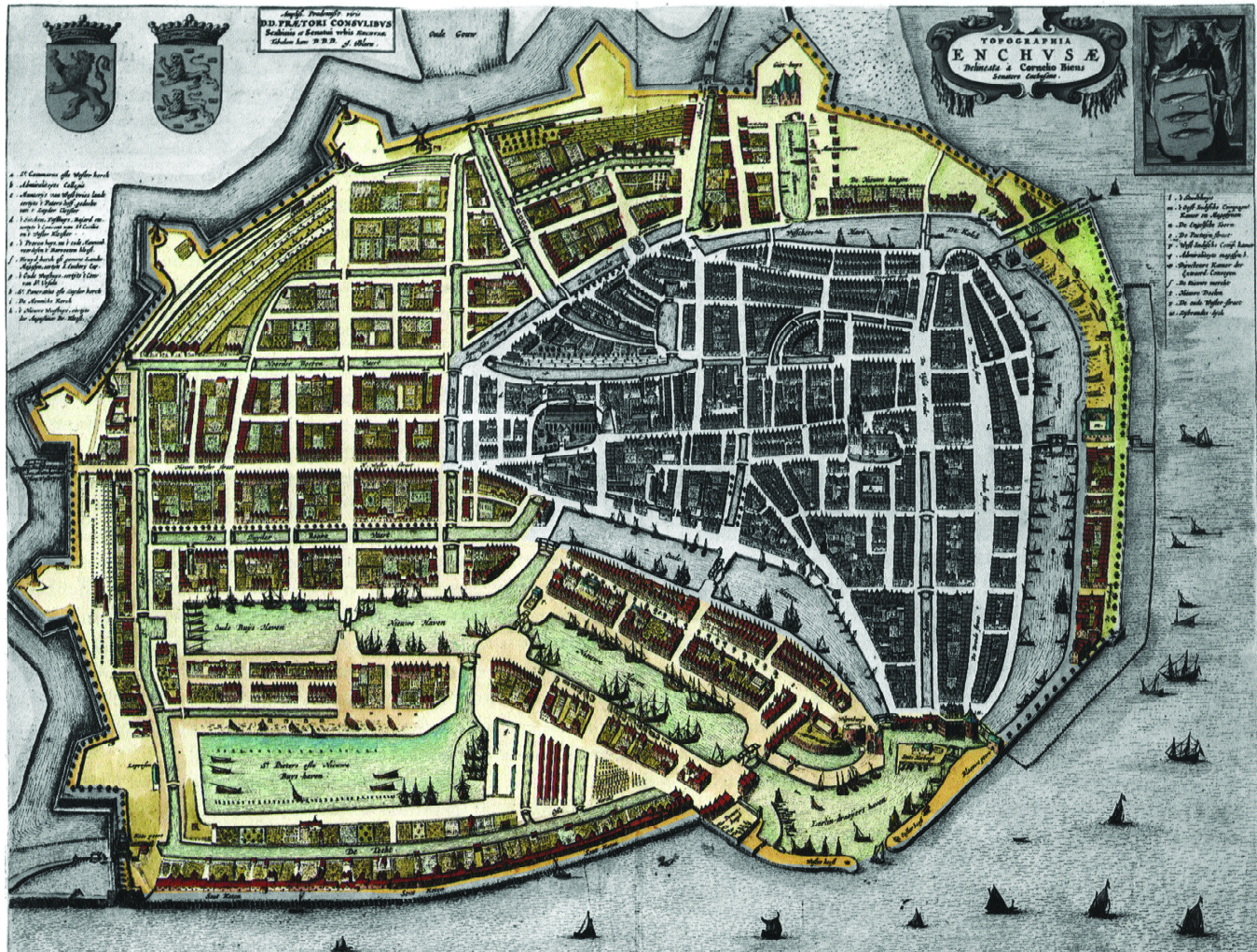
010a-b

a. Late sixteenth-century expansion of Harlingen, shown on a map by Bernhard Schotanus dated 1664.
b. Harlingen by Jacob van Deventer, c. 1560.

009b







011a-b

a. Laat-zestiende-eeuwse uitbreiding van Enkhuizen, aangegeven op een kaart van Joan Blaeu uit 1649.

b. Enkhuizen door Jacob van Deventer, circa 1560.

