



Architecture  
and the  
Built environment



#10  
2017

*Dordracum. Dordrecht.*



# Ruimtelijke transformaties van de steden in het Randstadgebied (12de-20ste eeuw)

Een vergelijkende analyse van de stadsplattegronden

Kim Anne-Marie Zweerink



# Ruimtelijke transformaties van de steden in het Randstadgebied (12de-20ste eeuw)

## **Een vergelijkende analyse van de stadsplattegronden**

Kim Anne-Marie Zweerink

*Delft University of Technology, Faculty of Architecture and the Built Environment,  
Department of Architecture*

**Design:** Sirene Ontwerpers, Rotterdam

**Lay-out:** Studio Els Zweerink

**Omslagbeeld:** Dordrecht en Haarlem. Jacob van Deventer ca. 1545

ISBN 978-94-92516-79-4

ISSN 2212-3202

© 2017 Kim Anne-Marie Zweerink

All rights reserved. No part of the material protected by this copyright notice may be reproduced or utilized in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or by any information storage and retrieval system, without written permission from the author.

Unless otherwise specified, all the photographs in this thesis were taken by the author. For the use of illustrations effort has been made to ask permission for the legal owners as far as possible. We apologize for those cases in which we did not succeed. These legal owners are kindly requested to contact the publisher.

# Ruimtelijke transformaties van de steden in het Randstadgebied (12de-20ste eeuw)

Een vergelijkende analyse van de stadsplattegronden

Proefschrift

ter verkrijging van de graad van doctor  
aan de Technische Universiteit Delft,  
op gezag van de Rector Magnificus prof. ir. K.C.A.M. Luyben,  
voorzitter van het College voor Promoties,  
in het openbaar te verdedigen op  
dinsdag 26 september 2017 om 12.30 uur

Door

Kim Anne-Marie ZWEERINK  
doctorandus in de maatschappijgeschiedenis,  
Erasmus Universiteit Rotterdam en in de  
kunstgeschiedenis,  
Vrije Universiteit Amsterdam  
geboren te Zwolle

## Dit proefschrift is goedgekeurd door de

---

promotor: prof.dr.ir. V.J. Meyer  
copromotor: dr. R.J. Rutte

## Samenstelling promotiecommissie bestaat uit

---

Rector Magnificus	voorzitter
Prof.dr.ir. V.J. Meyer	Technische Universiteit Delft
Dr. R.J. Rutte	Technische Universiteit Delft

## Onafhankelijke leden

---

Prof.ir. H.C. Bekkering	Technische Universiteit Delft
Prof.dr. G.J. Borger	Universiteit van Amsterdam
Prof.dr.ir. C.M. Hein	Technische Universiteit Delft
Prof.dr. P. van de Laar	Erasmus Universiteit Rotterdam
Prof.dr. B.J. Vannieuwenhuyze	Universiteit van Amsterdam

## Reservelid

---

Prof.dr.ir. L.T.P. Avermaete	Technische Universiteit Delft
------------------------------	-------------------------------

Voor Briek en Maartje





# Voorwoord

Het promotieonderzoek was prachtig om te doen. Niet in het minst door het materiaal dat de hoofdbron vormde van dit onderzoek: de historische kaarten. Het zijn net kleine schilderijen die een deel van de geschiedenis van de steden prijsgeven. De waarde van het schetsen van de analyse kaarten voor het onderzoek kan ik niet genoeg benadrukken. Juist het ambachtelijke werk met papier en potlood gaf me veel inzicht in de ruimtelijke geschiedenis van de steden en daarmee kon ik de vele informatie die in de plattegronden besloten liggen ordenen. Ik heb er bijzonder veel plezier in gehad om de lange termijnprocessen in de ruimtelijke ontwikkeling van de steden te doorgronden, perioden te typeren en de, in mijn ogen, belangrijke thema's te benoemen. Al moet gezegd, in het begin was ik enigszins huiverig voor de omvang van het gehele project: negen steden over 800 jaar onderzoeken. Het leek me onmogelijk, en met mij velen om mij heen. Met Paul van de Laar heb ik mij in de eerste fase van het onderzoek gebogen over diverse modellen waarin de grote omvang van het project gevat konden worden. Ik bewaar goede herinneringen aan de enthousiaste gesprekken.

Het was een voorrecht om dit onderzoek aan de faculteit bouwkunde van de TU Delft te kunnen verrichten. Ik heb het ervaren als een inspirerende omgeving met fijne collega's. Het in Delft algemeen toegepaste gebruik van kaarten als bron voor onderzoek en het vervaardigen van analysetekeningen vormden het uitgangspunt van dit onderzoek. Ik ben daarbij veel dank verschuldigd aan de 'kaartenmakers' Otto Diesfeldt, Joran Kuijper, Iskandar Pané en Arnoud de Waaijer, die met veel geduld in staat waren om mijn schetsen te transformeren tot digitale kaarten met een vergelijkbare schaal, oriëntatie en legenda. Er was een enthousiaste groep onderzoekers met Nikki Brand, Leo van den Burg, Willemijn Wilms Floet, Esther Gramsbergen en Merlijn Hurx die zich met de Randstad bezighielden en met wie veelvuldig bijeenkomsten plaatsvonden. Uiteraard dank ik mijn promotoren in de beginperiode Leen van Duin en Han Meyer, en copromotoren Henk Engel en Reinout Rutte die het onderzoek vanuit diverse invalshoeken benaderden.

Speciale dank gaat uit naar mijn copromotor Reinout Rutte, die het manuscript met regelmaat becommentarieerde en naar Guus Borger die met zijn betrokkenheid een grote bijdrage heeft geleverd aan de voltooiing van het manuscript. Han Meyer dank ik voor zijn scherpte.

Veel mensen in mijn omgeving dank ik voor hun steun en aanmoediging. Bij Stipo en Croon Davidovich Advocaten kon ik immer terecht voor een rustige werkplek. Veronique, Willemineke, Femke, Suzanne, H  l  ne en Koos volgden met veel enthousiasme het traject op de voet. Jorrien dank ik voor de praktische ondersteuning en de gastvrijheid. Mijn ouders namen Briek en Maartje veelvuldig onder hun hoede. Mijn zus Els heeft zich met precisie ontfermd over de lay out. De grootste dank gaat uit naar Briek en Maartje, die er altijd voor zorgden dat ik na een dag hard werken ook weer met plezier mijn boeken dichtklapte om naar huis te gaan. Ze vinden het maar wat bijzonder dat ik al langer met dit boek bezig ben dan zij geboren zijn. Met liefde draag ik dit boekwerk aan hen op.



# Inhoudsopgave

Summary 11

Samenvatting 13

## 1 Ter inleiding: Het Randstadgebied als casus voor een vergelijking van de ruimtelijke ontwikkeling van een groep steden over de lange termijn 15

---

1.1 Historiografie van ruimtelijke ontwikkelingen: veel bekend, maar weinig overzicht 18

1.2 Vraagstelling: ontwikkeling stedelijke ruimte en economische context 20

1.3 Methodiek: historische kaarten als bron voor onderzoek naar de stedelijke ruimte 22

1.4 Indeling van het onderzoek: beschrijven, vergelijken en verklaren 25

## 2 Stadswording en volwassenwording (1250-1450) 29

---

2.1 Het ontstaan van een fijnmazig stelsel van vaarwegen 29

2.2 Wordingsstadplattegronden 36

2.3 Vergelijking 78

2.4 Conclusie: Naar uniformering van de stadsplattegronden 81

## 3 Ruimtelijke specialisatie (1580-1680) 87

---

3.1 Toename van de goederenstromen door Holland 87

3.2 Ontwikkeling stadsplattegronden 92

3.3 Vergelijking 144

3.4 Conclusie: Naar differentiatie tussen de stadsplattegronden 147

## 4 Schaalvergroting (1870-1940) 149

---

4.1 Sterke groei van de Rijnvaart en opkomst van de transitohandel 149

4.2 Ontwikkeling stadsplattegronden 1870-1940 157

4.3 Vergelijking 198

4.4 Conclusie: Naar nivellering tussen de stadsplattegronden 201

## 5 Samenvatting en conclusie 203

---

5.1 Samenvatting lange termijnontwikkelingen 203

5.2 Conclusie 214

Literatuur 217

Illustratieverantwoording 225

Curriculum Vitae 227



# Summary

In this study, the transformation of the form of nine cities in the Randstad between 1250 and 1940 in relation to changes in infrastructure is central, namely Utrecht, Dordrecht, Leiden, Haarlem, Delft, Gouda, Amsterdam, Rotterdam and The Hague. Within this time span three periods of great spatial dynamics are identified, namely the period 1240-1450, 1580-1680 and 1870-1940.

From the eleventh century large areas of hitherto inaccessible peatland were reclaimed and made suitable for agriculture and habitation, creating a number of peatland streams. Water became the main vehicle for goods transport. Along the peat streams, small settlements were formed, part of which developed as market centers for the environment. After the establishment of a system of continuous shipping links through the Randstad area in the thirteenth century, Central Holland became an alternative to the goods transport between the trading centers of the moment, namely the German Rhineland, Flanders and the Baltic Sea. Central Holland performed a role as a transit between the trading chains. Some cities transformed from a pre-urban to an urban settlement. The interlocal infrastructure formed the main structure of the cities. In a second phase of urbanization around 1350, cities developed into industrial centers. In this study, this development is referred to as the term spatial maturity. Typical for this period is that at the intersection of long-distance (water) ways an urban center developed with a port and public buildings. The street pattern was oriented on this center. The cities showed a remarkable resemblance to size and spatial thematic. Location for economic functions was found in particular by using existing structures. Harbors were made in inland waterways, markets were held on quays, bridges and streets. The main spatial themes in this period are: the development of ports, the development of the street pattern, the extensions and the emergence of an urban center with public functions.

In the sixteenth and seventeenth century, the goods transport through Holland grew, and Amsterdam expanded to the centre of world trade. The infrastructural network barely changed during this period. The various urban maps in this phase show a great diversity. Some of the cities were performing in the superregional goods transport and showed a great spatial dynamics. In Amsterdam and to a lesser extent Rotterdam the cities expanded towards the IJ and the Meuse with ports and industrial areas. Leiden applied to the textile industry. In the city there was strong densification and expansion with neighborhoods for the textile industry. The Hague grew in particular as a government center of the Republic. The other cities felt less dynamic. Extensions hardly took place, and in the cities mainly marketplaces were created. During this period, space for economic functions was created. Inland ports were constructed at the edges of the city and marketplaces were made. Important spatial themes in this period are the construction of ports and marketplaces and the strengthening of the urban center. Typical for the city maps during this period was the strengthening of the urban center in addition to the relocation of overseas and regional market functions to the city's borders. There was a specialization in the city maps.

From the end of the nineteenth century, the mainstream goods transport moved east-west, and the development of transit trade took place. The North Sea Canal and the New Waterway improved the Randstad's position to the international goods transport. Rotterdam was favorable in relation to these goods flows and committed itself to the transit trade. The city expanded with vast ports. The expansion was also extensive in Amsterdam. The remaining cities responded to industrialization. Canals were dug at the outside of the cities. These gave direction to the establishment of the industrial and labor districts. The location of the central station influenced the inner city development. The access roads between the central station and the urban centers developed into important shopping areas.

Comparing the city maps with each other, they made a development from uniformity to diversification to leveling between 1250 and 1940. Typical for the spatial development was that in the first period an urban centers was created in which the various urban functions were concentrated. In the second period, specialization took place, in addition to strengthening the regional market function in the late medieval centers, functions were moved to the city edges. In the third period, the international goods transports continued to be moved out of the late medieval centers. In addition, the routes between the central station and the centers were a centers shopping area, passenger flows determined the spatial configuration.

# Samenvatting

In deze studie staat de transformatie van de vorm van negen steden in de Randstad tussen 1250 en 1940 in relatie tot veranderingen in de infrastructuur centraal, te weten Utrecht, Dordrecht, Leiden, Haarlem, Delft, Gouda, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Binnen deze tijdspanne zijn drie perioden van grote ruimtelijke dynamiek aan te wijzen, te weten de periode 1240-1450, 1580-1680 en 1870-1940.

