

## 4 Opkomst



Omstreeks 1500 waren Vlaanderen en Noord-Italië de meest verstedelijkte gebieden van Europa. Genua, Milaan, Verona, Bologna, Venetië en Florence vormden de belangrijkste centra ten zuiden van de Alpen. Brugge, Gent, Antwerpen, Mechelen, Brussel en Rijsel waren dat in Noordwest-Europa. Tussen deze steden bestond intensieve uitwisseling: niet alleen van handelswaar, maar ook van mensen en ideeën. Vlaamse en Italiaanse kunstenaars beïnvloedden elkaar, in Brugge en Antwerpen woonden bankiers en kooplieden uit Genua, Florence en Venetië.

Venetië was een zeemacht die de handel met het Midden- en Verre Oosten beheerste. Toen de beroemde vogelvlucht van de stad in de lagune door Jacopo de' Barbari in 1500 werd gepubliceerd, stond de stadstaat aan het einde van een eeuwenlange bloeiperiode. Vanaf de zestiende eeuw nam de economische betekenis van de lagunestad af. De vogelvlucht van Amsterdam die Cornelis Anthonisz in 1538 schilderde, markeert juist het begin van de opkomst van de stad.

Het schilderij toont het laatmiddeleeuwse Amsterdam zoals we dat kennen van Jacob van Deventers stadsplattegronden, maar nu gezien vanuit het noorden over het IJ, zodat

de havenactiviteiten en de Amstelmonding prominent in beeld komen. Ten tijde van Cornelis Anthonisz nam de bevolking snel toe, wat resulteerde in een steeds dichter bebouwde stad. Links buiten de muren is een rommelig havengebied te zien met scheepswerven en bedrijvigheid. Dat heette de Lastage en was zonder veel bemoeienis van het stadsbestuur ontwikkeld door ondernemende particulieren. De ondernemers klaagden dat er te weinig werd gedaan aan de infrastructuur en de verdediging van de Lastage, de stadsbestuurders wensten geen geld en tijd te verspillen aan deze illegale uitbreiding.

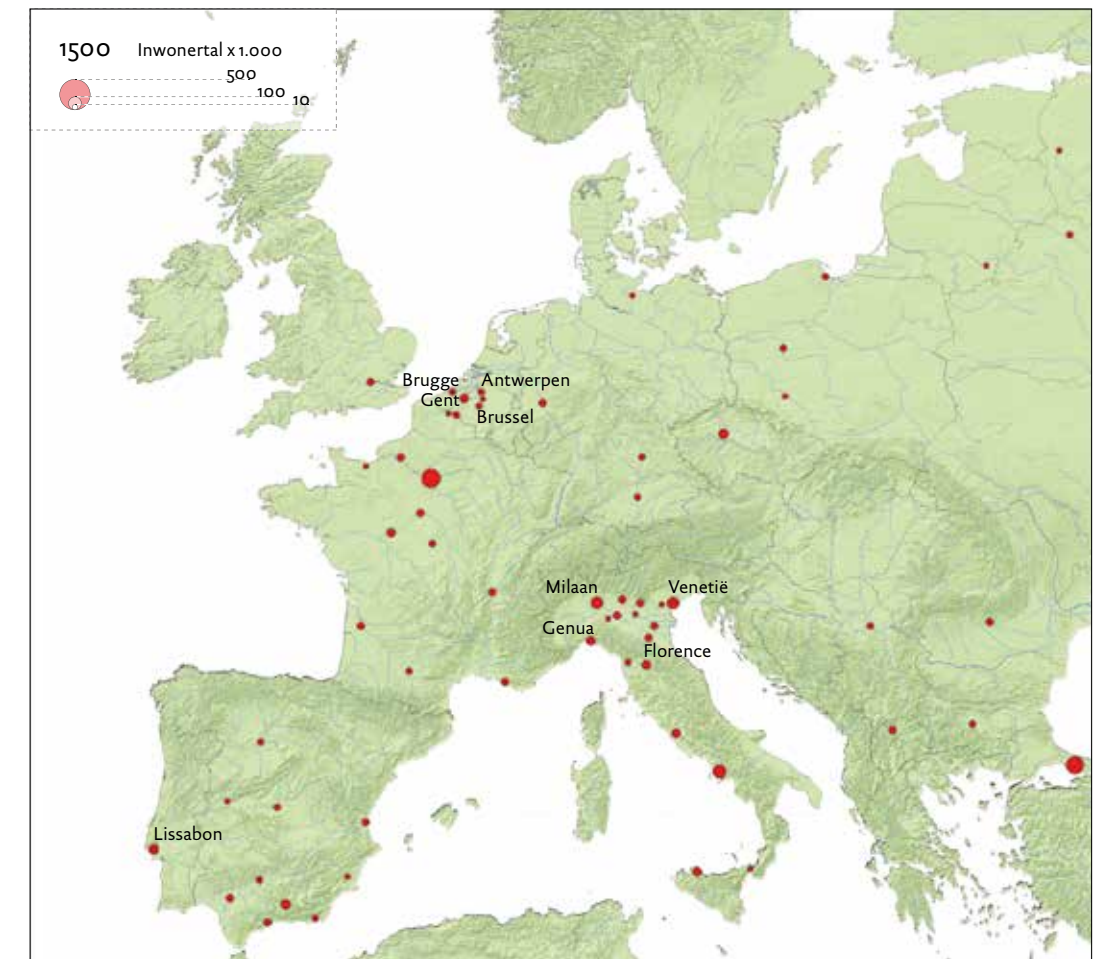
In Venetië hield het bestuur van de stadstaat zich juist intensief bezig met de bouw, inrichting en organisatie van scheepswerven, waarvan het resultaat rechts op de vogelvlucht van De' Barbari is afgebeeld in de vorm van het grootschalige complex van het Arsenal. Met de indrukwekkende vloot die daar werd gebouwd en onderhouden, faciliteerde en controleerde Venetië de handel tussen Europa en Azië.

De opkomst van Portugal en Spanje als zeemachten deed de invloed en het belang van Venetië afnemen. Ook de betekenis van steden als Bologna en Milaan werd minder.

← Uitsnede uit de geschilderde vogelvlucht van Amsterdam gezien richting het zuidwesten, door Cornelis Anthonisz, 1538. De basis voor deze vogelvlucht was een door Anthonisz zelf ingemeten plattegrond, die hij kantelde en perspectiefisch vervormde, waarna hij alle gebouwen driedimensionaal weergaf. Zijn grote voorbeeld was de hieronder afgebeelde vogelvlucht van Venetië door Jacopo de' Barbari.

Het zwaartepunt verschoof tijdens de zestiende eeuw dus naar het westen, naar de Atlantische Oceaan. De ontdekkingsreizen boden een beperkt aantal Europese heersers ongekende mogelijkheden: overzeese handelsposten en gebiedsdelen, niet alleen in Azië maar ook in Amerika. Dit werden de wingewesten waarvan de inkomsten naar de bestuurders en handelaren in het moederland vloeiden.

De stadstaat Venetië had een bestuur met de doge aan het hoofd, in de koninkrijken Portugal en Spanje waren de vorsten omringd door edellieden, ambtenaren en geestelijken aan de macht. In de Lage Landen, die bestonden uit een lappendeken van gewesten, bestond zo'n eenduidige bestuurspraktijk niet. Welkeker waren er edellieden en geestelijken, en de Nederlanden behoorden tijdens de vijftiende eeuw grotendeels tot het Bourgondische rijk, maar de invloed van rijke burgers in de steden was bijzonder groot. Dit is een cruciaal gegeven voor de verdere ontwikkeling van Amsterdam.



Grootste steden in Europa omstreeks 1500.

Uitsnede uit de vogelvlucht van Venetië gezien richting het noorden, door Jacopo de' Barbari, 1500. Barbari maakte zijn vogelvlucht op basis van plattegronden, veldwerk en vanaf klokkentorens vastgelegde uitzichten. Deze plattegronden, metingen en tekeningen voegde hij samen en smeedde hij inventief tot een geheel. Bij nadere bestudering vallen diverse perspectieven op de vogelvlucht te herkennen, vermoedelijk als gevolg van de uitzichten vanaf meerdere torens.