011a-b

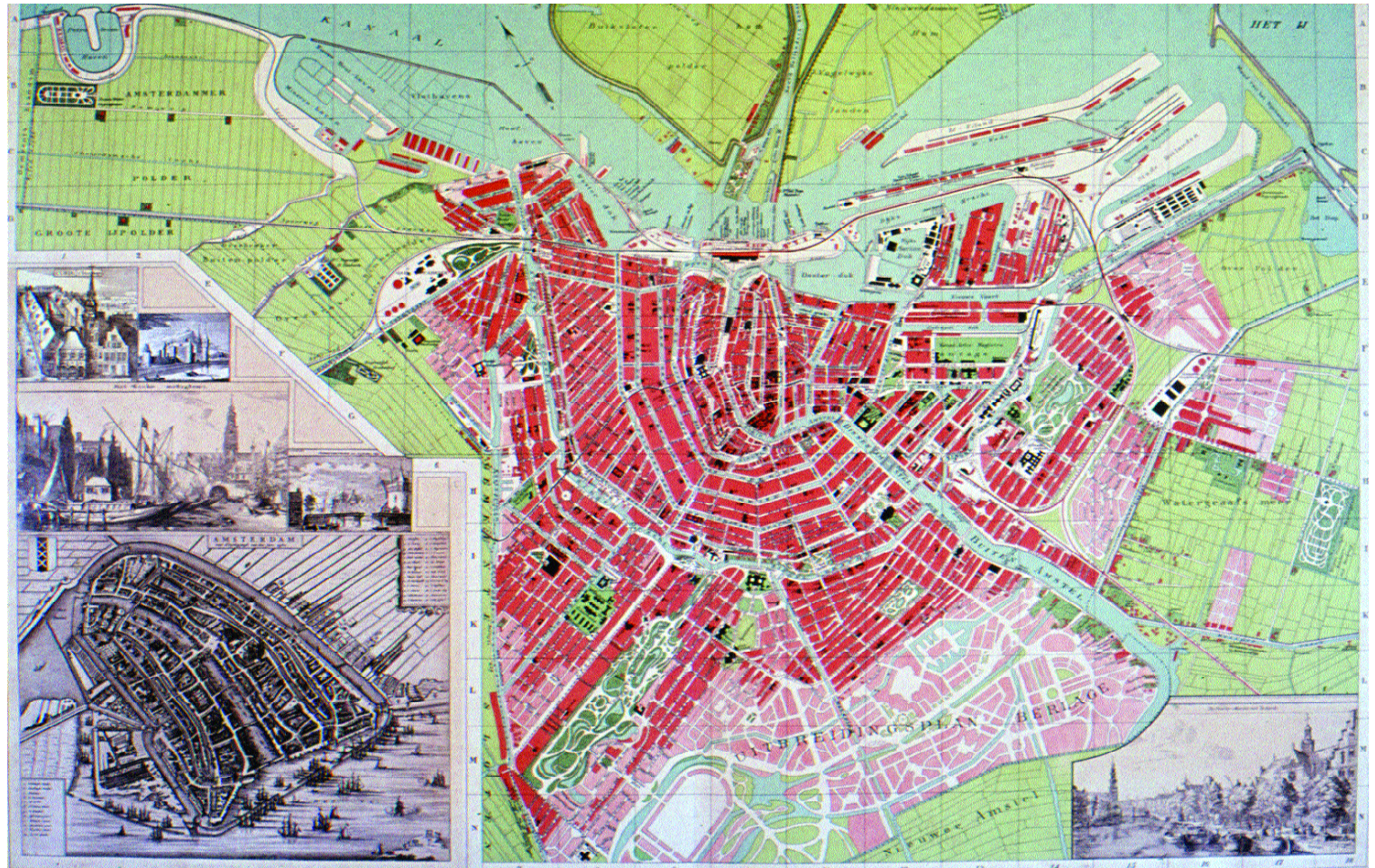
a. Late sixteenth-century expansion of Enkhuizen, shown on a map by Joan Blaeu dated 1649.

b. Enkhuizen by Jacob van Deventer, c. 1560.



a. Vroeg-zeventiende-eeuwse uitbreiding van Groningen, aangegeven op een kaart van Joan Blaeu uit 1649.
b. Groningen door Jacob van Deventer, circa 1560.

a. Early seventeenth-century expansion of Groningen, shown on a map by Joan Blaeu dated 1649.
b. Groningen by Jacob van Deventer, c. 1560.