Vanaf de elfde eeuw werden grote delen van het veengebied in de Randstad ontgonnen en geschikt gemaakt voor landbouw en bewoning. Langs de veenstromen ontstonden kleine nederzettingen, waarvan een deel een functie ging vervullen als marktcentrum voor de omgeving. Nadat in de dertiende eeuw een stelsel van doorgaande vaarverbindingen door het Randstadgebied tot stand was gekomen werd Centraal-Holland een alternatief voor de goederenstromen tussen de handelscentra van dat moment, te weten de Duitse Rijnlanden, Vlaanderen en de Oostzee. Centraal-Holland ging een functie vervullen als doorvoer tussen de handelskernen. Enkele steden maakten een transformatie door van een pre-stedelijke naar een stedelijke nederzetting. De interlokale infrastructuur vormde de hoofdstructuur van de steden. In een tweede fase van verstedelijking rond 1350 ontwikkelden de steden zich tot nijverheidscentra. In deze studie wordt deze ontwikkeling aangeduid met de term volwassenwording. Typerend voor deze periode is dat op het kruispunt van interlokale (vaar)wegen een stedelijke kern tot ontwikkeling kwam met een haven en publieke gebouwen. Het stratenpatroon was op deze kern georiënteerd. De steden vertoonden een opmerkelijke gelijkenis qua omvang en ruimtelijke thematiek. Plek voor economische functies werd met name gevonden door gebruik te maken van de bestaande structuren. Havens werden aangelegd in de binnenwateren, markten werden gehouden op de kades, bruggen en straten. De belangrijkste ruimtelijke thema's in deze periode zijn: de ontwikkeling van havens, het vastleggen van het stratenpatroon, de uitbreidingen, het ontstaan van een stedelijke kern met publieke functies.

In de zestiende en zeventiende eeuw namen de goederenstromen door Holland fors toe en groeide Amsterdam uit tot het bovenregionale centrum van de stapelhandel. Het infrastructurele netwerk veranderde nauwelijks in deze periode. De diverse stadsplattegronden kenden in deze fase van hun ontwikkeling een grote diversiteit. Een deel van de steden ging een functie vervullen in de bovenregionale goederenstromen en kende een grote ruimtelijke dynamiek. In Amsterdam en in mindere mate Rotterdam breidde de stad uit richting het IJ en de Maas met havens en nijverheidsgebieden. Leiden legde zich toe op de textielnijverheid. In de stad was sprake van een sterke verdichting en een krachtige expansie met wijken voor de textielnijverheid. Den Haag groeide met name als bestuurscentrum van de Republiek. De overige steden kenden minder dynamiek. Uitbreidingen vonden er nauwelijks plaats en in de steden werd met name plek gemaakt voor marktpleinen. In deze periode werd ruimte voor economische functies gecreëerd. Er werden insteekhavens aan de randen van de stad gemaakt en marktpleinen aangelegd. Belangrijke ruimtelijke thema's in deze periode zijn de aanleg van havens en marktpleinen en de versterking van de stedelijke kern. Typerend voor de stadsplattegronden in deze periode is dat er naast de uitplaatsing van overzeese en regionale marktfuncties naar de stadsranden, tegelijkertijd een versterking plaatsvond van de stedelijke kern. Er was al met al sprake van specialisatie in de stadsplattegronden.

Vanaf het eind van de negentiende eeuw verplaatsten de hoofdgoederenstromen zich in oost-westelijke richting en kwam de transitohandel op. Het Noordzeekanaal en de Nieuwe Waterweg verbeterden de positie van de Randstad ten opzichte van de internationale goederenstromen. Rotterdam lag gunstig ten opzichte van deze goederenstromen en legde zich toe op de transitohandel.

De stad breidde uit met omvangrijke havens. Als enige van de hier onderzochte steden werd de laatmiddeleeuwse stedelijke kern verplaatst. Ook in Amsterdam was de expansie omvangrijk. De overige steden speelden in op de industrialisering. Om de steden heen werden kanalen gegraven. Deze gaven richting aan de vestiging van de industrie en arbeiderswijken. De ligging van het centraal station had invloed op de binnenstedelijke ontwikkeling. De toegangswegen tussen het centraal station en de stedelijke kernen ontwikkelden zich tot belangrijke winkelstraten. Daarnaast bleef de laatmiddeleeuwse kern haar functie behouden. Belangrijke ruimtelijke thema's in deze periode waren de expansie met havens, industriegebieden en woonwijken, de opkomst van winkelstraten en de schaalvergroting in het verkeer.

De plattegronden van de steden met elkaar vergelijkend maakten ze tussen 1250 en 1940 een ontwikkeling door van uniformering naar diversifiëring naar nivellering. Typerend voor de ruimtelijke ontwikkeling is dat in de eerste periode een stedelijke kern ontstond waarin de diverse stedelijke functies waren geconcentreerd. In de tweede periode trad specialisatie op, waarbij naast een versterking van de regionale marktfunctie in de laatmiddeleeuwse kern, functies werden uitgeplaatst naar de stadsranden. In de derde periode kwamen de bovenregionale goederenstromen verder van de laatmiddeleeuwse kern te liggen. Daarnaast kwam op de routes tussen centraal station en de kern een kernwinkelgebied, de passagiersstromen bepaalden hier de ruimtelijke configuratie.



# 1 Ter inleiding: Het Randstadgebied als casus voor een vergelijking van de ruimtelijke ontwikkeling van een groep steden over de lange termijn

De Randstad vormt in economisch en demografisch opzicht het zwaartepunt van Nederland. Het is een dicht bebouwd gebied met een hecht infrastructureel netwerk. Om anachronismen te voorkomen zal het onderzoeksgebied in de rest van deze studie worden aangeduid als het Randstadgebied. Het zou vliegtuigpionier Albert Plesman zijn geweest die in de jaren twintig van de vorige eeuw vanuit de lucht voor het eerst een hoefijzervormige ring van steden ontwaarde en het Randstadgebied als een ruimtelijk samenhangend geheel opvatte. De benaming Randstad dook voor het eerst op in planologische beleidsstukken in de jaren vijftig en zestig om de metropoolvorming in het westen van Nederland te kunnen duiden. Daarna is veel geschreven over het onderscheidende karakter van de Randstad ten opzichte van metropolen elders in de wereld.<sup>1</sup> De unieke constellatie van vier grote en enkele kleine steden met een sterke functionele afhankelijkheid is beeldbepalend in de literatuur over de Randstad.

Het verspreidingspatroon van de steden in het landschap, de verbindende infrastructuur van water- en landwegen ertussen en de kernen van deze steden zijn reeds in de twaalfde en dertiende eeuw gevormd. De steden zijn in de eeuwen daarna fors uitgebreid tot het dichtbebouwde gebied zoals we dat vandaag de dag kennen. Hoe het Randstadgebied zich vanaf de dertiende eeuw ruimtelijk heeft ontwikkeld, is tot dusver nauwelijks onderwerp van onderzoek geweest. De ontwikkeling van de Randstad is wel onderwerp van sociaal-geografisch en ruimtelijk-economisch onderzoek geweest, maar de ruimtelijke aspecten zijn nauwelijks onderzocht.<sup>2</sup> Dat is merkwaardig, omdat de Randstad sinds de jaren 1960 wel in toenemende mate onderwerp is geweest van ontwerp en ontwerpend onderzoek. Grondige kennis over de historische ontwikkeling van de ruimtelijke vorm van de Randstad heeft daaraan echter nooit ten grondslag gelegen.

In 2005 werd op de Afdeling Bouwkunde van de TU Delft het initiatief genomen om hierin verandering te brengen met het onderzoeksproject Randstad Holland in kaart.<sup>3</sup> Dit project is erop gericht de lange termijnontwikkeling van de samenstellende delen van de Randstad inzichtelijk te maken.<sup>4</sup> Daartoe zijn drie schaalniveaus onderscheiden, te weten dat van het landschappelijke patroon, de stedenbouwkundige structuur en de architectuur. Op basis van hun ruimtelijke omvang zijn voor dit onderzoek negen steden geselecteerd die vanaf de stadswording in de dertiende eeuw tot in de twintigste eeuw een zekere omvang hadden: Utrecht, Dordrecht, Leiden, Haarlem, Delft, Gouda, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag (afbeelding 1.1).

---

1 Zie voor een analyse van de literatuur over de Randstad de dissertatie van Nikki Brand (Brand 2013, 13-17). Van de Laar 2009.

2 Zie bijvoorbeeld de studie van Sako Musterd en Ben de Pater over de Randstad Holland (1992), waarin niets is opgenomen over de ruimtelijke vorm en structuur. De dissertatie van Koos Bosma beschrijft de ideeën, processen en de formalisering van procedures, maar hij schrijft weinig over de ruimtelijke vormveranderingen (Bosma 1993).

3 Engel 2005.

4 Engel 2005.

Op het hoogste schaalniveau van het landschap en het stedenpatroon verschenen diverse studies. Henk Engel bracht de ontwikkeling van de infrastructuur in het Randstadgebied en de uitbreiding van het bebouwd areaal vanaf 1850 in kaart.<sup>5</sup> Reinout Rutte duidde het verspreidingspatroon van de steden in het landschap en de stedelijke expansies.<sup>6</sup> Voortbordurend op deze studies werd in 2011 het omvangrijke onderzoek gepubliceerd naar de veranderingen in het landschap, de infrastructuur en het bewoningspatroon tussen 800 en 2000.<sup>7</sup> Cartografische reconstructies tonen momentopnames van het Randstadgebied in 800, 1200, 1500, 1700, 1900 en 2000.<sup>8</sup> Nikki Brand keek naar de economische machtsposities van de steden. Zij onderzocht hoe het voor de Randstad kenmerkende stedenpatroon van duidelijk te onderscheiden steden met een onderlinge hiërarchie en functionele complementariteit is ontstaan en zich in de loop van de tijd ontwikkeld heeft. Zij verklaarde dat vanuit competitieve voordelen die steden al dan niet genoten.<sup>9</sup>

Diverse onderzoeken zoomen in op de architectuur van kenmerkende bouwprojecten in de steden. Merlijn Hurx richtte zich op de bouw van de grote stadskerken in de periode 1350-1550.<sup>10</sup> Willemijn Wilms Floet heeft als onderwerp de ontwikkeling van de hofjes van liefdadigheid tussen 1400 en 2000, waarbij zowel de bouwkundige ontwikkeling als de inpassing van de hofjes in de stedelijke structuur door middel van tekeningen zijn geanalyseerd.<sup>11</sup> Het onderzoek van Esther Gramsbergen richt zich met name op de architectonische verankering van publieke instellingen in het stedelijke weefsel. Gramsbergen analyseerde onder meer de relatie tussen het beursgebouw en de vorming van het centrum in zeventiende-eeuws Amsterdam en de transformatie van gasthuizen na de Alteratie.<sup>12</sup> Deze studies resulteerden in 2008 in een dissertatie over stedelijke instellingen als aanjagers van de ruimtelijke ontwikkeling tussen 1580 en 1880. Ook Leo van den Burg onderzocht de inpassing van publieke gebouwen in de ruimtelijke structuur, maar hij legde de nadruk op de stedenbouw. Zo analyseerde hij het debat over de verschillende mogelijke oplossingsrichtingen voor de stedenbouwkundige inpassing van het stadhuis op de Dam in Amsterdam in het midden van de zeventiende eeuw.<sup>13</sup>

Het hier gepresenteerde onderzoek richt zich op het middelste schaalniveau, dat van de vorm van de afzonderlijke steden. Het betreft een systematische analyse en vergelijking van de ruimtelijke ontwikkeling van de negen steden van de dertiende tot de twintigste eeuw in relatie tot de infrastructuur. Hoe de onderlinge functionele en economische afhankelijkheid zich tussen de steden in de loop van de tijd heeft ontwikkeld is onderzocht evenals de infrastructuurle verbindingen tussen de steden. In dit onderzoek staat de onderlinge afhankelijkheid en het effect daarvan op de ontwikkeling van de stadsplattegrond van elk van de steden centraal. Daarin wordt een relatie gelegd tussen de uit de stadshistorische literatuur bekende gegevens en de informatie die beschikbaar is over de ontginnings- en vroege bewoningsgeschiedenis van het Randstadgebied en over de veranderingen in de beschikbaarheid van infrastructuurle voorzieningen. Om het relatieve belang van de afzonderlijke steden binnen het geheel van het Randstadverband duidelijker te kunnen positioneren, is daarnaast

- 
- 5 Engel 2005, 45-70.  
6 Rutte 2005a en 2006.  
7 Dit was een samenwerkingsverband tussen historisch-geografen Guus Borger, Frits Horsten, de architectuurhistoricus Reinout Rutte en de architecten Henk Engel, Otto Diesfeldt, Iskandar Pané en Arnoud de Waaijer.  
8 Borger e.a. 2011, 5-6.  
9 Brand 2013, 17, 313-316.  
10 Hurx 2012.  
11 Wilms Floet 2015.  
12 Engel en Gramsbergen 2005, Gramsbergen 2008.  
13 Van den Burg 2009.

gebruik gemaakt van de schattingen van de bevolkingsomvang van de negen steden in de loop van de bestudeerde periode.<sup>14</sup> Op grond van de veranderingen in het aandeel van elk van de steden in de totale populatie, kunnen conclusies worden getrokken over het effect dat de aanpassingen in de infrastructuur hebben gehad op het verstedelijkingsproces van het Randstadgebied als geheel.