# 10 De Dam

Terwijl Amsterdam sinds 1585 op grote schaal uitbreidde en de bestaande stad sterk veranderde, zetelde het stadsbestuur rond 1650 nog steeds in een voormalig gasthuis dat terugging tot de veertiende eeuw. Dit onaanzienlijke, vervallen gebouw aan de westkant van de Dam, dat al eeuwen diende als stadhuis, was bepaald geen visitekaartje voor de snelgroeïende, ambitieuze wereldstad. Vanaf 1639 vergaderde de vroedschap regelmatig over een nieuw stadhuis, waarvoor mogelijk al langer plannen bestonden. Wat we eerder zagen bij de Derde Uitleg en het droogmaken van de Beemster, gold ook voor het nieuwe stadhuis: de planning en realisatie verliepen moeizaam. Jarenlang werd door het stadsbestuur gedelibereerd over de inpassing van het nieuwe gebouw aan de Dam.

Sinds het ontstaan van Amsterdam vormde de Dam het middelpunt van de stad waar markt werd gehouden. In de loop der tijd onderging het plein allerlei veranderingen. Vermoedelijk in de decennia rond 1400 kwam ten westen van de dam in de Amstel, die bekend stond als de Middeldam, een plein tot stand, de 'Plaets', dat deel ging uitmaken van de Dam. Op de Middeldam waren tijdens de veertiende eeuw huizen gebouwd en kramen voor de vismarkt neergezet. Tijdens de zestiende eeuw vergrootte het stadsbestuur de Plaets door huizen aan het plein op te kopen en te slopen. In de jaren 1560 verrees op de Plaets een nieuw waaggebouw, ter vervanging van een oudere voorganger.

De meest ingrijpende verandering van de Dam voltrok zich vanaf 1648. Op 15 mei van dat jaar werd de Vrede van Münster getekend, die het einde van de Opstand inluidde. Na tien jaar van vergaderen, opmetingen, ontwerpen en huizen opkopen, en optimistisch door de vrede, besloot de vroedschap het uiteindelijk groots aan te pakken. Vier bouwblokken aan de westkant van de Plaets zouden worden afgebroken en vervangen door een kolossaal nieuw gebouw ontworpen door de sterarchitect van de Republiek: Jacob van Campen. Door het nieuwe stadhuis een stuk naar het westen, achter de oude rooilijn, te plaatsen werd het plein nogmaals vergroot, wat goed is te zien bij vergelijking van de vogelvluchten door Balthasar Florisz van Berckenrode uit 1625 en 1657. De Nieuwe Kerk uit de vijftiende eeuw, die achter de bebouwing aan de Dam had gestaan, kwam aan het plein te liggen.

De eerste steen van het nieuwe stadhuis werd gelegd op 28 oktober 1648. Evenals het planvormingsproces was de bouw een langdurige en zware bevaling. In 1652 ging het oude stadhuis, dat toen nog in gebruik was, in vlammen op. Drie jaar later betrokken de stadsbestuurders het nieuwe stadhuis, maar dat was toen verre van voltooid. In 1654 kreeg Jacob van Campen ruzie met zijn opdrachtgevers en verliet hij het toneel, waarop stadsarchitect Daniel Stalpaert, die vanaf



← Timpaan aan de achterkant van het stadhuis gebeeldhouwd door Artus Quellinus, op een prent door zijn broer Hubertus Quellinus, 1665. Verbeeld zijn de vier werelddelen die hun schatten aan de voeten leggen van de centraal tronende stedenmaagd Amsterdam.

↙ Uitsnede met de Dam en omgeving uit vogelvlucht van Amsterdam (zuidwesten boven), door Balthasar Florisz van Berckenrode, 1625.

↘ Uitsnede met de Dam en omgeving uit vogelvlucht van Amsterdam (zuidwesten boven), door Balthasar Florisz van Berckenrode, 1657.

het begin als directievoerder betrokken was bij de bouw, de volledige supervisie kreeg. Uiteindelijk was het gebouw in 1665 gereed, maar werd er nog verder gewerkt aan het interieur. Bekende Hollandse schilders als Govert Flinck, Ferdinand Bol en Jan Lievens kregen opdracht om het goede en deugdzaam stadsbestuur symbolisch te verbeelden, refererend aan Bijbelse figuren en helden uit de oudheid. De uit Antwerpen afkomstige Artus Quellinus voorzag het stadhuis van vele sculpturen, waarvan zowel de vorm als de inhoud aan de klassieke oudheid zijn ontleend, bijvoorbeeld vrouw Justitia, Mercurius en Mars. In de centrale ruimte van het gebouw, de Burgerzaal, maakt het decoratieprogramma duidelijk dat Amsterdam het middelpunt van het universum is.

In dit stadhuis opgetrokken in Hollands classicistische stijl, dat bekendheid kreeg als het Achtste Wereldwonder, waanden de Amsterdamse bestuurders zich consuls in de senaat van de Romeinse Republiek. Graag beschouwden zij zichzelf als waardige opvolgers van de antieke Romeinen; Amsterdam als het nieuwe Rome en de Republiek der Verenigde Nederlanden als wereldmacht in de voetsporen van het Romeinse Rijk.



Het oude stadhuis aan de Dam, door Pieter Saenredam, 1657. Saenredam, een goede vriend van Jacob van Campen, schilderde dit werk op basis van een tekening die hij maakte in 1641, voordat het oude stadhuis in 1652 afbrandde. Ter herinnering hing dit schilderij vanaf 1658 in de burgemeesterskamer van het nieuwe stadhuis.