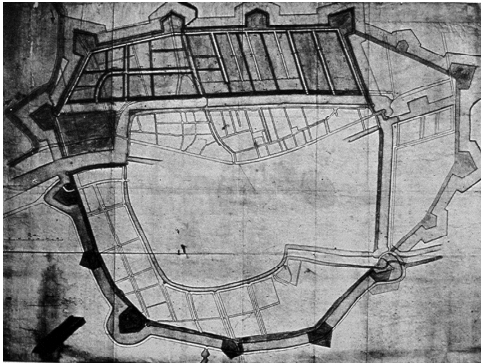
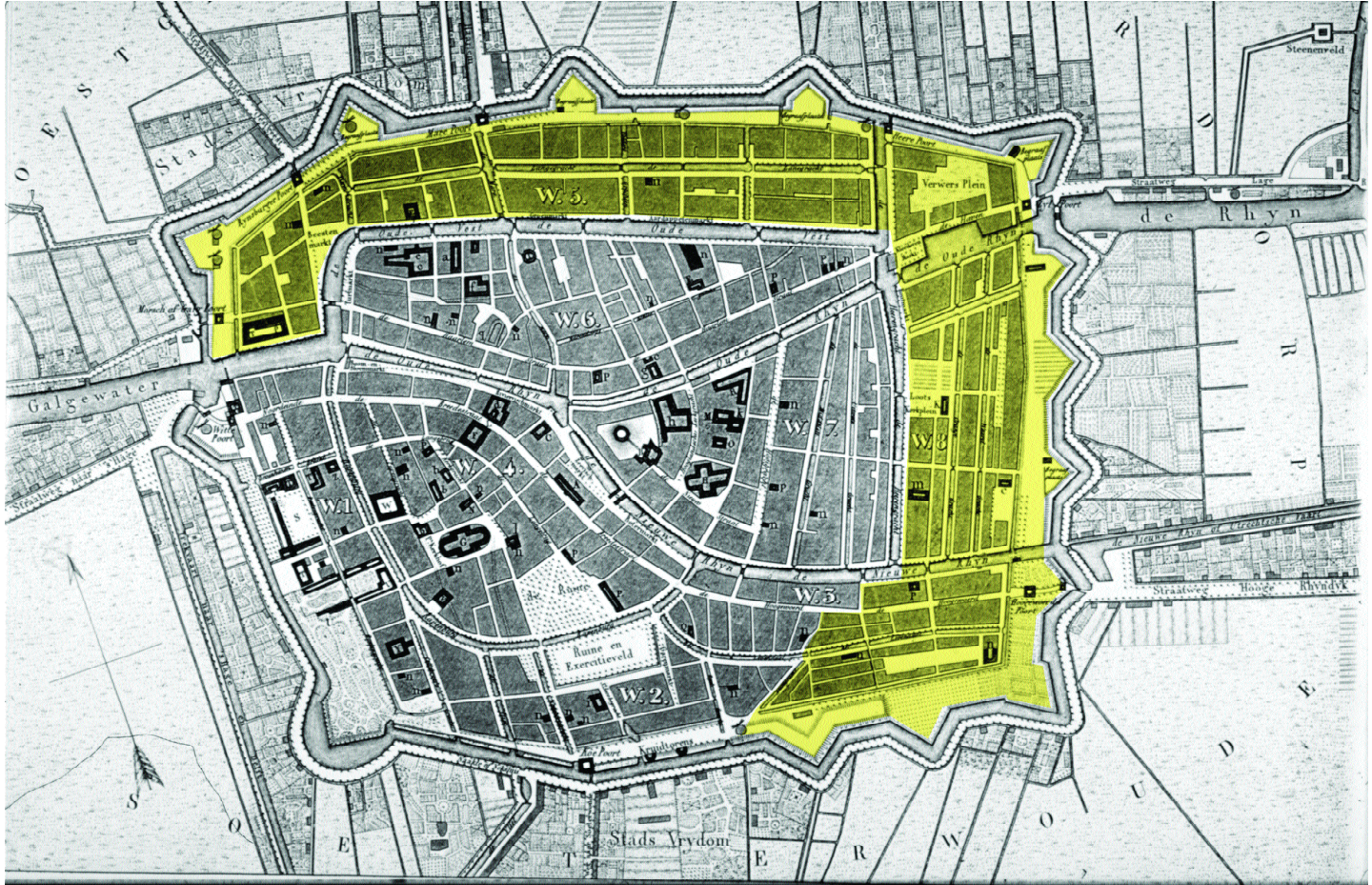


013
Amsterdam.

- 014a-c
a. Zeventiende-eeuwse uitbreidingen van Leiden, aangegeven op een kaart uit 1832.
b. Eerste ontwerp voor de noordelijke uitleg door Jan Pietersz. Dou van 1611.
c. Tweede ontwerp voor de noordelijke uitleg door Jan Pietersz. Dou van 1611.