AFBEELDING 1.1 Kaartbeeld van het Randstadgebied in 2000 met de negen te onderzoeken steden

14

Hiervoor is gebruikt gemaakt van de demografische gegevens uit Lourens 1997 en Brand 2011.

17 Ter inleiding: Het Randstadgebied als casus voor een vergelijking van de ruimtelijke ontwikkeling van een groep steden over de lange termijn

## § 1.1 Historiografie van ruimtelijke ontwikkelingen: veel bekend, maar weinig overzicht

De ruimtelijke ontwikkeling van (delen van) Nederlandse steden, al dan niet in een bepaald tijdsgewricht, is reeds onderzocht, al heeft het tot in de jaren vijftig van de vorige eeuw geduurd voordat dit een serieus onderzoeksobject werd.<sup>15</sup> Van oudsher werd stadshistorisch onderzoek met name vanuit juridisch, bestuurlijk, religieus, economisch en vanaf de jaren zestig ook sociaal perspectief benaderd, waarbij de schriftelijke bronnen centraal stonden.

Een van de eerste studies naar de ruimtelijke structuur van Nederlandse steden is die van Gerald Burke uit 1956.<sup>16</sup> Op basis van verschillen in de ondergrond en in de verkeerskundige structuren onderscheidde hij de Nederlandse steden in drie typen: de dijk- en damsteden, de watersteden en de burchtsteden. Zijn indeling in typologieën zou van grote invloed zijn op ruimtelijke studies na hem. In de jaren zestig van de vorige eeuw kwam het zogenoemde stadskernonderzoek op gang. In gedetailleerde studies werd onderzoek verricht naar de ruimtelijke ontstaansgeschiedenis en vroegste ontwikkeling van de oudste kernen van een enkele binnenstad<sup>17</sup> De historische atlassen van Europese steden waartoe de leden van de Internationale Commissie voor Stedengeschiedenis in de jaren zestig besloten valt eveneens in die traditie te plaatsen. Het doel ervan was om met behulp van uniforme plattegronden vergelijkend onderzoek te verrichten naar de ontwikkeling van Europese binnensteden tot de periode van de grote ruimtelijke transformaties vanaf de negentiende eeuw.<sup>18</sup> De kadastrale kaarten uit het begin van de negentiende eeuw werden als eindpunt genomen. In Nederland verschenen de eerste twee atlassen pas in 1982 en uiteindelijk zagen slechts zeven atlassen het licht.<sup>19</sup> Ook de in 1975 verschenen atlas van Arthur Steegh richtte zich op de historische binnensteden van vóór de negentiende-eeuwse veranderingen.<sup>20</sup> In tegenstelling tot voornoemde studies nam Rutger Smook de kaarten uit het begin van de negentiende eeuw juist als startpunt om inzicht te geven in de grote ruimtelijke transformaties die zich in de Nederlandse binnensteden na 1870 hadden voltrokken.<sup>21</sup> Op bijzonder gedetailleerde kaarten maakte Smook in één oogopslag zichtbaar welke historische structuren en gebouwen na 1870 nog aanwezig waren en welke waren verdwenen.

Vanaf de jaren zeventig kwam onder ontwerpers (een hernieuwde) interesse voor de geschiedenis van de stedelijke ruimte. Door architecten en stedenbouwkundigen aan de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft werd veelvuldig onderzoek verricht naar de historische gelaagdheid van steden zodat deze onderdeel konden uitmaken van het ontwerpproces. In navolging van Fernand Braudels 'longue durée' zocht men naar de continuïteit en discontinuïteit in de ruimtelijke structuur, die vaak niet direct verklaard kan worden uit economische of politieke veranderingen.<sup>22</sup> Door middel van typologisch en morfologisch onderzoek werden kenmerkende elementen van een plek onderzocht

---

15 Johan Huizinga betrok reeds in 1948 de ruimtelijke ontwikkeling bij zijn, met name op juridische bronnen gebaseerde, studie naar de ontstaansgeschiedenis van Haarlem, maar hij stelde zich niet ten doel de ruimte zelf te analyseren (Huizinga 1948).

16 Burke 1956.

17 De studie van J.C. Visser naar Schoonhoven wordt beschouwd als een mijlpaal in het stadskernonderzoek. Daarnaast vallen nog te noemen de uitgebreide studies van Van Oerle naar Leiden en van Raue naar Delft (Visser 1964; Van Oerle 1975; Raue 1983).

18 Om de vergelijkbaarheid te verhogen kwamen er richtlijnen voor het type kaart, de schaal en de standaardgegevens (Van Herwijnen 1984, 447).

19 Van Herwijnen 1984, 448; Simms 1997, 307.

20 Steegh 1985.

21 Smook 1984.

22 Heeling 2002, 120-121; Engel 2004, 25.

en de morfologische lagen in analysetekeningen gevat.<sup>23</sup> Rein Geurtsen was in Delft een van de eersten die uiteenzette hoe je de morfologische analyse van de stad kan tekenen.<sup>24</sup> Het onderzoek van Frits Palmboom naar Rotterdam laat duidelijk de invloed van pre-stedelijke structuren op de stadsplattegrond zien.<sup>25</sup> Casper van der Hoeven en Jos Louwe tekenden en beschreven het verkavelingspatroon van Amsterdam in de middeleeuwen, zeventiende, negentiende en twintigste eeuw.<sup>26</sup> Een en ander heeft geresulteerd in een onderzoekstraditie die zich fundamenteel onderscheidt van het historisch onderzoek van disciplines als geografie en kunstgeschiedenis en die daarmee een belangrijke onderbouwing levert voor onderzoek en ontwerp dat zich richt op de toekomst van stad en landschap.

Eveneens is onder historici het belang van de stedelijke ruimte als onderzoeksobject toegenomen. In een aanzienlijk aantal van de monumentale stadsmonografieën die de afgelopen jaren van afzonderlijke steden zijn verschenen, krijgt de ruimtelijke ontwikkeling serieuze aandacht.<sup>27</sup> Voorts zijn bij uitgeverij SUN en Vantilt van een groot aantal steden historische atlassen verschenen.<sup>28</sup> In deze serie wordt de geschiedenis van de steden verteld aan de hand van historische kaarten, maar de ruimtelijke ontwikkeling staat lang niet altijd centraal.<sup>29</sup>

De nadruk ligt in bovengenoemde studies sterk op de uniciteit van de steden en een vergelijking met andere steden blijft achterwege. Ronald Stenvert deed naar aanleiding van het verschijnen van de omvangrijke serie Monumenten in Nederland een oproep om de door hem gebundelde kennis van de Nederlandse monumenten te gebruiken voor vergelijkend onderzoek.<sup>30</sup> Hij introduceerde hiervoor de term cultuurtopografie, maar dit heeft nog weinig navolging gekregen. Recent lijkt hierin enige verandering te komen. De in 2014 verschenen Atlas van de verstedelijking in Nederland van Reinout Rutte en Jaap Evert Abrahamse behelst naast een beschrijving van afzonderlijke steden ook een synthese.<sup>31</sup> De studie richt zich op de hoofdlijnen van de stedelijke ontwikkeling in Nederland met bijzondere aandacht voor de stadsuitbreidingen.

---

23 Meyer 2004, 13. Zie voor een beschrijving van de typo-morfologische werkwijze: Van den Burg, 2004, pp. 49-69.

24 Geurtsen 1988; Geurtsen 2009.

25 Palmboom 1987.

26 Van der Hoeven en Louwe 1995.

27 Zie voor een algemene beschouwing van de diverse stadsmonografieën: Van de Laar en Van der Schoor 2006, 143-148; Rutte 2009, 116-121. Over Utrecht verscheen een monografie onder redactie van R.E. de Bruin (De Bruin e.a., 1ste druk 2000, 2de druk 2003). Van Dordrecht verscheen een driedelige monografie onder redactie van J. van Herwaarden, W. Frijhoff en P. Kooij (Van Herwaarden 1996, Frijhoff 1998, P. Kooij 2000). De vierdelige stadsmonografie over Leiden is verschenen onder redactie van respectievelijk J.W. Marsilje, S. Groenveld, B. de Vries en J.C.H. Blom (Marsilje 2002, Groenveld 2003, De Vries 2004, Blom 2004). Van der Ree-Scholten nam de redactie van monografie over Haarlem op zich (Van der Ree-Scholten 1995). Recent verscheen van de hand van G. Verhoeven en I. van der Vlis de monografie van Delft (Verhoeven 2015, Van der Vlis 2016). De stadsmonografie over Gouda verscheen onder redactie van P.H.A.M. Abels (Abels 2002) en tevens verscheen onder redactie van W. Denslagen een boek over de architectuurhistorische en stedenbouwkundige ontwikkeling van Gouda (Denslagen 2001). Over Amsterdam verscheen een vijfdelige monografie onder redactie van respectievelijk M. Carasso-Kok W. Frijhoff en M. Prak, R. Aerts en P. de Rooy (Carasso-Kok 2004; Frijhoff en Prak 2004 en 2005, Aerts en De Rooy 2006, De Rooy 2007). A. van der Schoor en P. van de Laar schreven de stadsmonografie over Rotterdam (Van der Schoor 1999, Van de Laar 1ste druk 2000, 2de druk 2007). Over Den Haag tot slot zag een driedelige monografie het licht onder redactie van J.G. Smit, Th. Wijsenbeek, T. de Nijs en J. Sillevis (J.G. Smit 2004, Th. Wijsenbeek 2005, T. de Nijs en J. Sillevis 2005).

28 Historische atlassen van uitgeverij SUN (tegenwoordig Vantilt) zijn er van acht van de hier onderzochte negen steden: Utrecht, Dordrecht, Leiden, Haarlem, Delft, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Alleen van Gouda ontbreekt een historische atlas.

29 Rutte 2009a.

30 Stenvert 2006, 90-115.

31 Rutte en Abrahamse 2014.

Uit het voorgaande zal duidelijk zijn dat het tot nu toe verrichte onderzoek naar de stadsplattegronden vooral beperkt is gebleven tot een beschrijving van ruimtelijke elementen van een bepaalde stad of in een bepaalde periode. Steden worden veelal afzonderlijk onderzocht en ze worden dan beschouwd als een geïsoleerd verschijnsel waarbij het unieke karakter wordt benadrukt. Er is dan ook nauwelijks sprake van geïntegreerd en verbindend onderzoek. Een vergelijkende studie naar de ruimtelijke structuur in tijd en ruimte, naar de overeenkomsten en verschillen tussen de steden, kan inzicht bieden in de ruimtelijke processen van de Nederlandse steden over de lange termijn. Kennis van die algemene processen zou zelfs een voorspellende waarde kunnen hebben voor toekomstige ontwikkelingen.

---

## § 1.2 Vraagstelling: ontwikkeling stedelijke ruimte en economische context

---

Er is al met al veelvuldig gekeken naar individuele steden en naar stadsuitbreidingen, maar nagenoeg niet naar de samenhang tussen veranderingen in de ruimtelijke structuur van stadsplattegronden. Voortbordurend op de aanwezigheid van de grote hoeveelheid kennis over de afzonderlijke steden en het gebrek aan synthese staat in deze studie een systematische vergelijking van een groep steden, te weten bovengenoemde negen steden in het Randstadgebied, over een lange periode centraal.

Vergelijkend stadsonderzoek is vooral verricht in de economisch-historische hoek. De studies van bijvoorbeeld Bas van Bavel, Wim Blockmans, Clé Lesger, Maarten Prak en Jan de Vries geven inzicht in de economische en demografische achtergronden van het verstedelijkingsproces in het westen van Nederland, al blijft hun onderzoek beperkt tot een bepaalde periode. De auteurs leggen sterk de nadruk op het samenhangende systeem van steden en de samenbindende factor van de handelsstromen. Demografische en economische veranderingen hadden volgens bovengenoemde auteurs te maken met ontwikkelingen in handel en productie, wat gevolgen had voor de goederenstromen.