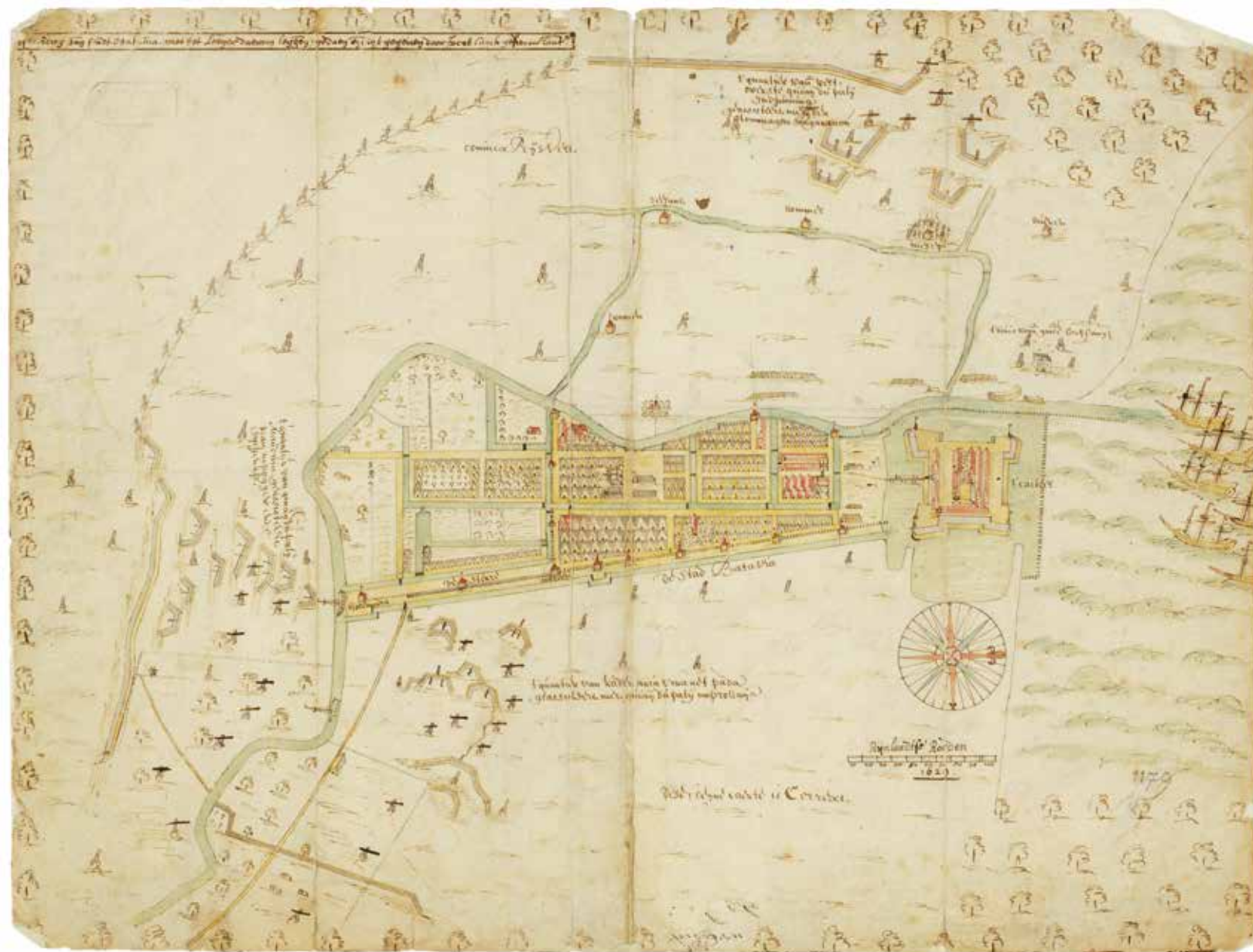


Gezicht op de Dam richting het noorden, door Jan Lingelbach, 1656. Links is het stadhuis naar ontwerp van Jacob van Campen in aanbouw, daarachter zijn het in de vijftiende eeuw gebouwde zuidertransept en koor van de Nieuwe Kerk zichtbaar, in het midden staat het waaggebouw uit de jaren 1560 en rechts liggen schepen in het Damrak.



Het stadhuis op de Dam, door Gerrit Adriaensz Berckheyde, 1673. Uiterst rechts is een hoek van de waag te zien, daarachter een stuk van de Nieuwe Kerk. Tijdens de Franse overheersing (1795-1813) onder Napoleon veranderde het stadhuis in paleis, wat het nog steeds is. De waag is in 1808 gesloopt.

# 16 Stedenbouw overzee



Kaart van Batavia (westen boven, tegenwoordig Jakarta in Indonesië), door Jacob Cornelisz van Cuyck naar metingen van Hessel Gerritsz, 1629. De stad is weergegeven tien jaar na de stichting door de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in 1619. Rechts is de Baai van Batavia te zien met schepen, links daarvan het VOC-fort, daarnaast de burgerlijke nederzetting. Batavia, vernoemd naar de oude Bataven die de Lage Landen rond het jaar nul bewoond zouden hebben, wordt op de kaart aangevallen door de Javanen, die de Hollanders beschouwden als indringers.

De handelsposten van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en de West-Indische Compagnie (WIC) waren deels compleet nieuw gebouwde steden. Soms werden bestaande steden, die eerder bijvoorbeeld door de Portugezen waren aangelegd, overgenomen en ook wel uitgebreid of bijna geheel vervangen. Batavia (tegenwoordig Jakarta in Indonesië) werd in 1619 door de VOC gesticht en is een van de vroege nieuw gestichte steden overzee. Daarna volgden onder meer Willemstad (1634, WIC) op Curaçao, Mauritsstad (1637, WIC, tegenwoordig deel van Recife) in Brazilië, Kaapstad (1652, VOC) in Zuid-Afrika, Colombo (1656, VOC) op Ceylon/Sri Lanka, Cochin (1663, VOC, tegenwoordig Kochi) in India en Paramaribo (1667, WIC) in Suriname. Terwijl in de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden tijdens de zeventiende eeuw geen nieuwe steden zijn aangelegd, is overzee een aanzienlijke hoeveelheid steden uit de grond gestampt.

Bij de aanleg van een stad gingen de VOC en de WIC doordacht te werk. Doorgaans waren er specifieke motieven om een stad te stichten. Batavia was bedoeld als bestuurszetel voor de Raad van Indië en als centrale haven van de VOC in Azië, Mauritsstad had een vergelijkbare functie, maar dan voor de WIC in de West, bovendien was daar de handel in suiker vanuit het achterland van groot belang. In Colombo ging het om het verjagen van de Portugezen uit Ceylon en het verwerven van het monopolie op de handel in kaneel. Met Cochin hoopte de VOC ten koste van de Portugezen de peperhandel naar zich toe te trekken. Kaapstad was onmisbaar voor VOC-schepen om vers eten en drinken in te slaan halverwege de Republiek en Oost-Indië. Paramaribo diende als steunpunt aan de Wilde Kust, als centrum van slavenhandel en als overslaghaven voor suiker, tabak en koffie van plantages in het achterland.

Als eenmaal was besloten dat in een bepaald gebied een nieuwe havenstad moest komen, volgde het zoeken naar de meest geschikte plek. Essentiële voorwaarde was een goede haven voor zeeschepen. Dit betekende dat bijna alle nieuwe steden verrezen aan de kust of bij een riviermonding in een oceaan of zee, ongeveer de helft op natte laaggelegen gronden vergelijkbaar met die in de Republiek, de rest aan reliëfrijke kusten, waar de landmeters uit de Lage Landen best opgewonden van zullen zijn geraakt. De veiligheid was van groot belang, dus ging de voorkeur uit naar locaties die goed verdedigbaar waren tegen de lokale bevolking en tegen schepen en legers van andere zeemachten, zoals Portugal, Spanje en Engeland. Bovendien moest in de directe omgeving vers voedsel en drinkwater zijn te vinden. Begonnen werd met de bouw van een fort. Daarnaast zetten landmeters vervolgens een overzichtelijk, veelal rechtlijnig stratenplan uit, maar in de meeste

→ Gezicht op Cochin aan de kust van Malabar in India, door Johannes Vingboons, rond 1662-1663. Johannes was een broer van de architecten Philips en Justus Vingboons. Hij specialiseerde zich in kaarten en gezichten van steden en gebieden overzee.