013
Amsterdam.

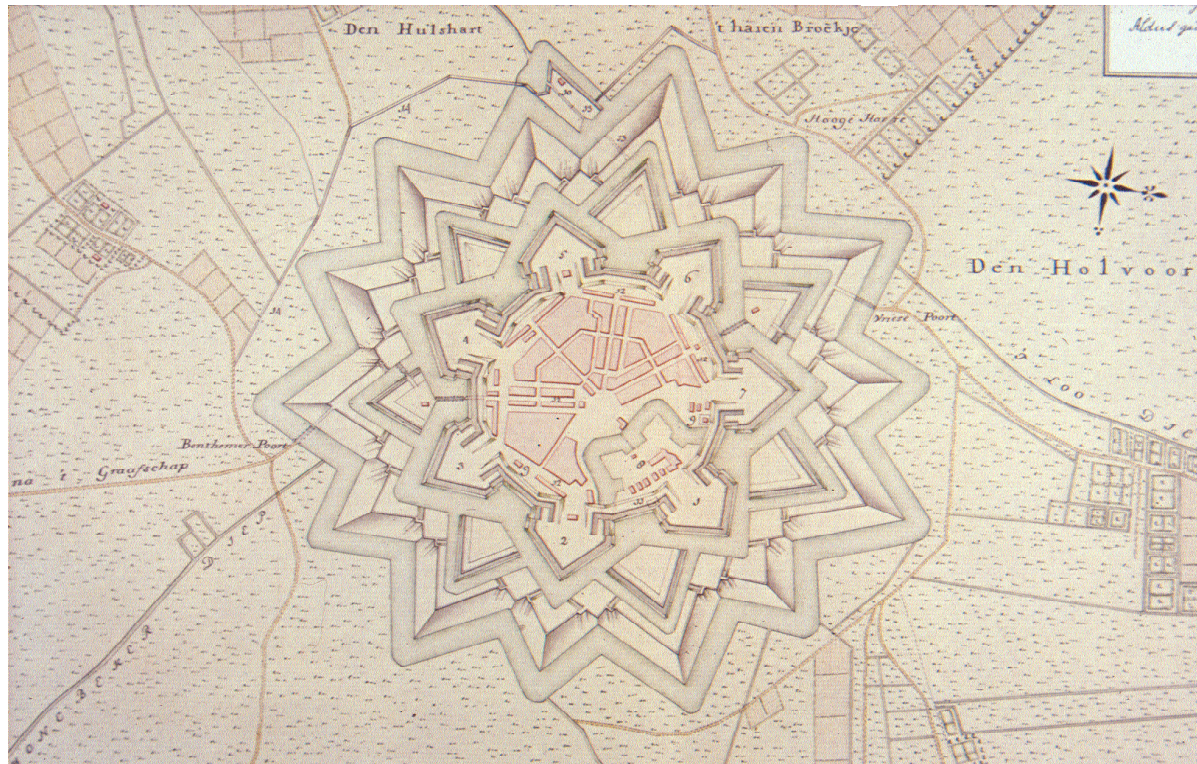
- 014a-c
a. Seventeenth-century expansions of Leiden, shown on a map dated 1832.
b. First design for the northern expansion by Jan Pietersz. Dou in 1611.
c. Second design for the northern expansion by Jan Pietersz. Dou in 1611.





De zestiende- en zeventiende-eeuwse vestingwerken van Willemstad en Coevorden, door Marcellus van Boxhorn, 1632, en de gebroeders Hattinga, midden achttiende eeuw.

Sixteenth- and seventeenth-century fortifications in Willemstad and Coevorden, by Marcellus van Boxhorn, 1632, and the Hattinga brothers, mid-eighteenth century.



afstand van elkaar in het raster liggen. Dit raster werd eenvoudigweg gecreëerd door de drie oude landwegen zo'n beetje recht te trekken en dwars daarop een aantal nieuwe parallel lopende straten uit te zetten, op ongeveer gelijke afstanden van elkaar.