In historisch-geografische studies over de lange termijn waarin naar stedengroepen wordt gekeken, wordt eveneens een verband verondersteld tussen stedenpatronen en handelsstromen. De invloedrijke Belgische historicus Henri Pirenne was van mening dat de opkomst van de Europese steden alleen vanuit de geografische condities en de economische voordelen verklaard kon worden.<sup>32</sup> Pirenne had grote invloed op de Annalesschool, een stroming binnen de geschiedwetenschap die wilde breken met het beschrijven van de geschiedenis aan de hand van gebeurtenissen en personen, maar die juist historische processen wilde verklaren. De historische geografie maakte een belangrijk onderdeel uit van hun verklaringsmodellen. Eén van Pirenne's studenten, Fernand Braudel, verklaarde de verschuivingen in de regionale zwaartepunten binnen Europa aan de hand van het landschappelijke patroon.<sup>33</sup> Zijn werk heeft veel onderzoekers beïnvloed. Zo borduren Paul Hohenberg en Lynn Lees in hun bekende werk over de verstedelijking van Europa bijvoorbeeld voort op Braudels 'longue duree'.<sup>34</sup> Åke Andersson verbreedde de studie van Pirenne door te analyseren hoe grote structurele

---

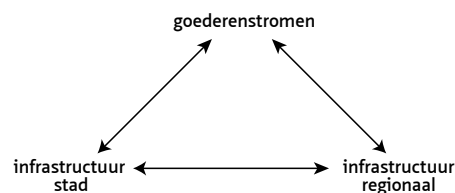
32 'Bref on peut dire que la formation des villes medievals est due à des causes purement naturelles qu'elle s'explique non par l'histoire politique, mais par la géographie' (Pirenne 1895, 69).

33 Braudel 1987.

34 Hohenberg en Lees 1985.

transformaties in productie en handel zijn beïnvloed door veranderingen in logistieke netwerken.<sup>35</sup> Hij onderscheidde vier logistieke revoluties. De eerste revolutie van de elfde tot de zestiende eeuw vond plaats in Italië en het Noorden van Europa. De tweede revolutie vond plaats rond 1600 toen de stapelhandel opkwam en Amsterdam het centrum van de wereldhandel werd. Tijdens de derde logistieke revolutie vond een transitie plaats van stapel- naar transitohandel. De kernen lagen in Duitsland, Noord-Amerika en Engeland. Momenteel bevinden we ons in de vierde revolutie, waarbij de creatieve economie opkomt en internet bepalend is.

Ben de Pater plaatste de opkomst van de Hollandse steden in Europees perspectief.<sup>36</sup> Hij richtte zich op de ontwikkeling van de Hollandse steden als resultaat van de verschuivingen op Europese schaal. Peter Hoppenbrouwers beschreef hoe Holland zich in de late middeleeuwen van een 'waterland' tot een 'stedenland' ontwikkelde.<sup>37</sup> Beide auteurs concentreerden zich op het verband tussen ondergrond en handelsnetwerken, en de ligging van de steden in het landschap. Het in 1985 onder redactie van M.W. Heslinga en A.P. de Klerk verschenen boek Nederland in kaarten behandelt diverse steden.<sup>38</sup> De auteurs benoemden de invloed van handelsroutes op het ontstaan van de Nederlandse steden. Interessant is hun methode om te kijken naar de plek van de stadskern en de verschuivingen hierin, en hun notie dat een stad met een regionale functie een andere verschijningsvorm had dan een stad gericht op de internationale handel of een nijverheidsstad. Hans Renes en Reinout Rutte onderzochten en duiden in verschillende recente studies eveneens de plek van de steden in het landschap.<sup>39</sup> Renes gaf daarbij aan dat de diversiteit tussen de plattegronden groot is.<sup>40</sup> Om een systeem te vinden in het stedelijke landschap is het volgens hem dan ook niet nuttig om de steden in simpele classificaties te vangen, maar om de processen die aan de ruimtelijke ontwikkeling ten grondslag liggen te duiden. Hij wijst daarbij op de invloed van de pre-stedelijke structuren en op die van de functies en de plek van die functies op de ruimtelijke vorm.



Historisch-geografen en economisch historici koppelen de infrastructuur aan stedenpatronen, maar niet aan de vorm van de steden. We zien weinig studies naar de ruimtelijke transformaties van steden in relatie tot economische en demografische ontwikkelingen. In deze studie wordt onderzocht welke veranderingen zich in de ruimtelijke structuur van de negen steden tussen de dertiende en twintigste eeuw hebben voltrokken en welke overeenkomsten en opmerkelijke verschillen hieruit naar

35 Andersson 1986, 1; Andersson 2007, 799; Andersson 2015, 181.

36 De Pater 1989, 41-54.

37 Hoppenbrouwers 2002, 103-148.

38 Heslinga 1985.

39 Renes 2005, 22-30; Rutte 2005, 143-169; Rutte 2009, 149-167.

40 Renes 2005, 45-46.

voren komen. De ruimtelijke transformaties worden onderzocht aan de hand van de ontwikkeling en verlegging van het zwaartepunt van publieke functies. Welke verlegging vond plaats, wanneer, waar en waar niet? De vraag waarom de stedelijke ruimte zich op een bepaalde manier heeft ontwikkeld wordt in mindere mate beantwoord. Een hypothese is dat een verband is te veronderstellen tussen de (her)ordering van publieke gebouwen en het stelsel van openbare ruimtes en de veranderingen in de goederenstromen en de daarmee gepaard gaande regionale infrastructuur.

---

### § 1.3 Methodiek: historische kaarten als bron voor onderzoek naar de stedelijke ruimte

---

Aan de hand van stadsplattegronden wordt in deze studie geanalyseerd welke ruimtelijke transformaties zich in de bestudeerde steden hebben voorgedaan en beschreven welke overeenkomsten en opmerkelijke uitzonderingen er in dat opzicht tussen die steden over de lange termijn vast te stellen zijn. De stadsplattegrond wordt hier gedefinieerd als de cartografische weergave van de ruimtelijke configuratie van een stad. Enkele historici hebben gewezen op de bruikbaarheid van stadsplattegronden voor de analyse van historische processen, maar uiteindelijk is de interesse daarvoor in Nederland beperkt gebleven.<sup>41</sup> Een methodiek om de ruimtelijke transformatie van stadsplattegronden te koppelen aan economische en demografische processen en aan infrastructurale veranderingen, was nog niet voorhanden. In deze studie wordt in tekst en kaart de (her)ordering van publieke functies ten opzichte van de infrastructuur geanalyseerd, waarbij de aandacht met name uitgaat naar de ruimtelijke transformatie in de steden en minder naar de expansie van de steden.

Bij de vormgeving van de kaarten in deze studie is rekening gehouden met drie uitgangspunten die al eerder zijn genoemd. Ten eerste is gekozen voor een uniforme weergave van de stadsplattegronden, zoals ontwikkeld in de Europese stedenatlassen. Ten tweede zijn in de stadsplattegronden onderdelen van de stedelijke ruimte ingetekend en is dat voor een aantal momenten gedaan, wat is afgeleid van het aan de TU Delft uitgevoerde typo-morfologische onderzoek. In deze studie gaat het niet om het benoemen van ruimtelijke vormen ten behoeve van het ontwerp, maar om ruimtelijke processen. Daartoe is er gekeken naar de plek van de economische functies in de stadsplattegrond. Heslinga wees reeds op het verschil in economische functies van de steden en de invloed van veranderingen in de handelsstromen op verschuivingen binnen de stedelijke zwaartepunten.

In de gereconstrueerde kaarten is gelet op de verspreiding van vooraanstaande functies en dominante publieke ruimtes en gebouwen en de toename van bebouwd areaal in relatie tot de infrastructuur. De ruimtelijke elementen die op de kaarten worden weergegeven zijn: 1. Regionale en bovenregionale infrastructuur (wegen, waterwegen en spoorwegen); 2. Dominante publieke ruimten ingedeeld naar economische functie (havens, hoofdstraten en pleinen); 3. Dominante publieke gebouwen ingedeeld naar met name de economische functie, maar ook enkele bestuurlijke, sociale en religieuze functies zijn aangegeven; 4. Toename bebouwd areaal (wonen, haven en industrie). Voor het systematisch analyseren, in kaart brengen en vergelijken van de ruimtelijke ontwikkeling van de negen steden in het Randstadgebied zijn de stadsplattegronden op basis van historische kaarten en literatuur samengesteld. Daarbij is dankbaar gebruik gemaakt van de stadsmonografieën en stedenatlassen. Voorts is geput uit de grote hoeveelheid specifieke en thematische studies.

---

41

Zie bijvoorbeeld: Huizinga, 1948.



Een eerste ordening van de ruimtelijke karakteristieken op basis van de literatuur heeft duidelijk gemaakt dat zich in de ontwikkeling van de plattegronden van de negen Randstadsteden drie groeifasen laten onderscheiden. Na een krachtige start van de dertiende tot ongeveer halverwege de vijftiende eeuw volgde een periode van stagnatie. Vanaf het begin van de dertiende eeuw veranderde het graafschap Holland in betrekkelijk korte tijd van een spaarzaam bevolkt veengebied in een stedenland met een relatief groot aantal kleine en middelgrote steden.<sup>42</sup> Deze verstedelijkingsfase eindigde in de eerste helft van de vijftiende eeuw. Er kwamen bijna geen nieuwe steden meer bij en de steden die er al waren groeiden nauwelijks. Ook de ruimtelijke veranderingen in die steden vonden vooral in de dertiende en veertiende eeuw plaats. Er werden in de vijftiende eeuw weliswaar veel kloosters gesticht en kerken vergroot en deze namen in een aantal steden veel ruimte in beslag, maar dit lijkt niet te hebben geleid tot grote veranderingen in de hoofdstructuur van de plattegronden. In de zestiende eeuw begint de tweede groeifase, uitlopend in de Gouden Eeuw. Met name vanaf de val van Antwerpen in 1585 tot het rampjaar in 1672 vonden in een deel van de negen steden ingrijpende ruimtelijke transformaties plaats. Een tweede periode van stagnatie en zelfs teruggang volgde. Wel vond toen de ontmanteling van de vestingwerken plaats, die van invloed zou zijn op de ontwikkelingen na 1870.<sup>43</sup> In het laatste kwart van de negentiende eeuw zette de derde groeifase in die veel veranderingen teweeg bracht. Het onderzoek eindigt in 1940. Tot 1940 is de ontwikkeling van de stadsplattegronden, ondanks de omvangrijke expansies, gekoppeld aan de laatmiddeleeuwse waterwegen en is sprake van een duidelijk herkenbare kern met stedelijke functies. Na 1940 namen de snelwegen en het gemotoriseerde vervoer snel toe en vond een grootschalige expansie en transformatie van de stadsplattegronden plaats, waardoor functies steeds meer buiten de laatmiddeleeuwse binnenstad werden geplaatst en de spreiding ervan diffuser werd. Een buitengewoon interessante ontwikkeling, maar het bleek niet goed mogelijk deze periode in te passen in de in deze studie gevolgde methodiek waar verschuivingen van duidelijk herkenbare zwaartepunten centraal staat.

Om de negen steden met elkaar te kunnen vergelijken is voor de drie tijdvakken gebruik gemaakt van betrouwbare historische kaarten die uniform zijn en gelijktijdig vervaardigd. De kaarten hebben met behulp van de computerprogrammatuur GIS, Georeferencer dezelfde schaal en oriëntatie gekregen. De historische kaarten uit de eerste (van Jacob van Deventer) en tweede (van Tirion) periode zijn op de kadastrale kaarten van rond 1811-1830 gelegd. In de computer is eerst per stad de kaart van Jacob van Deventer op die van de kadastrale kaart gelegd en is een aantal punten gekozen waarmee de kaart van Van Deventer passend werd gemaakt op de kadastrale kaart. Zo werden ze geroteerd en verkleind of vergroot ten opzichte van de kadastrale kaart. Vervormingen traden nauwelijks op en waren met een kleine aanpassing te verhelpen. Vervolgens is voor de kaarten van Tirion dezelfde werkwijze gevolgd. De topografische kaarten uit 1940 voor de derde periode zijn handmatig op schaal gemaakt. Nadat de kaarten dezelfde oriëntatie en schaal hadden, zijn ze in het programma Illustrator bewerkt. Dit hield in dat de hierboven genoemde ruimtelijke elementen werden ingetekend.