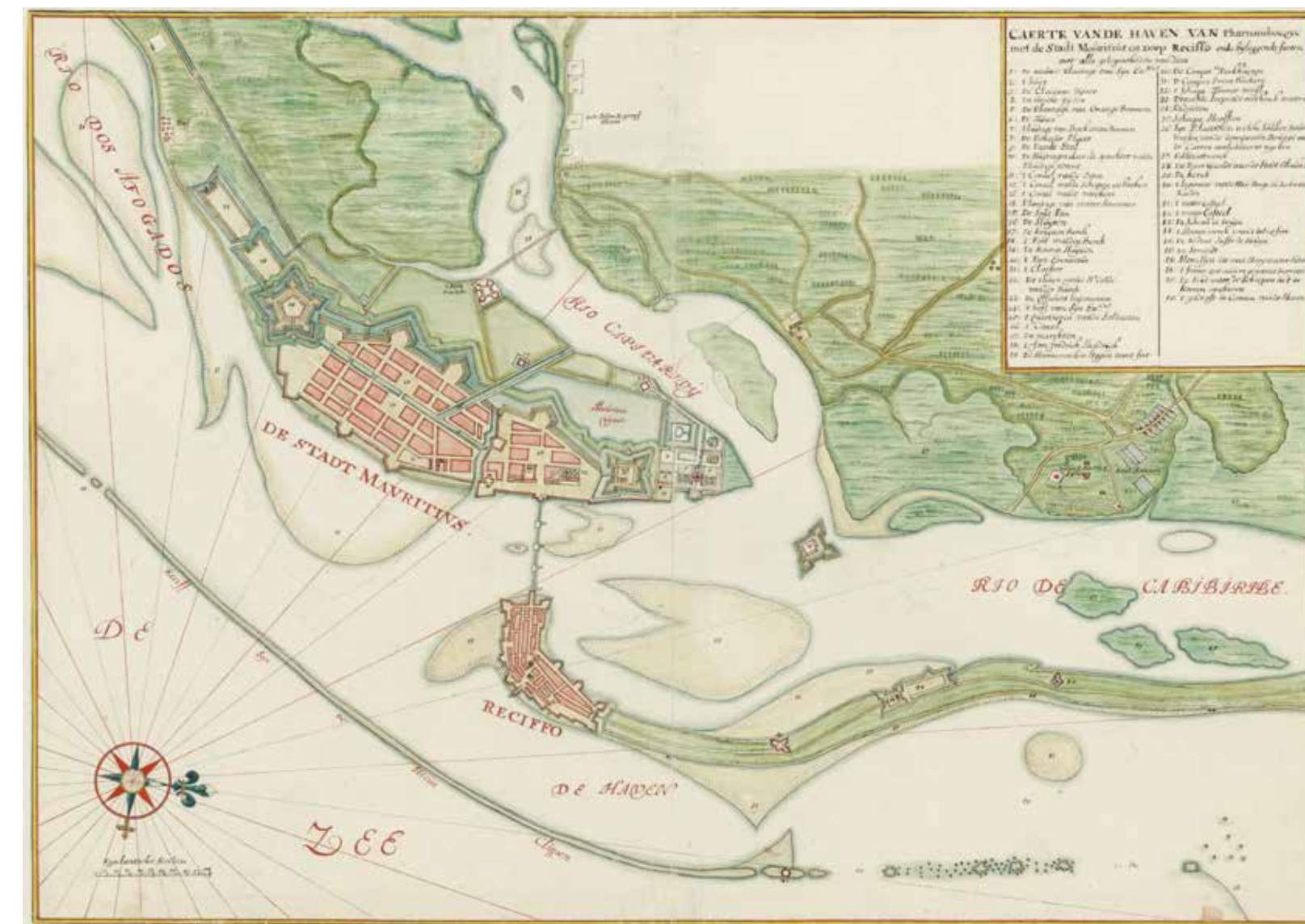


gevallen werd dit ingepast in het aanwezige landschap. Evenals bij de stadsuitbreidingen in de Republiek werd bij het ontwerp en de invulling met bebouwing van de nieuwe steden uitgegaan van functiescheiding: specifieke stadsdelen waren bestemd voor havenactiviteiten of voor wonen. De militaire functie kreeg bijzondere aandacht. In de overzeese steden werd standaard ruimte gereserveerd voor het leger in de vorm van forten en kazernes, omdat dreiging aan de orde van de dag was.

Anders dan de Spanjaarden hadden de Hollanders weinig zendingsdrang. Waar de VOC, de WIC en de Republiek voornamelijk geïnteresseerd waren in handelsposten en havens aan de kusten, om van daaruit winstgevendende producten als suiker, tabak en specerijen uit het achterland te transporteren naar de Hollandse havensteden, trokken de Spanjaarden de binnenlanden in. Volgens de door de Spaanse koning uitgevaardigde *Leyes*

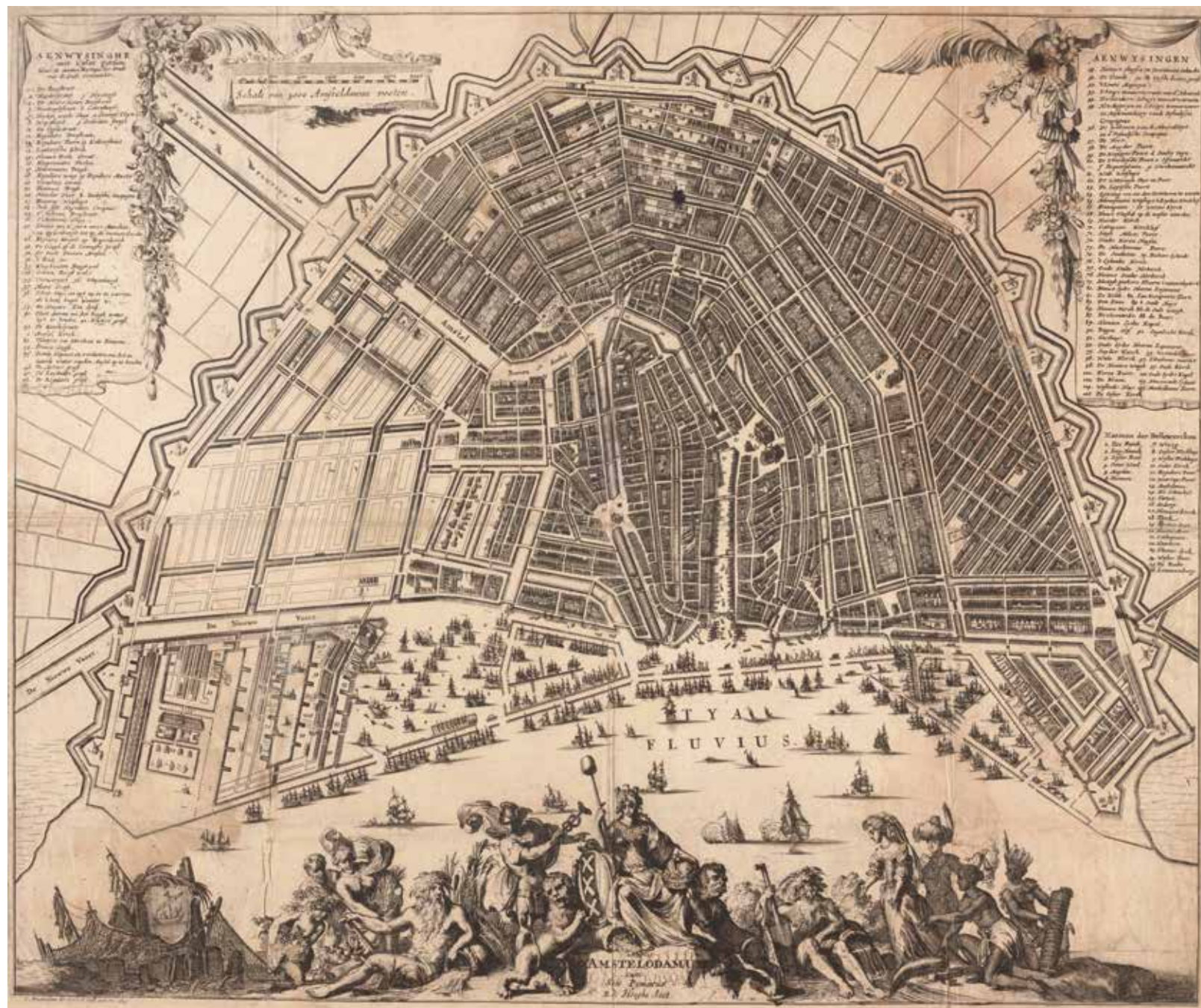
*de las Indias*, de 'Wetten voor de Indië's', zijn vele nieuwe steden gesticht, waarbij geestelijken, in het bijzonder Jesuïeten, een grote rol speelden en zij de lokale bewoners bekeerden tot het katholicisme. Zo werden omvangrijke gebieden ingelijfd als wingewesten van

het moederland. Een opmerkelijk verschil tussen het katholieke koninkrijk Spanje, waar vrome vorsten en de geestelijkheid de scepter zwaaiden, en handelsnatie de Republiek waar de stedelijke burgerij aan de macht was.



Kaart van Mauritsstad en Recife in Brazilië, door Johannes Vingboons, 1665. In 1630 nam de West-Indische Compagnie (WIC) Recife in, dat in 1537 was gesticht door de Portugezen. In 1637 gaf Johan Maurits van Nassau-Siegen als gouverneur-generaal van de WIC opdracht om vlak bij Recife Mauritsstad te stichten, dat de belangrijkste haven en het bestuurscentrum van de WIC in de West moest worden.

# 18 Grachtengordel 1672-1700



Stadsplattegrond uit ongeveer 1680 (zuidwesten boven). De stadsuitbreiding is grotendeels volgebouwd tot aan de Amstel. Ten oosten daarvan lag de grond braak; alleen de Weesperstraat en een deel van de Nieuwe Herengracht werden ontwikkeld.