De grote zeventiende-eeuwse uitbreidingen van Amsterdam en Leiden passen in de geschetste stedenbouwkundige traditie. Onderzoek naar de Amsterdamse grachtengordel, waarvan de aanleg vanaf 1610 in een paar fasen plaatsvond, heeft uitgewezen dat de plattegrond daarvan weinig te maken heeft met ideaalplannen, of dit nu Italiaanse ideaalplannen zijn of de ideaalstad die de Nederlandse theoreticus Simon Stevin inmiddels had verzonnen. In de Amsterdamse archieven wijst alles op een pragmatische aanpak.¹⁷ Hoewel in veel minder sterke mate rekening werd gehouden met reeds aanwezige (ontginnings)structuren dan in Groningen en bij veel veertiende-eeuwse stadsuitbreidingen het geval was, speelden ook bij de aanleg van de Amsterdamse grachtengordel zaken als bodemgesteldheid, waterhuishouding, grondeigendom, verkaveling van het gebied en bestaande infrastructuur een belangrijke rol. Bovendien hing de aanleg evenals in Harlingen en Enkhuizen samen met het streven naar een goede nieuwe stadsverdediging, een soepele verkeersafwikkeling en voldoende bouwgrond, zowel voor de rijkere en de minder goed bedeelden als de havenactiviteiten.

Om binnen deze kaders een optimale mogelijke stadsuitbreiding te creëren, werd ervoor gekozen het bestaande systeem van ringgrachten, dat vanaf de veertiende eeuw in schillen aan Amsterdam was toegevoegd, op een grotere schaal te herhalen. Een groot deel van de grachten was bestemd voor woningen voor de rijkere. Aan de westkant daarvan werd voor het wonen en werken van de minder goed bedeelden de Jordaan aangelegd, waar zonder voorbehoud de oude agrarische verkaveling werd gevolgd op een vergelijkbare wijze als we in de veertiende-eeuwse stadsuitbreidingen van Delft zagen. Aan het IJ kwamen nieuwe havens en eilanden voor de handelsactiviteiten. Net als in de veertiende eeuw droegen de kopers en gebruikers van de bouwpercelen zelf zorg voor de bebouwing. Langs bijvoorbeeld de Heren- en de Keizersgracht verrezen fraaie herenhuisen en in de Jordaan eenvoudige arbeiderswoningen. De haven-eilanden werden volgebouwd met werkplaatsen, scheepswerven en pakhuizen. We zien hier een ver doorgevoerde bevolkingssegregatie en scheiding van functies.

Bij de aanleg van de grachtengordel werden, zoals dat al eeuwen gebruikelijk was, standaardmaten toegepast en verder gerationaliseerd voor grachten, hoofd- en achterstraten, bouwpercelen,

enzovoort. Die verdere rationalisatie wil echter niet zeggen dat deze zeventiende-eeuwse uitbreiding veel meer samenhang vertoonde dan die uit eerdere eeuwen. De uitleg van de grachtengordel bestond uit een paar delen. In het eerste deel, tussen de Haarlemmerstraat en de Leidsegracht, is minder rekening gehouden met goede verbindingen tussen de bestaande stad, het nieuwe stadsdeel en het gebied buiten de nieuwe vestingwerken dan in het jongere deel tussen de Leidsegracht en de Nieuwe Vaart. Dit had onder meer te maken met krenterigheid, kortzichtigheid en eigenbelang van het stadsbestuur en van verschillende toekomstige bewoners.¹⁸ Tegenwoordig zou dit vrees ik 'de werking van de markt' worden genoemd.

Ook bij de stadsuitbreiding van Leiden is er nogal wat gesteggeld door het stadsbestuur en met de ontwerpen. In een eerste ontwerp uit 1611 door de landmeter Jan Pietersz. Dou voor een stadsuitbreiding aan de noordkant van de stad is nog zeer sterk rekening gehouden met de oorspronkelijke verkaveling (afb. 14).¹⁹ In een tweede ontwerp vormt een gracht het centrale element. Dit mag misschien nieuw lijken, maar sloot uitstekend aan bij de centrale gracht die ongeveer honderd-twintig jaar eerder in de uitbreiding van het Rapenburg was aangelegd. Deze traditie werd omstreeks 1660 voortgezet in een uitbreiding aan de oostkant van de stad, waar eveneens een centrale gracht verscheen. Verder werd in die uitleg hetzelfde principe toegepast als in Harlingen: naar de rand van de stad werden de kavels steeds ondieper en kleiner. Dat was ook al het geval bij de uitbreiding van 1611.