De ruimtelijke configuratie van de stadsplattegronden tussen de twaalfde en de veertiende eeuw is gereconstrueerd op basis van de kaarten die Jacob van Deventer (omstreeks 1505-1575) in het midden van de zestiende eeuw voor koning Filips II vervaardigde. Hij was de eerste cartograaf die geometrisch correcte plattegronden maakte van de steden in de Nederlanden en legde deze bovendien uniform vast.<sup>44</sup> Hoewel Van Deventer zijn kaarten ruim een eeuw na afloop van de eerste groeifase vervaardigde, vormen ze toch een goede bron. In de onderzochte steden traden tussen 1450-1580

---

42 Hoppenbrouwers 2002, 103-148; Rutte 2005, 73-90.

43 De Klerk 2008, 199-205.

44 Vannieuwenhuyze en Lisson 2012.

namelijk weinig grote ruimtelijke veranderingen op. Daar komt bij dat de hoofdstructuur van een stad een grote mate van continuïteit kent, ook wel inertie genoemd.<sup>45</sup>

Voor deze eerste periode zijn twee kaartbeelden samengesteld. Het eerste geeft de situatie in 1300 bij benadering weer, toen de verstedelijking juist op gang was gekomen en de eerste ruimtelijke tekenen van een stedelijke gemeenschap zichtbaar werden. Het tweede kaartbeeld laat de situatie in 1450 zien en is gekozen omdat dit kan worden beschouwd als het eindpunt van de eerste bloeiperiode van de Hollandse steden. Om het verband tussen de goederenstromen en de ontwikkeling van de stedelijke kernen in beeld te krijgen zijn de volgende elementen in kaart gebracht. Allereerst zijn de interlokale land- en waterwegen weergegeven, voorts de pre-stedelijke bewoningskernen. De plek waar faciliteiten waren gemaakt voor het afmeren van schepen en in- en uitladen van goederen is aangegeven met een symbool van een haven. Daarnaast zijn de publieke gebouwen aangeduid, maar alleen in het geval we met zekerheid kunnen zeggen waar deze zich bevonden. In de beginperiode is immers veelal nog onduidelijk waar publieke functies waren gehuisvest. De plekken van de volgende (publieke) gebouwen zijn aangegeven: het grafelijke hof, de parochiekerk, omdat deze veelal een indicatie geeft van een nederzetting met een zekere omvang; de raadzaal, omdat deze een indicator is van een stedelijke gemeenschap met een zekere mate van zelfbestuur; het voornaamste stedelijke gasthuis, omdat het ontstaan hiervan verband houdt met de door handel en verkeer toegenomen mobiliteit van mensen zoals handelaren en kooplieden die naar de markt kwamen.<sup>46</sup> Bovendien hielden stadsbesturen, bijvoorbeeld in Rotterdam, zitting in een deel van het gasthuis. Ook publieke gebouwen met een economische functie zoals de vleeshal, waag en lakenhal (ook wel het wanthuis genoemd) staan op de kaart. In de hallen was de handel onder het toeziend oog van de stadsverheid geconcentreerd. Het vergemakkelijkte de inning van belastingen en bood de mogelijkheid tot het aanbrengen van een kwaliteitskeurmerk.<sup>47</sup> Tot slot is op basis van de concentratie van genoemde functies een stedelijke kern gedefinieerd.

Voor de ontwikkelingen in de tweede periode, tussen 1580 en 1680, is gebruik gemaakt van de kaarten die de Amsterdamse boekhandelaar en uitgever Isaak Tirion rond 1742 uitgaf. Dit is een uniforme kaartenserie die de situatie van de negen steden aan het eind van de zeventiende eeuw goed weergeeft. De kaarten van Tirion zijn deels gebaseerd op de stadsplattegronden die voorgangers in de zeventiende eeuw hadden gemaakt. Het gereconstrueerde kaartbeeld toont de situatie rond 1680. Op de kaarten zijn de parochiekerken en het stadhuis weergegeven, omdat deze een indicatie geven van de plek van de laatmiddeleeuwse stedelijke kern. Voor de economische gebouwen is een onderscheid gemaakt in de gebouwen met een regionale economische functie, zoals de vleeshal en de waag, en de gebouwen met een functie voor de interregionale handel en nijverheid, in hoofdzaak de diverse lakenhallen, de kamer van de VOC, de WIC en de admiraliteit. Voor de eerste periode is dit onderscheid niet gemaakt, omdat uit de literatuur niet duidelijk wordt in hoeverre de hallen een regionale of bovenregionale rol vervulden. In de tweede periode tekent het verschil tussen de regionale en bovenregionale functies zich duidelijker af. Voorts zijn de marktpleinen aangegeven. In de middeleeuwen werden de markten veelal op kades en bruggen gehouden en zijn ze om die reden niet in de kaart aangegeven, maar in de tweede periode werden pleinen gemaakt om markt op te houden. Tot slot zijn de haven- en nijverheidsgebieden weergegeven.

---

45 Vanwege complexe eigendomsverhoudingen en het grote aantal betrokkenen is het wijzigen van het stratenpatroon een tijdrovend en duur proces (Renes 2005, 33).

46 Van der Schoor 1992, 156.

47 Kaptein 1998, 42.

Voor de analyse van de derde periode, tussen 1870 en 1940, is de topografische kaart uit 1940 gebruikt als onderlegger. Begin negentiende eeuw brak een nieuwe fase in de weergave van stadsplattegronden aan. Vanaf 1811 werden voor het kadaster nieuwe, uniforme en betrouwbare kaarten van alle Nederlandse steden gemaakt. Voor deze kadastrale minuutplannen werden tussen 1811 en 1832 de steden per perceel opgemeten en getekend. Als gevolg van nieuwe meettechnieken en materialen nam de nauwkeurigheid en uniformiteit toe. De kadastrale kaarten werden op eenduidige wijze vervaardigd en in dichtbebouwde steden werd daarbij een schaal van 1:1250 gehanteerd. De kadastrale kaarten werden vervolgens als basis gebruikt voor de topografische en militaire kaarten. Deze topografische kaarten zijn tot op heden herhaaldelijk geactualiseerd, waaronder in 1940. Op deze kaarten zijn de volgende elementen als indicatoren aangegeven. De voor de steden voornaamste infrastructuur van water-, land- en spoorwegen is aangeduid. Evenals in de vorige periode zijn het stadhuis, de beurs en de haven- en industriegebieden aangegeven. Voorts zijn het stadsziekenhuis, het hoofdpostkantoor en het centraal station aangeduid. Mede als gevolg van de spoorwegen groeide het postwezen in het laatste kwart van de negentiende eeuw snel en kwam er behoefte aan speciaal voor de post ontworpen gebouwen.<sup>48</sup> Ook zijn de kernwinkelgebieden aangegeven. In de twintigste eeuw werden de markten allengs minder belangrijker en kwamen de winkels op. Buiten de binnensteden kwamen grootschalige veilinghallen voor de detailhandel (niet aangegeven op de kaarten). Op pagina 26 en 27 zijn de legenda's behorende bij de kaarten weergegeven (afbeelding 1.2).

---

















## § 1.4 Indeling van het onderzoek: beschrijven, vergelijken en verklaren

---

Om inzicht te krijgen in de ruimtelijke transformatie van de negen steden in het Randstadgebied tussen 1250 en 1940 is het proefschrift chronologisch ingedeeld. Zoals aangegeven is dit tijdsbestek op te delen in drie periodes waarin de ruimtelijke transformaties groot waren. Voor deze periodes (1250-1450, 1580-1680 en 1870-1940) is steeds één hoofdstuk ingeruimd. Per periode (lees hoofdstuk) wordt de ruimtelijke ontwikkeling van de stadsplattegronden beschreven, vergeleken en in verband gebracht met de economische context van de steden. Per hoofdstuk volgt na een korte algemene introductie van de infrastructuur, economie en demografie van de betreffende periode, een chronologische beschrijving in hoofdlijnen van de ruimtelijke ontwikkeling van de negen afzonderlijke steden. Iedere stadsbeschrijving is als volgt opgebouwd: de situering van de stad ten opzichte van de goederenstromen, een chronologische beschrijving van de publieke ruimten en gebouwen, de uitbreidingen en de functionele geleiding. Tevens wordt per stad de ruimtelijke structuur aan het eind van de periode op kaart afgebeeld. Aan het slot van het hoofdstuk worden de negen stadsplattegronden met elkaar vergeleken, waarbij gemeenschappelijke dominante ruimtelijke thema's worden benoemd, evenals de opmerkelijke afwijkingen. Afsluitend zal dan per hoofdstuk worden bekeken in hoeverre de ruimtelijke processen geplaatst kunnen worden in de context van de goederenstromen. Na de beschrijving, vergelijking en verklaring van de ruimtelijke processen voor de drie periodes wordt het onderzoek afgesloten met een algemene conclusie waarin de ruimtelijke processen en de infrastructuur van de drie periodes met elkaar in verband worden gebracht en de lange lijnen tussen 1250 en 1940 worden geschetst.















### LEGENDA 1300

---

	Water
	Land
	Stad
	Aanplemping
	Pre-stedelijke kern
	Stedelijke kern
	Vestingwerk
	Grens van de nederzetting
	Hoofdroutes
	Dom
	Kerk
	Gasthuis
	Stadhuis
	Handelsgebouw
	Haven
	Hof














### LEGENDA 1450

---













	Water
	Land
	Stad
	Aanplemping
	Stedelijke kern
	Vestingwerk
	Grens van de nederzetting
	Hoofdroutes
	Dom
	Kerk
	Gasthuis
	Stadhuis
	Handelsgebouw
	Haven

AFBEELDING 1.2 Legenda's van de stadsplattegronden in hoofdstuk 2 (1300 en 1450), hoofdstuk 3 (1680) en hoofdstuk 4 (1940)

## LEGENDA 1680

-  Water
  -  Land
  -  Stad
  -  Hoofdroutes
  -  Marktpleinen
  -  Nijverheid
  -  Haven
- 
-  Dom
  -  Kerk
  -  Stadhuis
  -  Handelsgebouw regionaal
  -  Handelsgebouw nijverheid
  -  Handelsgebouw bovenregionaal

## LEGENDA 1940

-  Water
  -  Land
  -  Stad
  -  Hoofdwinkelstraat
  -  Hoofdroutes
- 
-  Stadhuis
  -  Beursgebouw
  -  Postkantoor
  -  Treinstation
  -  Ziekenhuis
  -  Industrie
  -  Haven



## 2 Stadswording en volwassenwording (1250-1450)

### § 2.1 Het ontstaan van een fijnmazig stelsel van vaarwegen

Geografisch werd het Randstadgebied in de vroege middeleeuwen gekenmerkt door een omvangrijk veengebied dat van de Noordzee werd gescheiden door een noord-zuid lopende strandwal en dat werd doorsneden door een aantal oost-west lopende rivieren: de Maas, Rijn, Lek, Hollandsche IJssel en Merwede, terwijl de Vecht vanaf Utrecht noordwaarts naar de (later zo genoemde) Zuiderzee stroomde (afbeelding 2.1).<sup>49</sup> Het gebied werd in het noorden begrensd door de Zuiderzee en het IJ en in het zuiden door de oude loop van de Maas.<sup>50</sup>

Tussen de tiende en dertiende eeuw werd in het Randstadgebied op grote schaal veen ontgonnen en land geschikt gemaakt voor bewoning en landbouw. Overtollig water werd via veenstromen afgevoerd naar de grote rivieren. Om de afwatering van het veen te verbeteren werden sloten en watergangen gegraven, en dijken en dammen aangelegd om het hoge water op de rivieren en van stormvloed te keren. Langs de veenstromen en op hoger gelegen zandruggen ontstonden enkele nederzettingen die een regionale marktfunctie gingen vervullen voor de ontgonnen omgeving. De ontginningen hadden een daling van het maaiveld tot gevolg en vooral de tweede helft van de twaalfde eeuw was een tijd van stormvloed, overstromingen en landverlies.<sup>51</sup> Ten noordoosten van het Randstadgebied ontstond als gevolg van stormvloed de Zuiderzee en door de werking van de getijden werd niet alleen het IJ verbreed, maar ook de monding van veenrivieren als het Spaarne en de Amstel. Ook in het Maasmondgebied nam de invloed van de zee in de twaalfde eeuw toe waardoor de bestaande waterlopen werden uitgeschuurd en nieuwe krekken ontstonden.<sup>52</sup> De vaarverbindingen tussen Holland en de in economisch en demografisch opzicht sterk ontwikkelde Vlaamse steden verbeterden.<sup>53</sup>

In de elfde en twaalfde eeuw liepen de belangrijkste bovenregionale handelsstromen in oost-westelijke richting via de Lek, de Waal en de Maas en in noordelijke richting via de Rijn en de Vecht.<sup>54</sup> In een aantal Vlaamse en Noord-Franse steden, met Gent en Brugge voorop, kwam een substantiële op export gerichte nijverheid tot bloei.<sup>55</sup> De goederenuitwisseling tussen Vlaanderen (laken), de Rijnlanden (wijn en metaal), Engeland (wol), Italië (specerijen, porselein en zijde) en vanaf de twaalfde eeuw ook met de opkomende steden rond de Oostzee (graan) nam in deze periode toe.