Het uitbreidingsplan dat in 1662 was goedgekeurd, voorzag in het doortrekken van de grachtengordel tot aan het IJ. Maar het Rampjaar 1672 leidde tot het ineenstorten van de stedelijke economie, met een langdurig negatief effect op de ontwikkeling van vastgoed. De grachtengordel was op dat moment tot aan de Amstel grotendeels bebouwd en het inwonertal van Amsterdam lag toen rond de 200.000. Het gebied ten oosten van de Amstel bleef lang leeg. Dat stadsdeel was geen optimale woningbouwlocatie, vanwege de ligging achter de laatste eeuwenhaveneilanden Uilenburg, Valkenburg en Rapenburg. Een doorbraak naar het centrum was gepland in het uitbreidingsplan, maar is niet uitgevoerd. De verkoop van bouwgrond voor woningbouw viel vrijwel stil. Vlak voor het Rampjaar had

de stadsontwikkeling aan de oostkant een impuls gekregen doordat de Portugees-Joodse gemeenschap een heel blok bouw kavels kocht, naast de in 1670-1671 gebouwde Duitse of Grote synagoge. Twee derde werd bebouwd met de monumentale Portugese synagoge en bijgebouwen, de rest doorverkocht voor woningbouw. Ook de Weesperstraat en een blok langs de Nieuwe Herengracht raakten bebouwd. De Weesperstraat was net als de andere radiaalstraten een drukke doorgaande route van het stadshart naar de omliggende regio. Het verkeer maakte de Weesperstraat aantrekkelijk voor winkeliers, herbergiers en andere ondernemers. De straat liep niet door een drukke wijk, zoals de Leidsestraat of de Utrechtsestraat, maar door een braakliggend terrein. Aan de Nieuwe Herengracht



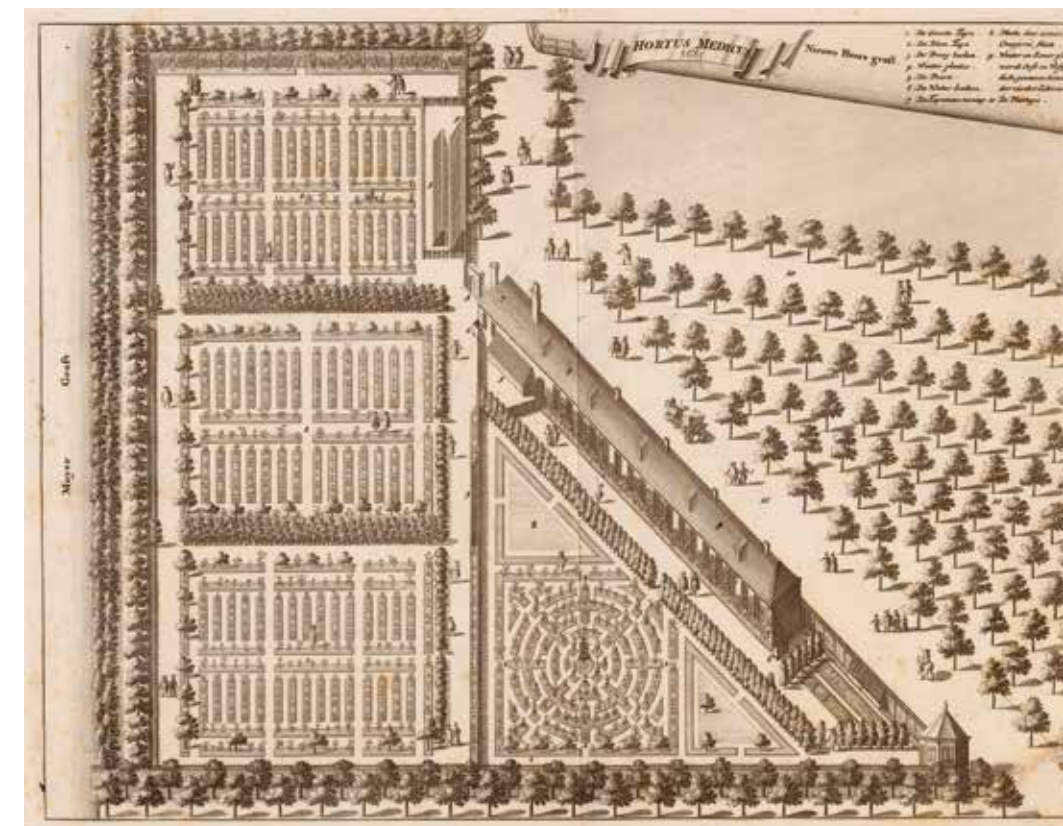
Het Diaconie Oude Vrouwenhuis aan de Amstel op een prent naar Jan van Call uit 1694.

→ Ontwerp uit 1682 voor de Plantage door stadslandmeter Jacob Bosch (zuidwesten boven). Het tuinpark bestond uit regelmatige blokken, gescheiden door brede, beplante lanen. De randen van het park werden verhuurd voor houtopslag. De gebouwen rechts zijn de Duitse en de Portugese synagoge. Boven zijn de Amstelsluizen en de stadstimmertuin in detail aangegeven.

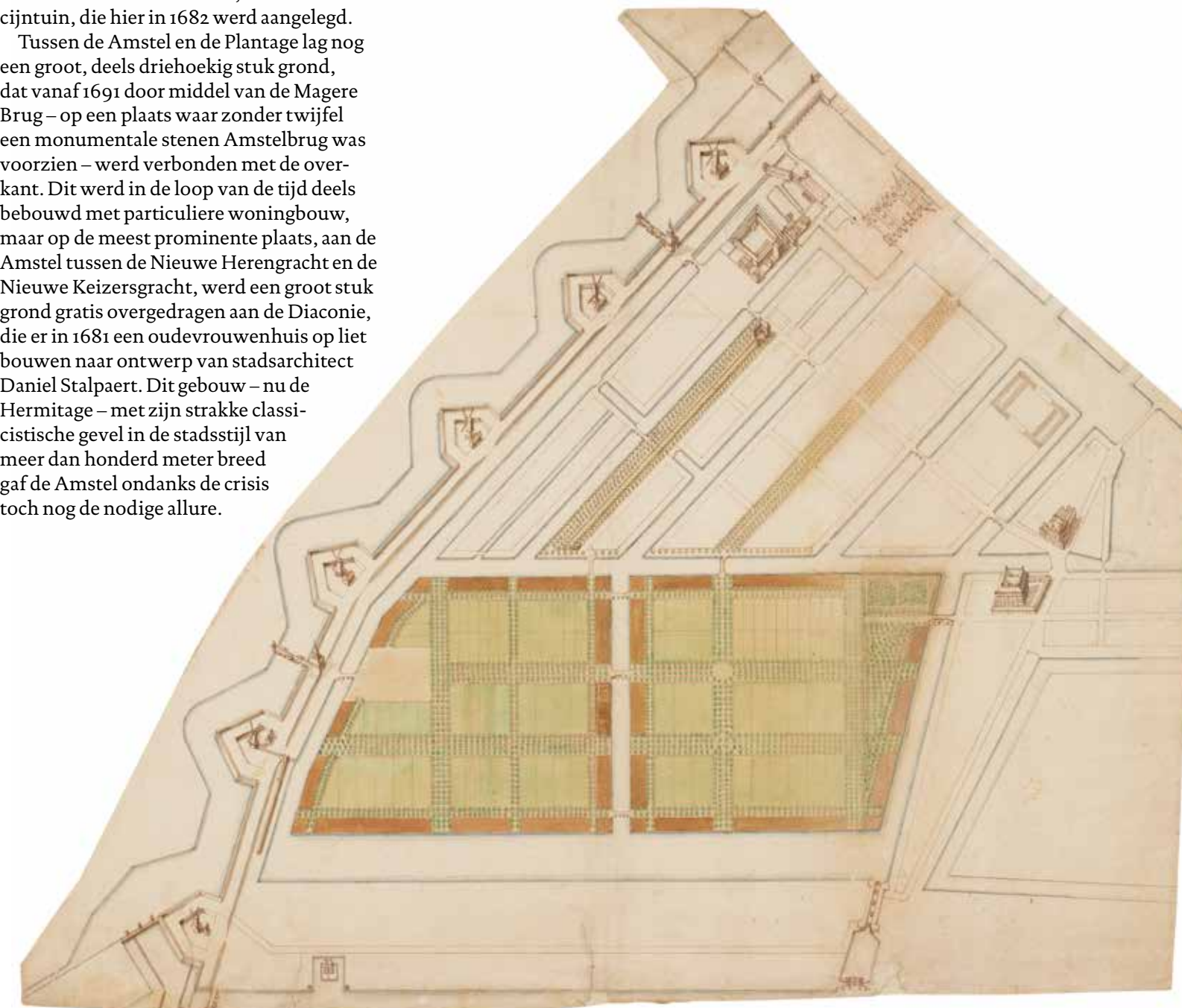
werd in de jaren 1682-1684 een blok kavels geveild, waarop rond 1700 een reeks grachtenpanden verrees.