Haarlem werd pas laat uitgebreid, in de laatste decennia van de zeventiende eeuw. Het stadsbestuur treuzelde eindeloos met het nemen van een definitief besluit. De Haarlemse bouwmeester-schilder Salomon de Bray, die een belangrijke rol speelde in de planvorming, was beïnvloed door Stevens ideeën over de ideale stad en trachtte die te verwezenlijken in de Haarlemse stadsuitleg, waarvoor hij doordachte en samenhangende plannen ontwierp.²⁰ Het bleef echter grotendeels bij een theoretische exercitie, want de uitbreiding van Haarlem kwam te laat. De terugval van de economie was reeds ingetreden en het proces van ontstedelijking zette in. De uitbreiding werd daardoor een nogal 'uitgeklede' versie van De Brays mooie plan en raakte slechts zeer ten dele bebouwd.

Tot nog toe zijn in de literatuur de stadsuitbreidingen van vóór de zeventiende eeuw grotendeels genegeerd en is onevenredig veel aandacht besteed aan traktaten en de mogelijke invloed daarvan op de zeventiende-eeuwse stadsuitbreidingen. Zoals duidelijk moge zijn moeten die

Taverne, *In 't land*, pp. 112-176; E.R.M. Taverne, 'Mercator Sapiens. De Amsterdamse stadsuitleg (1613) in het licht van de humanistische opvattingen over stad en koopman', in: *De zeventiende eeuw*, 6 (1990), pp. 1-6; J.E. Abrahamse, 'Stad op papier. Visies op de zeventiende-eeuwse stadsontwikkeling van Amsterdam', in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond* (themanummer *Stedenbouw*), 102 (2003), pp. 148-162; J.E. Abrahamse en H. Battjes, 'De optimale stad. Grondgebruik, structuur en stedenbouwkundige theorie in de zeventiende-eeuwse stadsuitbreidingen van Amsterdam', in: *Jaarboek Amstelodamum*, 92 (2000), pp. 95-108.

J.E. Abrahamse, 'Stadsontwerp en verkeer in Amsterdam. Gebruik en inrichting van de buitenruimte in de zeventiende eeuw', in: *Historisch Geografisch Tijdschrift*, 22 (2004), pp. 86-97. In dit artikel worden aardige voorbeelden gegeven van gesteggel tussen het stadsbestuur en toekomstige bewoners. Bewoners van de Keizersgracht verzochten om een extra dwarsstraat van de Westerkerk via hun gracht naar de Herengracht. Zij kregen die niet, want dan zou het stadsbestuur duur verkochte bouw kavels moeten terugkopen. Winkeliers die voor veel geld bouwpercelen langs andere dwarsstraten hadden gekocht, zouden een schadeclaim indienen als het verkeer door hun straat afnam en daarmee het aantal potentiële klanten.

Taverne, *In 't land*, pp. 177-237.

Ibidem, pp. 279-402.

In de overzeese gebiedsdelen werden wel aardig wat nieuwe steden gebouwd, maar die vallen buiten het bestek van dit artikel. Overigens ben ik van mening dat ook daar de stedenbouwkundige praktijk meer en Simon Stevin en zijn ideale stad minder invloed hebben gehad als wel wordt gesuggereerd (in ieder geval minder dan wordt beweerd in: R. van Oers, *Dutch town planning overseas during VOC and WIC Rule (1600-1800)*. Zutphen/Delft 2000. Zie over Stevin bijvoorbeeld: E.R.M. Taverne, 'Simon Stevin: theoreticus van het moderne krijgsbedrijf', in: Snee, Treu en Tydeman, *Vesting*, pp. 25-29.

22

Vergelijk ook: W. Boerefijn, 'Over de ideale uitleg van de stadsstraat circa 12^{de}-16^{de} eeuw: Misvattingen omtrent de "Renaissance" in de stedenbouw', in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond* (themanummer *Stedenbouw*), 102 (2003), pp. 138-147.

23

Zie: Van den Heuvel, 'Papierre Bolwerken'. Overigens was de vorm die vestingwerken kregen in de praktijk evenzeer afhankelijk van het terrein, de aanwezige infrastructuur en kostenbepalende maatregelen. Zie daarover: E. Koster, 'De zeventiende-eeuwse stadsuitleg van Groningen: over de keuze van de vorm en de gedachtegang van de ingenieur', in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond* (themanummer *Stedenbouw*), 102 (2003), pp. 163-169.

24

De Vries, 'Enkhuizen'.