49 Borger e.a. 2011, 16-22.

50 Zie voor de oude loop van de Maas: Sarfatij 2007, 38-39; Vos 2011, 67.

51 Renes 2005, 25.

52 Sarfatij 2007, 36-39.

53 Verhulst 1999, 75-100.

54 Thurkow 1984, 8.

55 Blockmans 1983, 107-111; Kaptein 1998, 13.



AFBEELDING 2.1 Kaartbeeld van het Randstadgebied in 1200

In 1200 werd het omvangrijke veengebied in het westen afgebakend door een lange strandwal en doorsneden door enkele grote rivieren. De meeste bewoning was te vinden op de hoger gelegen strandwal en de oevers langs de rivieren. De eerste ontginningen hadden plaatsgevonden en een groot deel van de veenstroompjes was inmiddels in meer of mindere mate geschikt gemaakt voor het lokale en regionale verkeer te water.

Tegelijk vond een overgang plaats van het vervoer van overwegend kleine hoeveelheden luxe producten bestemd voor de abdijen, bisdommen en hoven naar het vervoer van merendeels grote hoeveelheden grondstoffen en goedkopere producten (afbeelding 2.2).<sup>56</sup> De introductie van een nieuw scheepstype, de kogge, droeg bij aan de toename van het watertransport voor de lange afstandshandel.<sup>57</sup> Utrecht lag gunstig ten opzichte van deze goederenstromen.

Als gevolg van veranderingen in de waterhuishouding kwamen de Maas en de Waal in de twaalfde eeuw gunstiger in dit zich intensiverende handelsnetwerk te liggen dan de Oude Rijn en de Vecht. Vanaf de Romeinse tijd verloor de Neder-Rijn steeds meer water aan de Lek en stroomde er minder water via de Kromme Rijn en de Oude Rijn naar zee.<sup>58</sup> In 1112 werd besloten om de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede af te dammen als onderdeel van de aanleg van een doorgaande dijk op de noordelijke oever van de Neder-Rijn, Lek en Hollandsche IJssel.<sup>59</sup> Ter compensatie van de belemmering van het scheepvaartverkeer via Utrecht werd de Vaartsche Rijn gegraven die via de eveneens rond

56 Verhulst 1999, 119; Blockmans 1983, 58; Nicholas 2012, 233.

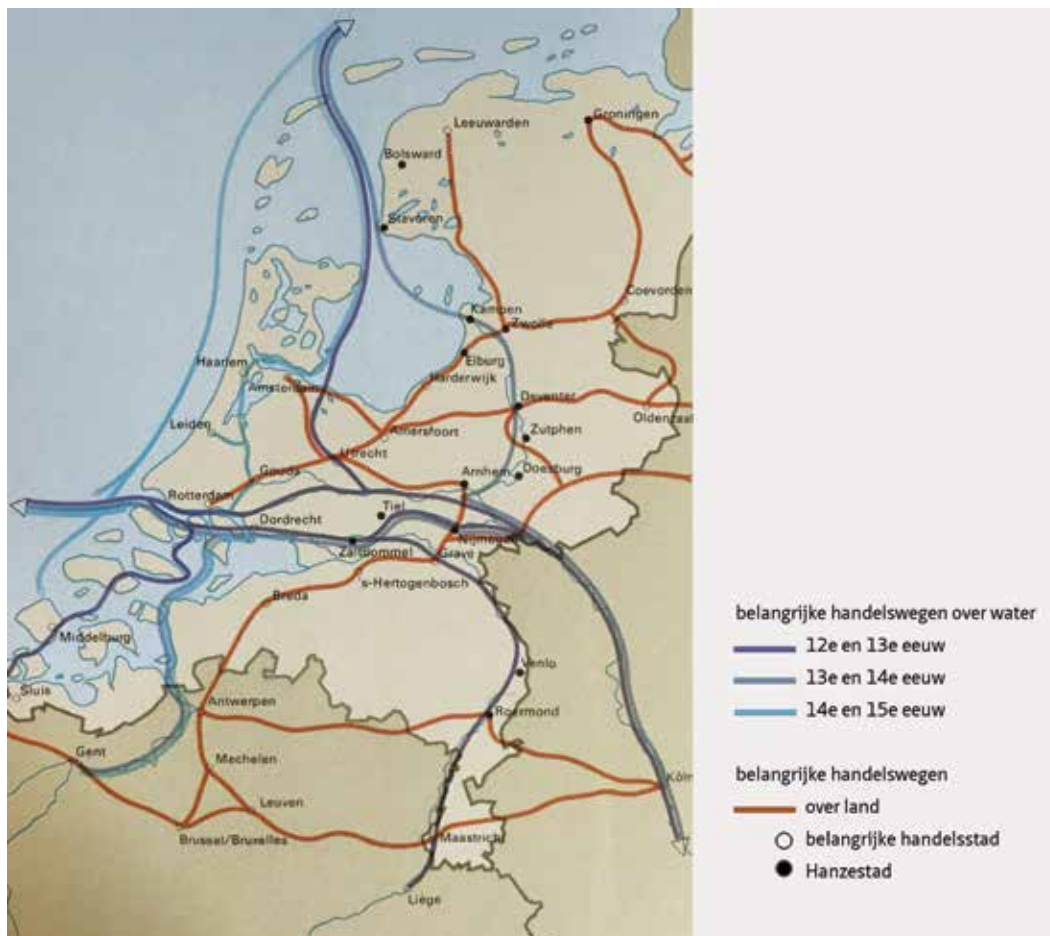
57 Van Holk 2010, 125-143.

58 Borger e.a. 2011, 25-26, Renes 2005, 23.

59 Borger e.a. 2016, 26-28.



die tijd in Utrecht gegraven Oudegracht aansloot op de Vecht. Utrecht behield daardoor een centrale positie in het goederenverkeer tussen Keulen, Vlaanderen en het noorden, maar de verbinding was minder gunstig dan tevoren. Aan het zuidelijke uiteinde van de Vaartsche Rijn werd namelijk geen sluis gebouwd, waardoor de goederen daar moesten worden overgeslagen.<sup>60</sup> Gaandeweg gaven schippers daarom de voorkeur aan de vaart via de Geldersche IJssel. Dat gold in nog sterkere mate voor het scheepvaartverkeer tussen Keulen en het noorden.



**AFBEELDING 2.2** De meest bepalende handelsstromen tussen de elfde en vijftiende eeuw

In de elfde en twaalfde eeuw liepen de meest bepalende handelsstromen tussen Vlaanderen, de Rijnlanden, Engeland, Italië en de Oostzee in oost-westelijke richting via de Lek, de Waal en de Maas en in noordelijke richting via de Rijn en de Vecht. De route langs de IJsselsteden nam in de dertiende eeuw in belang toe. Het handelsverkeer verplaatste zich in de veertiende en vijftiende eeuw naar Holland.

60

De Vaartsche Rijn sloot aan op de Hollandsche IJssel. Nadat in 1285 was besloten om de bovenmond van de IJssel af te dammen werd de Vaartsche Rijn door een nieuw kanaal verbonden met de Lek bij Vreeswijk.

Ongeveer tegelijkertijd, omstreeks 1135, verlegde de hoofdafvoer van de Maas zich vanaf Hedikhuizen naar het noordwesten om vervolgens via de Alm westwaarts te stromen. Tussen 1270 en 1280 brak de rivier verder in noordelijke richting door en vormde sedertdien vanaf Woudrichem samen met de Waal de Merwede.<sup>61</sup> Door die natuurlijke veranderingen in de loop van de Maas kon Dordrecht profiteren van de sterke toename van het scheepvaartverkeer op zowel de Waal als de Maas. De handelspositie van Dordrecht werd verder versterkt door de opbloei van de textielnijverheid in de Vlaamse steden. Voor Vlaanderen vormde Dordrecht namelijk de toegangspoort tot de Maas (Wallonië) en de Rijn (Duitse Rijnlanden).<sup>62</sup>

Afgezien van Dordrecht en Utrecht lagen de te behandelen steden in het Randstadgebied in de eerste fase van hun ontwikkeling perifeer ten opzichte van dit netwerk van bovenregionale handelsverbindingen. Haarlem, Delft en Leiden waren in de dertiende eeuw dan ook vooral regionale verzorgingscentra. De oorkonde van 1253 waarin Rooms-koning Willem toestemming geeft voor de aanleg van een sluis in of bij de Spaarndam bevestigt dat beeld.<sup>63</sup> In die oorkonde wordt uitsluitend melding gemaakt van het passagegeld dat betaald moest worden voor schuiten die geladen waren met turf, riet of hooi.

Door de voortgaande ontginningen kwam er in het graafschap Holland geleidelijk een op elkaar aansluitend stelsel van waterwegen tot stand. Hierdoor werd het mogelijk om het graafschap Holland in noord-zuidelijke richting te doorkruisen (afbeelding 2.3 en 2.4) en ontstond een tweede alternatief voor de sedert 1122 sterk belemmerde vaart via de Vecht. De reguliere verbinding, de zogenoemde gecostumeerde route Binnendunen, liep van Dordrecht via Gouda en Haarlem naar de Zuiderzee en omgekeerd. Daarnaast waren er alternatieve routes. Vanaf de Maas konden schippers niet alleen via Gouda naar het Noorden, maar ook via Delft en Leiden, of via Rotterdam. Ook konden schippers het Haarlemmermeer links laten liggen en via de Amstel naar Amsterdam varen. Op verschillende plaatsen hief de graaf tol, maar toch nam de omvang van de goederenstromen door Holland steeds verder toe.<sup>64</sup> Schippers hadden de voorkeur voor de route door Holland in plaats van over de Noordzee, vanwege de gevaren en de vaak ongunstige wind.<sup>65</sup> Uit eigenbelang hebben de graven van Holland de scheepvaart door hun graafschap gestimuleerd.<sup>66</sup> Zo bewerkstelligde graaf Floris V in 1284 dat de deuren van de Gouwesluis in de dijk langs de Oude Rijn ten behoeve van de scheepvaart werden verwijderd.<sup>67</sup> In de veertiende eeuw nam het aantal schepen dat de route door Holland koos fors toe.<sup>68</sup>

---

61 Sarfatij 2007, 39.

62 Blockmans 2010a, 107.

63 OHZ II, nr. 964.

64 Verkerk 1997, 97-114.

65 Sigmond 1989, 14-15.

66 Tussen 1276 en 1278 verleende de graaf van Holland allerlei voorrechten aan kooplieden uit steden langs de Geldersche IJssel en uit Hamburg om hen ertoe te bewegen hun handel naar Dordrecht over te brengen ten koste van Vlaamse voorhavens aan het Zwin (OHZ III, nrs. 1754 en 1801; OHZ IV, nr. 1829).

67 OHZ IV, nr. 2187.

68 De Boer 1978, 315-328; De Boer 1992, 52-54; De Neve 2007, 173.



**AFBEELDING 2.3 De ontwikkeling van de vaarroutes door Holland tussen 1100 en 1450**

Vanaf de tweede helft van de dertiende eeuw werd het mogelijk om via een fijnmazig stelsel van vaarverbindingen in noord-zuidelijke richting door Holland te varen. De belangrijkste route van de Merwede en Schelde naar de Zuiderzee liep van Dordrecht via Gouda naar Haarlem. Daarnaast was er een route via Delft en Leiden. Deze werd in de tweede helft van de veertiende eeuw sterk verbeterd. Voorts was het mogelijk om direct van Rotterdam naar Amsterdam te varen, zeker na verbeteringen aan de Hildam en de aanleg van de Kostverlorenvaart begin vijftiende eeuw. Goede vaarverbindingen waren van groot belang, aangezien het overgrote deel van het goedertransport via het water verliep.