Voor het resterende geplande deel van de grachtengordel waren de vooruitzichten slecht. Veel grond lag 'nog onverkoft ende zonder eenig nut ofte profijt aen deze stad toe te brengen'. De vroedschap voorzag geen verbetering van de vastgoedmarkt en besloot daarom tot een wijziging van het plan. In plaats van woningen zou het gebied een groene bestemming krijgen. Door de grond als tuin te verhuren aan de hoogstbiedenden zou 'de stad [...] jaarlijx een grootte somme [...] comen te profiteren'. De stadslandmeter Jacob Bosch kreeg opdracht om een nieuw ontwerp te maken. Bosch ontwierp een strak orthogonaal opgezet tuinpark, ook wel 'Plantage' genoemd, voorzien van een 'meenichte van schoone allees en vermakelijke gesichten [...] tot merklijke cieraagie, vermaak en verbetering van de [...] stad'. Zo kreeg het meest oostelijk gelegen deel van de geplande grachtengordel toch nog een nuttige bestemming: een combinatie van een wandelpark en een volkstuintencomplex. Ertegenover was ruimte voor de nieuwe Hortus Medicus, of Stadsmedicijntuin, die hier in 1682 werd aangelegd.

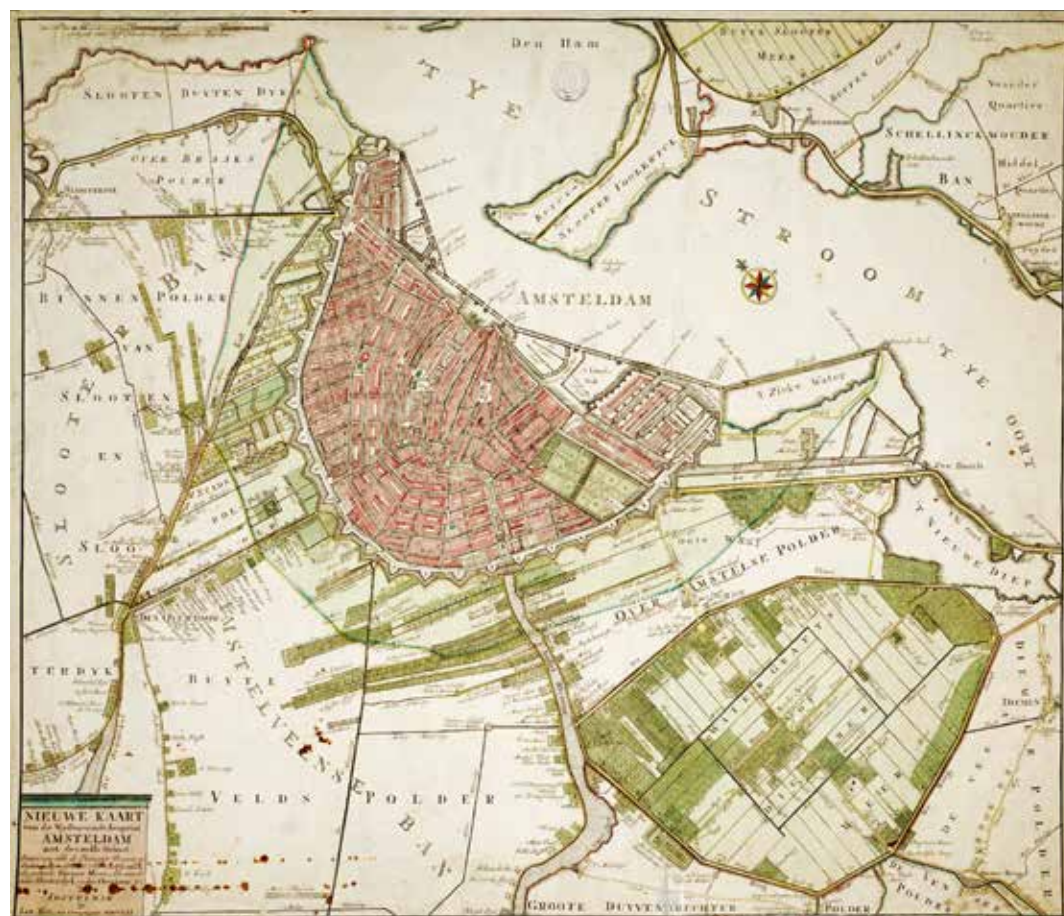
Tussen de Amstel en de Plantage lag nog een groot, deels driehoekig stuk grond, dat vanaf 1691 door middel van de Magere Brug – op een plaats waar zonder twijfel een monumentale stenen Amstelbrug was voorzien – werd verbonden met de overkant. Dit werd in de loop van de tijd deels bebouwd met particuliere woningbouw, maar op de meest prominente plaats, aan de Amstel tussen de Nieuwe Herengracht en de Nieuwe Keizersgracht, werd een groot stuk grond gratis overgedragen aan de Diaconie, die er in 1681 een oude vrouwenhuis op liet bouwen naar ontwerp van stadsarchitect Daniel Stalpaert. Dit gebouw – nu de Hermitage – met zijn strakke klassicistische gevel in de stadstijl van meer dan honderd meter breed gaf de Amstel ondanks de crisis toch nog de nodige allure.



De Hortus Medicus op een prent door Daniel Stopendaal uit 1685 (westen boven).



## 22 Van Amsterdam naar Parijs en Londen



Kaart van Amsterdam, door Pieter Mol, 1770. Linksonder kreeg de kaart een titel mee: 'Nieuwe kaart van de Wydberoemde Koopstat Amsteldam'. Een sterk staaltje PR voor de stad, waar de economie inmiddels al bijna honderd jaar stagneerde. Ten opzichte van de hoofdkaart bij hoofdstuk 19 is er weinig veranderd.

Het Rampjaar 1672 kan worden beschouwd als het einde van de Gouden Eeuw. Het was niet meteen gedaan met de rijkdom – een flink deel van de welgestelden bleef rijk – maar de grote bloeiperiode was voorbij. We zagen al dat de ruimtelijke expansie van Amsterdam na 1672 stilviel. De economie stagneerde en de bevolking nam tot ver in de negentiende eeuw niet meer toe. Andere Hollandse steden werden veel harder getroffen. In Haarlem, Leiden en Delft halveerde het aantal inwoners in de loop van de achttiende eeuw. Uitgezonderd Schiedam, dat draaide op de jeneverindustrie – als het slecht gaat wordt er veel gedronken – ging het na de Gouden Eeuw bergafwaarts met de Republiek. De neergang was dramatisch: van economisch en cultureel centrum veranderde het in een perifere, ingeslapen gebied, terend op vergane glorie. Tijdens de achttiende eeuw werd de waterinfrastructuur verwaarloosd. De bevaarbaarheid van rivieren ging achteruit door ondiepten waaraan niets werd gedaan, havens raakten in verval door achterstallig onderhoud.

Zoals na 1585 het economische zwaartepunt was verschoven van Antwerpen naar Amsterdam, verschoof dat na 1672 van Amsterdam naar Londen, van Holland naar Engeland. Tegen het einde van de achttiende eeuw vond in Engeland de Industriële Revolu-

tie plaats en het *British Empire* expandeerde. In de Midlands kwamen industriesteden als Manchester en Birmingham snel op. Ook Liverpool, Glasgow, Edinburgh en Dublin profiteerden sterk van de industrialisatie en de overzeese expansie. Londen, al eeuwen



Paleis Het Loo bij Apeldoorn, door Romeyn de Hooghe rond 1700. In opdracht van stadhouder Willem III ontwierp Jacob Roman vanaf 1684 het gebouw in classicistische stijl, Daniël Marot het interieur. De tuin is ontworpen door de Fransman Claude Desgotz, die zich nadrukkelijk liet inspireren door formele tuinen als die van Versailles.

de hoofdstad van het Engelse koninkrijk, maakte een enorme groei door als bestuurscentrum en haven van de wereldmacht. Op cultureel gebied vormde Parijs, de hoofdstad van het Franse koninkrijk, het middelpunt.