25

H. Schmal, 'Patterns of deurbanization in the Netherlands between 1650 and 1850', in: H. van der Wee (red.), *The rise and decline of urban industries in Italy and the Low Countries (Late Middle Ages – Early Modern Times)*. Leuven 1988, pp. 287-306.

de eeuw niet meer uitgebreid. Heel wat steden kwamen in de achttiende eeuw zelfs te ruim in hun jasje te zitten. Bij een deel was dat al het geval sinds de ruime omwalling of stadsuitbreiding in de veertiende eeuw of vijftiende eeuw, bijvoorbeeld in Edam, Kampen, Zutphen en Nijmegen. Daar raakte de grond die tijdens de laatste uitbreidingen was toegevoegd voor een groot deel niet bebouwd, maar werd eeuwenlang gebruikt voor agrarische doeleinden. Bovendien trad er in sommige steden reeds terugval op voor de zeventiende eeuw, zelfs bij sommige kleinere steden in Holland die niet konden concurreren met de grote Hollandse steden.

In de achttiende eeuw zette dit patroon zich nog sterker voort. In de eerste paragraaf bleek dat al toen de economie en de bevolkingsgroei over de hele lijn stagneerden, wat in een aantal steden zelfs leegloop veroorzaakte. Enkhuizen is daarvan het meest extreme voorbeeld. In 1622 had het meer dan 20.000 inwoners, in 1840 waren dat er nog geen 5000. De grootschalige stadsuitbreiding van kort voor 1600 kwam grotendeels leeg te staan. In 1630 stonden er 3615 huizen binnen de stad, in 1840 nog slechts 1026.²⁴ Deze dramatische terugval was te wijten aan de eenzijdige economie van Enkhuizen ten tijde van de Gouden Eeuw: helemaal gericht op de haring. Terwijl tijdens deze neergang het grootste deel van de bebouwing verdween, bleef het stratenplan van de stad opvallend genoeg vrijwel geheel intact.

In andere Hollandse steden speelden zich vergelijkbare ontwikkelingen af, hoewel niet op zo'n grote schaal.²⁵ Steden als Haarlem en Leiden kregen in de achttiende eeuw eveneens te kampen met een teruglopende bevolking en met leegstand. Ook daar waren het de jongste uitbreidingen, dus die uit de zeventiende eeuw, die het meest hadden te lijden. Misschien had dit mede te maken met het gegeven dat de stadsuitbreidingen niet zelden pas na veel gedoe en uitstel, na getreuzel van de stadsbesturen, tot stand waren gekomen. Toen was het eigenlijk al te laat, zoals we in Haarlem zagen. Bovendien waren stadsuitbreidingen, zowel in de zeventiende eeuw als daarvoor, regelmatig zeer ruim bemeten. Zo wilde de omvangrijke zeventiende-eeuwse stadsuitbreiding van Groningen niet erg bebouwd raken. Op een plattegrond uit 1649 zien we er veel tuinderijen en weinig huizen (afb. 12).

En daar kwam de achttiende eeuw dan nog eens overheen. Huizen raakten in verval en werden afgebroken. In Haarlem, in Leiden, in Delft, noem maar op. Steeds echter bleven de plattegronden bestaan. Overigens geldt dit over het algemeen voor stratenplannen en in het bijzonder voor stadsplattegronden. Dit wordt wel aangeduid met de term inertie: een grote mate van resistentie van een eenmaal aangelegde structuur. Sinds de wor-

zeventiende-eeuwse uitbreidingen wat mij betreft veeleer worden gezien in de traditie van de stadsuitbreidingen en de stedenbouwkundige praktijk van voor die tijd. Er was immers al heel veel ervaring opgedaan: van de twaalfde tot en met de veertiende eeuw kwamen tientallen steden tot stand en werden vele uitbreidingen gerealiseerd. De uitbreidingen uit het einde van de zestiende eeuw en de zeventiende eeuw werden grotendeels aangelegd volgens principes die al in de veertiende eeuw werden gebruikt. De voorkeur voor rechtlijnigheid was echter sterker geworden en de meettechniek geavanceerder, waardoor het aandeel van de ordenende principes steeds groter werd ten koste van reeds aanwezige structuren. Dit werd tevens mogelijk, misschien zelfs onontkoombaar, door de grote omvang en schaal van die paar grote zeventiende-eeuwse uitbreidingen, in de eerste plaats de Amsterdamse grachtengordel. De invloed van traktaten was mijns inziens gering.