1. Verlenging van de Schie in de "Oude Delft" (ca. 1100)
2. Vaartsche Rijn (ca. 1122)
3. Vleutense Wetering (eind 12de eeuw)
4. Woudwetering (ca. 1200)
5. Verbinding van de "Oude Delft" met de Vliet (eind 12de eeuw)
6. Verbinding van de Gouwe met de Oude Rijn (eerste helft 13de eeuw)
7. Nieuwe Vaart (ca. 1288)
8. Afsnijding bocht in de Vecht (ca. 1300)
9. Nieuwe Vecht (ca. 1338)
10. Kanalisatie Kromme Rijn (ca. 1384)
11. Haagse Trekvliet (ca. 1345)
12. Rotterdamse Schie (ca. 1340)
13. Delftse Schie (ca. 1389)
14. Kostverlorenvaart (ca. 1418)

In de tweede helft van de veertiende eeuw gingen de grotere Hollandse steden onderdeel uitmaken van het bovenregionale handelssysteem.<sup>69</sup> We zien dan de opkomst van een op de export gerichte nijverheid, vooral van laken en bier, met graan en wol als retourvrachten.<sup>70</sup> Alle negen steden profiteerden van die economische expansie, zij het met verschillend succes.<sup>71</sup> Daarbij participeerden Hollandse schippers na 1350 steeds meer in het handelsverkeer naar Noord-Duitse gebieden.<sup>72</sup>

Het groeiende belang van Holland als doorvoer- en exportgebied ging in de tweede helft van de veertiende eeuw gepaard met verbeteringen aan de waterwegen bij steden langs de minder goed bevaarbare routes. Rotterdam, Den Haag, Delft en Amsterdam kregen kort na elkaar toestemming een verbinding met de vaarroute door Holland te maken of deze te verbeteren. Utrecht verbeterde de Vecht en de Kromme Rijn. Ook het gunstig gelegen Gouda voerde verbeteringen door aan de Gouwe.

Het proces van economische specialisatie dat zich elders al rond 1300 had voorgedaan, deed nu ook in Holland zijn intrede.<sup>73</sup> Eind veertiende eeuw legden steeds meer steden zich toe op de productie van laken of bier. Die keuze werd ook ingegeven door het feit dat beide nijverheden moeilijk naast elkaar konden bestaan; voor de brouwerij was schoon water nodig, terwijl de textielnijverheid het water juist sterk vervuilde. Opgemerkt moet worden dat een groot deel van de productie was bestemd voor de lokale markt. Bij gebrek aan schoon drinkwater was bier het belangrijkste alternatief. Het meest succesvol waren Leiden, dat zich toelegde op de lakenexport, en Haarlem, Gouda en Delft, die zich specialiseerden in bier.<sup>74</sup> De import van bier uit Hamburg voor de Hollandse markt nam in deze periode fors toe, en Amsterdam nam hiervan een belangrijk deel voor haar rekening.<sup>75</sup>

Daarnaast lijkt er in deze periode een economisch-geografische tweedeling te zijn geweest. De steden rond de Maasmond richtten zich op het zuiden en de steden rond het IJ op het noordoosten. Van de schepen die tussen 1491-1499 de tol bij Iersekeroord passeerden kwam veruit het grootste deel uit Delft (156), gevolgd door Gouda (31) en Dordrecht (17).<sup>76</sup> Het aantal schepen uit het overige deel van Holland (waaronder onder andere Haarlem en Amsterdam) dat langs Iersekeroord voer, bedroeg slechts 10.

---

69 De Boer 1978, 336-337.

70 Volgens De Boer nam de graanopbrengst in het graafschap Holland in de tweede helft van de dertiende eeuw af en nam de import van graan noodgedwongen toe (De Boer 1978, 335). De graaf van Holland had brouwers in Rijnland, Kennemerland en West-Friesland in 1321 al toestemming verleend om zelf hobbier te gaan produceren. Dit was geschikter voor de export dan het tot dan toe gebrouwen gruitbier. Tot die tijd werd hobbier geïmporteerd uit met name Hamburg. In 1352 volgde een verbod op import van vreemd bier in Kennemerland en in 1388 van Amersfoorts bier (Baart 1992, 129).

71 Het lijkt erop dat aanvankelijk met name de grotere steden als Haarlem, Leiden, Delft en Gouda een groei doormaakten, maar dat kleine steden als Rotterdam onder de economische expansie te leiden hadden (De Boer 1978, 336-337).

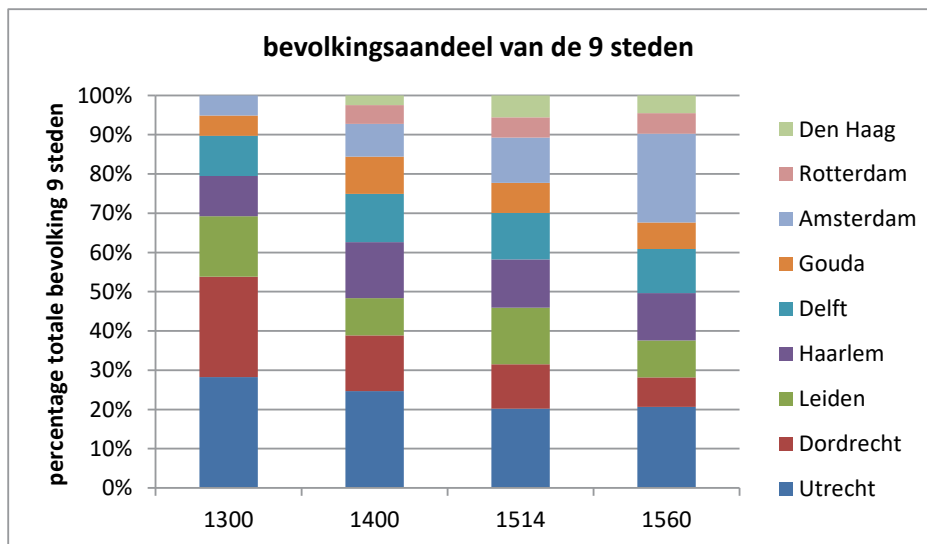
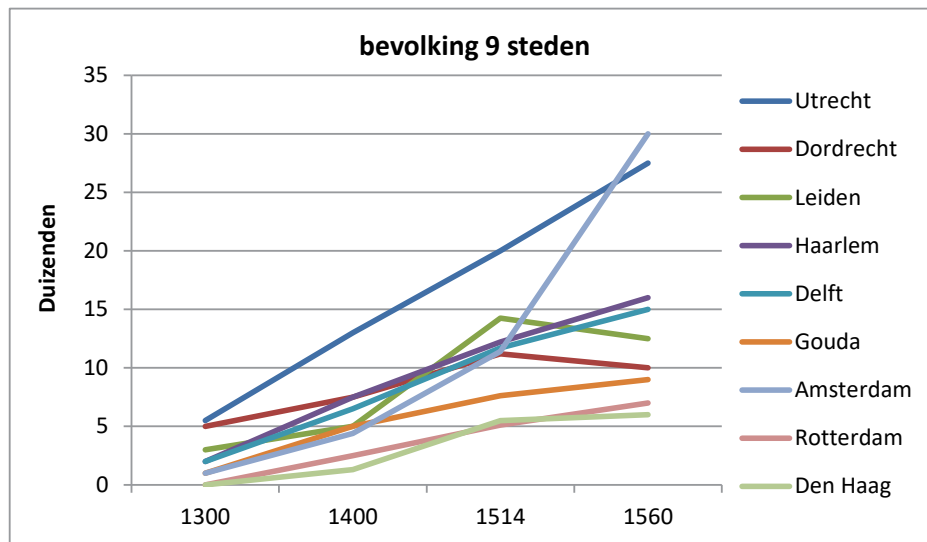
72 De Boer 1992, 52.

73 Huizinga 1948, 274.

74 De Boer 1978, 337.

75 Ketner 1946, 6.

76 Van Tielhof 1995, 23.



### De demografische ontwikkeling tussen 1300 en 1560

In 1300 bedroeg het totale aantal inwoners van de negen steden in het Randstedelijk gebied naar schatting 19.500. Utrecht en Dordrecht waren in demografisch opzicht op dat moment veruit de belangrijkste steden. Leiden, Haarlem en Delft volgden hierop. Gouda, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag waren klein. Van de laatste twee steden zijn rond 1300 zelfs bij benadering geen bevolkingsgegevens bekend. Tussen 1300 en 1400 steeg het bevolkingsaantal van de negen steden met gemiddeld 332 personen per jaar en de verhouding tussen de steden wijzigde drastisch. De relatieve afname van het demografische belang van Dordrecht was bijzonder groot. Ook de andere twee steden uit de top drie van 1300, Utrecht en Leiden, verloren in deze periode demografisch aan gewicht ten opzichte van de overige Randstadsteden. Die relatieve afname kwam door de sterke groei van de overige zes steden. Utrecht was demografisch gezien nog steeds de belangrijkste stad, maar de verschillen tussen de steden waren minder groot geworden. In 1514 waren de demografische verschillen tussen de steden klein. Na 1514 werden de verschillen groter. Tussen 1514 en 1560 nam het belang van Leiden en Dordrecht sterk af en dat van Amsterdam toe.



AFBEELDING 2.4 Kaartbeeld van het Randstadgebied in 1500

## § 2.2 Wording stadsplattegronden

### Utrecht

#### Rijn en Vecht

Utrecht kwam tot ontwikkeling op een hoger gelegen zandrug waar de Vecht zich afsplitste van de Rijn en vanwaar een landweg naar het oosten liep. De stad heeft een lange voorgeschiedenis die teruggaat tot de Romeinse tijd. De Romeinse kern van de latere stad Utrecht lag aan of bij de splitsing van Rijn en Vecht.<sup>77</sup> Vanaf 40 na Christus bouwden de Romeinen daar een castellum, een verdedigingsfort dat onderdeel uitmaakte van de Limes. Door veranderingen in de rivierloop heeft dat splitsingspunt zich naderhand verlegd.<sup>78</sup> In de tweede helft van de achtste eeuw werd het voormalige castellum verheven tot bisschopszetel en nadien groeide Utrecht uit tot het religieuze, culturele en bestuurlijke

<sup>77</sup> Van Dinter 2013, 20.

<sup>78</sup> Van Rooijen 2010, 20; Van Vliet 2003, 81.

centrum van de Noordelijke Nederlanden. Vanuit het Rijngebied en Vlaanderen kon men via de Kromme Rijn en de Vecht Scandinavië en het Oostzeegebied bereiken, en omgekeerd. Langs de toenmalige zuidoever van de Vecht ontstond vanaf het laatste kwart van de tiende eeuw een langgerekte handelsnederzetting. Utrecht groeide in de elfde eeuw uit tot een belangrijk knooppunt in de lange afstandshandel, met vier jaarmarkten.<sup>79</sup> Omstreeks 1050 werd een begin gemaakt met de grootschalige ontginning van de veengebieden rond de stad en daardoor werd de betekenis van Utrecht als marktcentrum voor de omgeving versterkt.<sup>80</sup>

Toen na 1122 de bereikbaarheid van Utrecht verslechterde als gevolg van de afdamming van de bovenmond van de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede werd de stad daarvoor gecompenseerd door de verlening van stadsrechten, met inbegrip van het recht op een verdedigingswal, en de aanleg van de Vaartsche Rijn. De Vaartsche Rijn was echter beduidend ongunstiger dan de eertijds vrije vaarverbinding via de Kromme Rijn en ondanks allerlei verbeteringsmaatregelen bleef de bevaarbaarheid van de waterwegen rond Utrecht nadien problematisch (afbeelding 2.7). In de dertiende eeuw groeide de Noord-Duitse handel op Vlaanderen via Utrecht nog, maar eind dertiende eeuw nam deze snel af, waarschijnlijk als gevolg van aanhoudende conflicten tussen de bisschop en de Hollandse graaf over het mondingsgebied van de Vecht.<sup>81</sup> In bestuurlijk en cultureel opzicht behield de stad haar centrale positie, maar de lange afstandshandel verplaatste zich gaandeweg naar de Geldersche IJssel en naar de nieuwe vaarverbindingen die in Holland ontstonden door de voortgaande veenontginning. De graaf van Holland trachtte daarop kooplieden uit Hamburg en Lübeck een veilige binnenvaartroute door zijn graafschap te bieden. Dit betekende echter niet het einde van de bloei van Utrecht. De Utrechtse burgers vormden een kapitaalkrachtige afzetmarkt. Ten opzichte van de directe omgeving wist Utrecht haar positie als regionaal verzorgingscentrum in die tijd nog verder uit te bouwen, mede door de voortgaande veenontginningen in de Vechtstreek, de Ronde Venen en in het Kromme Rijngebied, en door de intensivering van de agrarische benutting van de Stichtse zandgronden.<sup>82</sup>

In demografisch opzicht is er met betrekking tot de periode vóór 1300 weinig bekend over de bevolkingsontwikkeling van Utrecht. In de veertiende en vijftiende eeuw was de stad de grootste van de negen steden. De bevolking groeide in die periode sterk, van 5.500 in 1300 tot 13.000 in 1400 en 20.000 in 1514. Desalniettemin nam het demografische overwicht van de stad ten opzichte van de overige acht steden toen af: in 1300 bedroeg het aandeel van Utrecht in de demografische omvang van de negen steden 28,2%, in 1400 was dat gedaald naar 24,7% en in 1514 naar 20,2%.