Het stadhouderschap van Willem III van 1672 tot 1702 kan worden beschouwd als memorabele zwanenzang van Hollands Gouden Eeuw met een vorstelijke klank. Doordat Willem III trouwde met de Engelse koningsdochter Mary Stuart was hij van 1689 tot zijn dood in 1702 niet alleen stadhouder van de Republiek in neergang, maar ook koning van Engeland. De hofcultuur die tijdens zijn bewind populair werd in de hoogste kringen in zowel de Republiek als Engeland was nadrukkelijk geïnspireerd door het Franse hof: de paleizen en tuinen in en om Parijs. De Franse alleskunner Daniël Marot – graveur, architect, ontwerper van interieurs, tuinen, stadspaleizen en buitenhuizen – kwam in die tijd naar de Republiek, nam de stijl van Lodewijk XIV mee en ontwierp paleizen en buitenplaatsen voor Willem III en zijn entourage. Hij was bijvoorbeeld betrokken bij Paleis Kneuterdijk in Den Haag en Het Loo in Apeldoorn. Bovendien beïnvloedde Marot de Nederlandse architecten Steven Vennecool en Jacob Roman, die stadhuizen en buitens ontwierpen in een stijl die overeenkomsten vertoont met enerzijds het Hollands classicisme, anderzijds de Franse classicistische hofstijl.

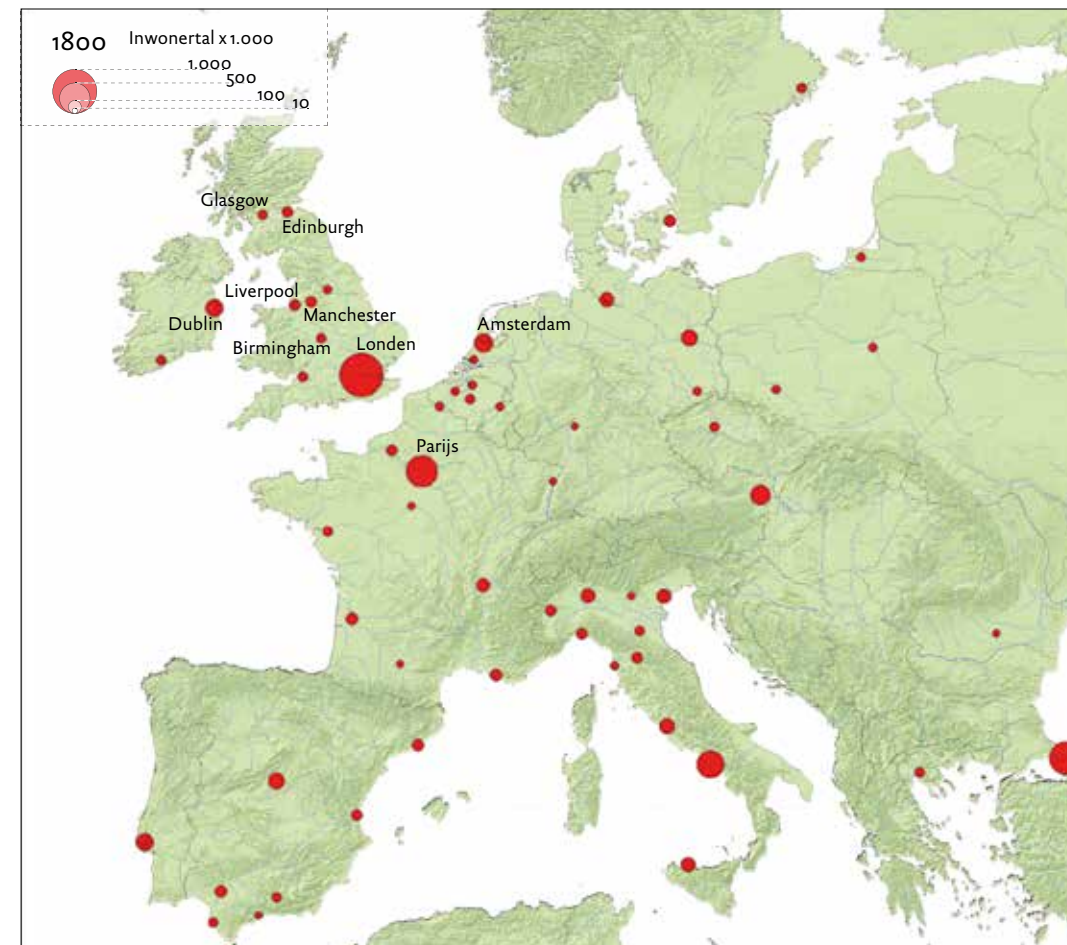
Evenwel was Parijs rond 1700 in veel opzichten een mottige, rommelige en onoverzichtelijke stad, die schril afstak bij de Amsterdamse grachtengordel. Parijs gaat terug tot de antieke oudheid en ontwikkelde zich tijdens de middeleeuwen stapsgewijs tot



Uitsnede uit het Plan de Turgot van Parijs (oosten boven), door Louis Bretez en Claude Lucas, 1734-1736. Op deze uitsnede valt het labyrintische middeleeuwse stratenpatroon in het centrum van Parijs aan de Seine te zien. Op de westpunt van het Île de la Cité ligt het driehoekige plein dat de koningen Hendrik III en Hendrik IV rond 1600 lieten aanleggen. Ook de brug, de Pont Neuf, maakt deel uit van de koninklijke werken die bedoeld waren om de stad een representatiever aanzien te geven.

een omvangrijke stad met een labyrintisch stratenpatroon. Tijdens de zeventiende eeuw poogden de Franse vorsten en vorstinnen de oude stad te monumentaliseren en verfraaien met koninklijke pleinen, boulevards ter plaatse van oude vestingwerken, en paleizen, tuinen en assen, maar een stedenbouwkundige samenhang zoals Amsterdam die tijdens de zeventiende eeuw kreeg, bleef ver te zoeken.

Ook Londen gaat terug tot de Romeinse tijd. Net als Parijs was Londen een rommelige stad in vergelijking met Amsterdam. Het bestond uit meerdere kernen: twee op de noordoever van de Theems, de City en Westminster, en Southwark op de zuidoever. In de loop van de zeventiende en



Grootste steden in Europa omstreeks 1800.

achttiende eeuw breidde Londen vooral op de noordoever uit als een lappendeken, met wijken die werden ontwikkeld door particulieren: rijke families die op hun gronden woonwijken bouwden en daarmee veel geld verdienden. Ook in Londen ontbrak het aan de samenhang die de Amsterdamse uitbreidingen uit de zeventiende eeuw kenmerkt, hoewel er na de *Great Fire of London* in 1666 pogingen werden gedaan om die aan te brengen. In Amsterdam mag de Derde Uitleg uiteenvallen in meerdere delen, in

vergelijking met de stedenbouw in Parijs en Londen is zelfs die vergroting een verbluffend staaltje van doordachte stadsplanning. Dat laat onverlet dat Amsterdam na 1672 stagneerde, terwijl Parijs en Londen een explosieve ontwikkeling doormaakten, al was het zonder het beleid en de visie die de Amsterdamse stadsbestuurders en meesters van de stadsfabriek tijdens de zeventiende eeuw tentoonspreidden.



Rhinebeck Panorama van Londen gezien richting het westen, 1806-1807, maker onbekend, in 1941 gevonden op de zolder van een huis in het plaatsje Rhinebeck in de staat New York, Verenigde Staten. Op de voorgrond stroomt de Theems, links ligt Southwark, rechts de City, op de achtergrond door de bocht van de rivier Westminster.

# 34 IJ-oeveren en Zuidas



Het Masterplan Zuidas werd opgesteld door de gemeente Amsterdam en in 1998 goedgekeurd door de raad. Rond station Zuid ontstond een wijk met vooral kantoren, maar ook woningen in hoogbouw, waarbij de A10-Zuid deels ondergronds wordt gebracht. Architect Pi de Bruijn van de Architecten Cie. trad op als supervisor tijdens de realisatie van het plan.

In de jaren 1970 kwam de gemeente Amsterdam er door schade en schande achter dat gemengde, stedelijke woon- en werkgebieden veel beter functioneerden dan gebieden die waren ingericht volgens de modernistische doctrines. De uitgestrekte tuinsteden, de Bijlmermeer en werkgebieden als Amstel I, II en III en Sloterdijk kenden een monocul-

tuur van woningen, bedrijven of kantoren. Deze scheiding van functies werd verlaten voor de compacte stad: een concept dat gericht is op een hoge woningdichtheid en het mengen van functies.