En dan is er nog iets opmerkelijks wat betreft theorie en praktijk in de stedenbouw. Van de elfde tot de vijftiende eeuw werden er heel veel steden gebouwd, maar daar is bijna niets over opgeschreven. Aan ontwerptekeningen ontbreekt het al helemaal. Daarna is er veel geschreven over stedenbouw, maar zijn er nog slechts weinig nieuwe steden gebouwd.²¹ De stadsuitbreidingen uit de zestiende en zeventiende eeuw werden als gezegd niet of slechts in zeer geringe mate aangelegd volgens die theoretische geschriften.²² Wel verschenen er in de zestiende eeuw nieuwe vestingwerken die vorm kregen onder invloed van vooral Italiaanse traktaten.²³ Bestaande steden kregen veelhoekige vestingwerken met bastions 'volgens de boekjes'. Een heel enkele keer werd, vooral aan het einde van de zestiende eeuw, een compleet nieuwe vesting opgetrokken volgens indrukwekkende vormen: Willemstad aan het Hollands Diep, Bourtange in de zuidoosthoek van Groningen, Coevorden op de grens van Groningen en Drenthe, en Stevensweert langs de Maas in Midden-Limburg (afb. 15). Maar dit waren geen nieuwe steden: Willemstad was een bestaand dorp (Ruigenhil), Coevorden was een bestaande stad, Bourtange een garnizoensplaats en voor Stevensweert geldt hetzelfde en dat was nog Spaans ook.

Ontstedelijking

Vanaf de uitleg van Haarlem, kort voor 1700, tot diep in de negentiende eeuw werd er geen stad meer uitgebreid in de Nederlanden. De vestingwerken die van de veertiende tot in de zeventiende eeuw waren opgetrokken, bleken meer dan 150 jaar te voldoen. De meeste steden buiten Holland traden zelfs meer dan 450 jaar niet buiten hun begrenzings: zij waren immers sinds de veertien-

ding en aanleg van de steden vanaf de twaalfde tot de vijftiende eeuw veranderde er doorgaans maar weinig in de plattegronden. En hetzelfde geldt dus voor de toevoegingen tot in de zeventiende eeuw. De bebouwing van de steden daarentegen werd steeds weer vernieuwd en (deels)vervangen, verdween en keerde in een andere vorm terug.

De plattegronden van de tegenwoordige oude Nederlandse binnensteden geven dan ook dikwijls een goed beeld van de (laat)midleeeuwse situatie. De invulling ervan, de bebouwing, stamt echter overwegend uit later eeuwen. Dit geldt zeker voor het overgrote deel van de bebouwing: de woningen. Hoewel de meeste Nederlandse steden in de achttiende en een groot deel van de negentiende eeuw op een laag pitje stonden, werd toen wel gebouwd of werden oudere woonhuizen opgeknapt en in een achttiende- of negentiende-eeuws jasje gestoken. Dit was niet zelden noodzakelijk nadat de panden decennialang waren vervallen als gevolg van leegstand of achterstallig onderhoud. Hoewel de kern van nogal wat huizen – denk aan de kelders – ouder is, stamt het aanzicht van de meeste gebouwen in de Nederlandse binnensteden van na 1700. Alleen de monumentale architectuur, zoals kerken en stadhuizen, dateert dikwijls uit de periode van de veertiende tot en met de zeventiende eeuw.

In de negentiende eeuw trad herstel op. Reeds omstreeks 1850 hadden veel steden de achteruitgang al meer dan goedge maakt, maar pas in de tweede helft van de negentiende eeuw resulteerde dit opnieuw in stadsuitbreidingen op grote schaal. In twee ontwerpen voor stadsuitbreiding van kort voor en kort na 1850, voor Utrecht en Rotterdam, werd teruggegrepen op de zeventiende-eeuwse stedenbouw.²⁶ Grappig genoeg werden deze ontwerpen in sterke mate geïnspireerd door het traktaat van Simon Stevin over de ideale stad, en naar ik vermoed minder door de stedenbouwkundige praktijk uit de zeventiende eeuw. Het zal dan ook niemand verbazen dat deze twee ontwerpen niet werden uitgevoerd. Zelfs een plan uit 1877 voor de uitbreiding van Amsterdam, ontworpen door de directeur Publieke Werken J. Kalff, greep nog terug op de zeventiende eeuw.²⁷ Het borduurde voort op de grachtengordel en daarmee in wezen op de veertiende-eeuwse stadsuitbreidingen van Amsterdam. Dit plan werd wel uitgevoerd, want het was meer praktisch dan theoretisch.

26

M. Martin en C. Wagenaar, 'Stadsverfraaiing en stadsuitbreiding', in: Taverne en Visser, *Stedebouw*, pp. 124-129.

27

H. van der Cammen en L. de Klerk, *Ruimtelijke ordening. Van grachtengordel tot Vinex-wijk*. Utrecht 2003, pp. 41-79.