Tegelijkertijd kwamen langs de IJ-oeveren grote haven- en industrieterreinen vrij: de haven verplaatste zich richting het westen



Het Oostelijk Havengebied gezien naar het westen, 2016. Vanaf de late jaren 1980 werd het Oostelijk Havengebied herontwikkeld tot gemengde stadswijk. Daarbij kregen de verschillende haveneilanden, zoals het KNSM- en Java-eiland, de Oostelijke Handelskade, Borneo-eiland en Sporenburg, allemaal een eigen karakter en werd een deel van de oude gebouwen herbestemd.

langs het Noordzeekanaal en het belang van de luchthaven Schiphol in de Haarlemmermeer nam toe. Dit bood mogelijkheden om omvangrijke gebieden in de stad op grote schaal te gaan herontwikkelen, wat ook wel moest, omdat er geen grote uitbreidingslocaties meer beschikbaar waren. Net als elders in Europa werd herontwikkeling de norm in plaats van stadsuitbreiding. Ook wat betreft stedelijke groei en de hang naar functiemenging en stedelijkheid sloot Amsterdam aan bij andere Europese hoofdsteden en havensteden.

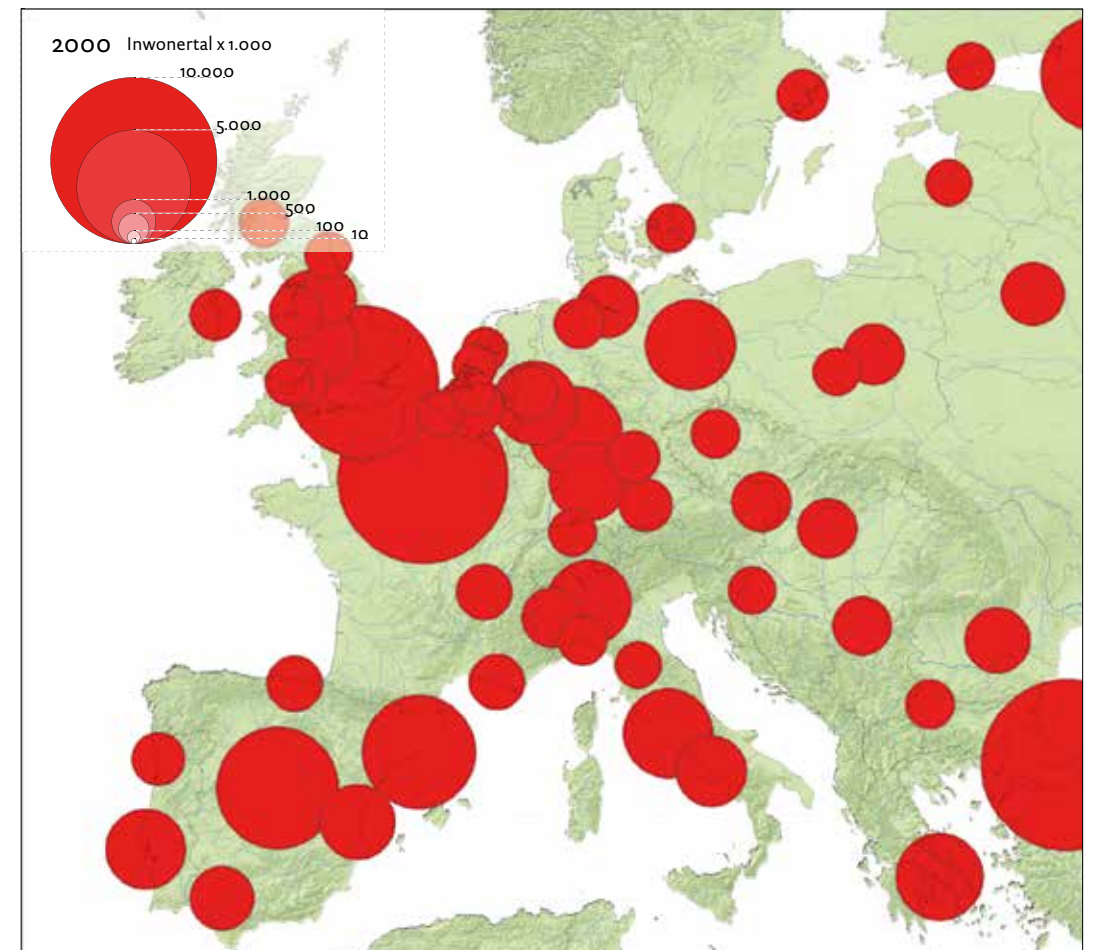
In de tweede helft van de jaren 1980 vestigde Amsterdam zijn hoop op de IJ-oeveren. Nieuwe infrastructuur moest de bereikbaarheid van de IJ-oeveren en de binnenstad verbeteren, terwijl langs het water toplocaties voor internationale bedrijven en woningbouw zouden komen. Men besloot een publiek-private samenwerking op te zetten: de Amsterdam Waterfront Financieringsmaatschappij (AWF), waarin de gemeente en de ING-bank deelnamen. Het bureau Office for Metropolitan Architecture (OMA) van Rem Koolhaas kreeg de opdracht om een plan te maken. Daarmee roeide het consortium willens en wetens tegen de stroom in: banken en andere internationale bedrijven toonden weinig interesse in de IJ-oeveren. Zij zagen het gebied rond de A10-Zuid – via de Schiphollijn en de A4 op vijf minuten afstand van de luchthaven – als hun natuurlijke habitat, zeker omdat er ook een metrolijn van Schiphol naar de binnenstad werd gepland. De gemeente trachtte de ontwikkeling van deze Zuidas tegen te houden.

Met het vertrek van ING uit de AWF viel in 1993 de bodem uit de plannen voor de IJ-oeveren, waarmee opnieuw duidelijk werd dat de maakbaarheid van de stad haar grenzen kende. Ook de rem op de ontwikkeling van de Zuidas viel weg, terwijl de druk vanuit de markt bleef bestaan: de schaalvergroting en internationalisering van de financiële sector vroegen om imposante hoogbouw nabij de luchthaven. Nadat de ABN AMRO bank er in 1996 begon aan de bouw van een nieuw hoofdkantoor was het hek van de dam. De gemeente ontwikkelde in samenwerking met architect Pi de Bruijn een masterplan op basis waarvan de Zuidas zich kon ontwikkelen als internationale kantoren- en woonlocatie. Dat masterplan, vastgesteld in 1998, voorziet in hoogbouw in een gridstructuur met de typerende canyon streets. De gedeeltelijke ondertunneling van de A10-Zuid zorgt voor meer ruimte en een beter leefmilieu. Station Zuid groeit door als tegenhanger van het Centraal Station. Sinds 2018 biedt de Noord-Zuidlijn een directe metroverbinding tussen de Zuidas en het Centraal Station. Zo groeide Amsterdam in de richting van Schiphol, dat zich ontwikkelde tot het centrale punt van de Randstad.

Door de ontwikkeling van de Zuidas verminderde de druk op de IJ-oeveren. Het stadsbestuur zag zich genoodzaakt om het idee van een masterplan te verlaten. Er kwam

een kleinschaliger ontwikkelingsstrategie waarin de haveneilanden werden herontwikkeld. De woningcorporaties, die ervaring hadden met de stadsvernieuwing, bleken uitstekend in staat om in samenwerking met de gemeente aantrekkelijke stedelijke woongebieden te ontwikkelen op de voormalige haveneilanden, met behoud van kades en oude havengebouwen en de industriële sfeer. Ten oosten ervan, tussen Amsterdam en Almere, verrees sinds 1999 op een reeks nieuw opgespoten eilanden het stadsdeel IJburg: deze laatste grote stadsuitbreiding vindt wegens ruimtegebrek plaats in het IJmeer, waarmee het model uit het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) – stadsdelen gescheiden door groen-blauwe scheggen – werd voltooid.

↓ Kaart van het westen van Nederland omstreeks 2000. In de tweede helft van de twintigste eeuw is een autowegennet aangelegd en het bebouwde oppervlak explosief toegenomen: enerzijds breidden bestaande steden uit, anderzijds zijn op initiatief van de rijksoverheid groeikernen aangelegd, bijvoorbeeld Almere en Purmerend.



Grootste steden in Europa omstreeks 2000.