### **Verschuiving naar de Oudegracht (afbeelding 2.8)**

Het proces van stadswording vond in Utrecht eerder plaats dan in de overige steden. In de elfde eeuw werd een begin gemaakt met een aantal grote bouwprojecten. De dom, gesitueerd op de plek van het voormalige Romeinse castellum, werd vergroot en er omheen werden verscheidene nieuwe kerken en het keizerlijk paleis gebouwd. Op de hogere stroomruggen langs de Vecht en de Rijn, die toen nog een ander verloop hadden, lagen drie handelsnederzettingen. De langgerekte nederzetting langs de zuidoever van de Vecht lijkt in de elfde eeuw de belangrijkste te zijn geweest.<sup>83</sup> Deze breidde zich toen nog uit en vermoedelijk werd daar eind elfde eeuw een markthal gebouwd.

---

79 Destijds waren er in Europa maar weinig steden met vier jaarmarkten (Van Vliet 1995, 20).

80 Buitelaar 1993, 208-210.

81 Van Vliet 1995, 28.

82 Buitelaar 1993, 152-210; Palmboom 1995, 209-243; Dekker 1983, 265-278, 150-161.

83 Over de plek van de belangrijkste handelsnederzetting in de elfde eeuw, genaamd Stathe, zijn de meningen verdeeld. Meestal wordt deze gesitueerd ten zuidwesten van het bisschoppelijke fort, bij de Buurkerk, maar volgens Van Rooijen lag die langs de Vecht (Van Rooijen 2010, 12; Hoekstra 2011).

Na de aanleg van de Oudegracht in 1122, die een nieuwe verbinding vormde tussen Rijn en Vecht, verschoof de kern van de handelsactiviteiten hier naartoe. Het zwaartepunt lag ten westen van de Dom, rond de zogeheten Borchbrug. Hier stonden de parochiekerk (ca. 1200), verschillende markthallen, de lakenhal (ca. 1272) en de schepenbank. De markten werden op de kades langs de Oudegracht gehouden. Een aantal hoofdroutes werd eind dertiende eeuw bestraat. Naast deze kern kregen de twee nederzettingen in het noorden en zuiden van de stad een eigen parochiekerk. Rond 1250 begon men met de aanleg van werfkelders aan de Oudegracht (afbeelding 2.9). Het marktgebied werd uitgebreid. Er kwamen vier nieuwe bruggen over de Oudegracht, waar tevens markten plaatsvonden.<sup>84</sup> De stad breidde aan beide zijden van de Oudegracht uit. Er was een marktplein, de Neude. Deze lag aan de doorgaande rijweg voor oost-westverkeer.<sup>85</sup> Tussen 1300 en 1450 groeide de stad verder. Het meest opvallend is dat de kern van de handelsnederzetting midden veertiende eeuw aan de oostzijde van de Oudegracht is uitgebreid. In de bocht van de Oudegracht kwam rond 1350 de Ganzenmarkt gereed, waarvoor een deel van de oude loop van de Rijn werd gedempt. Verder kregen de schepenbank (1343), waag (1350), stadskraan (1402), het vleeshuis (tot 1432) en de lakenhal (1473) daar een plek (afbeelding 2.5). Vanwege verdere vergroting van de Buurkerk werd de daarbij gelegen markt in 1391 verplaatst naar de Mariaplaats. Er kwam veel bebouwing bij en er werden nieuwe straten aangelegd (afbeelding 2.6).



AFBEELDING 2.5 Fragment van de vogelvluchtkaart door Anthonie van Wijngaerde, ca. 1558

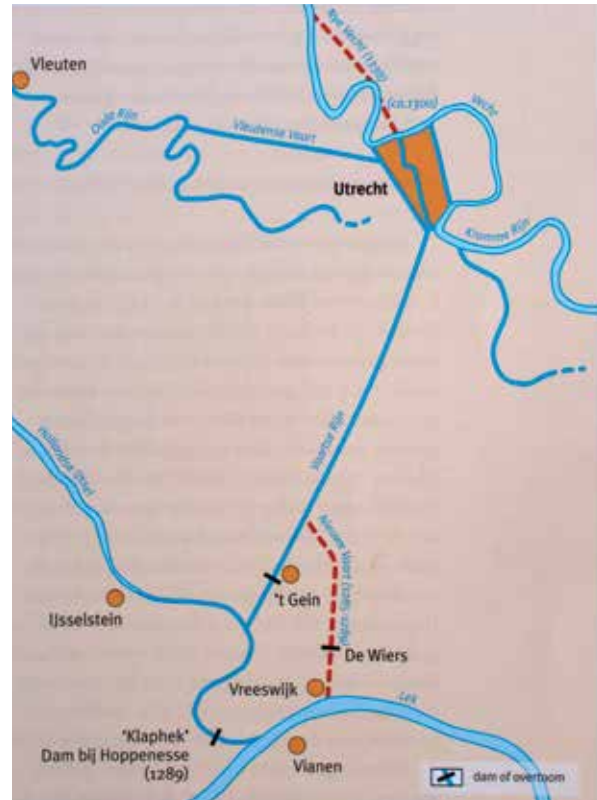
84 Van Vliet 1995, 34.

85 Brugman 1995, 48.





AFBEELDING 2.6 Straten ca. 1300

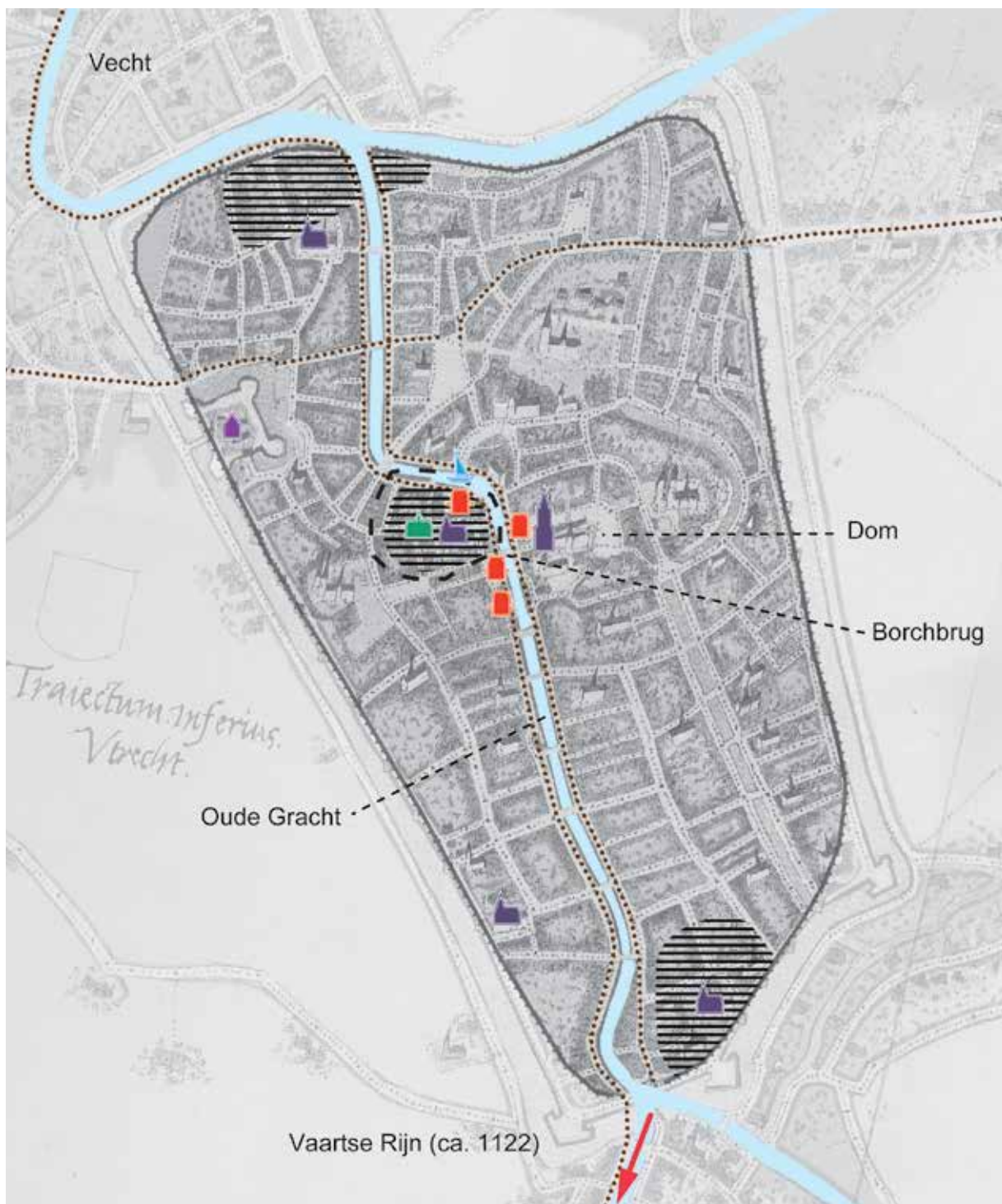


AFBEELDING 2.7 Nieuwe waterwgen rond Utrecht ca. 1300

In de stadsplattegrond van Utrecht deden zich twee verschuivingen in de stedelijke kern voor. Tot 1122 lag de kern vermoedelijk in het noordoosten langs de Vecht. In de twaalfde eeuw verschoof het economische zwaartepunt naar de Oudegracht. Dit zou niet alleen te verklaren zijn vanuit de slechtere bevaarbaarheid van de Kromme Rijn, maar ook door wijzigingen in het bovenregionale handelssysteem, waardoor de marktfunctie van de stad veranderde.<sup>86</sup> In de veertiende eeuw vond een verplaatsing plaats naar de oostzijde van de Oudegracht. Utrecht werd voor de bovenregionale goederenstromen steeds minder aantrekkelijk. Er vond vooral een groei van de regionale markten plaats. De landweg en de Neude en Ganzenmarkt waren hierin een belangrijke schakel.

86

Van Rooijen 2010, 39.



**AFBEELDING 2.8** De stadsplattegrond van Utrecht in 1300 (links) en 1450 (rechts)

In de elfde eeuw lagen er in Utrecht drie nederzettingen langs de Vecht en de Rijn. Die hadden toen nog een ander verloop, wat niet zichtbaar is op de kaart. De nederzetting in het noorden van de stad langs de Vecht was vermoedelijk de belangrijkste. Na de aanleg van de Oudegracht in 1122 ging deze de structuur van de stad bepalen. In de bocht van de Oudegracht, bij de Borchbrug, kwam een stedelijke kern tot ontwikkeling. De parochiekerk, schepbank en diverse handelsgebouwen werden er gevestigd. Op de kades langs de gracht werden markten gehouden. Ook het stratenpatroon was erop gericht. Ten noordoosten van de kern lag aan de oostwest lopende landweg een marktplein. Tussen 1300 en 1450 heeft de stedelijke kern zich uitgebreid naar de oostzijde van de Oudegracht, waar naast de schepbank diverse handelsgebouwen een plek kregen en waar de Ganzenmarkt was aangelegd. De bebouwing was, binnen de omwalling van 1122, uitgebreid.





AFBEELDING 2.9 Reconstructietekening van de bouw van een werfkelder in Utrecht

## Dordrecht

---

### Haven aan rivieren

Dordrecht lag gunstig in de Rijn- en Maasdelta. Politiek behoorde de stad tot het graafschap Holland, maar economisch gezien was zij meer verbonden met Zeeland en Vlaanderen. De stad ontleent haar hoofdstructuur aan het veenriviertje de Thuredrith. Over de loop van dit water in de elfde en twaalfde eeuw, en daarmee samenhangend het belang ervan voor de ontwikkeling van Dordrecht, zijn de meningen verdeeld. De discussie spitst zich toe op de vraag of de Thuredrith in deze periode een zelfstandig veenriviertje was en bijgevolg een regionaal belang had, of dat deze via de Dubbel in verbinding stond met de Maas en zo een schakel vormde in de bovenregionale goederenstromen.<sup>87</sup> Met de laatste opvatting hangt de vraag samen vanaf wanneer die verbinding er dan zou zijn geweest. Duidelijk is wel dat het gebied van de latere Grote Waard, gelegen tussen de Merwede en de oude loop van de Maas, in de loop van de elfde en twaalfde eeuw steeds verder werd ontgonnen en dat daardoor de betekenis van de Thuredrith voor Dordrecht is toegenomen. Naast de Thuredrith heeft de Maas de ruimtelijke ontwikkeling van de stad sterk bepaald. In de periode 1135-1160 was sprake van een grote dynamiek in de waterlopen van de Rijn- en Maasdelta.<sup>88</sup> Belangrijk voor Dordrecht was de verlegging van de hoofdstroom van de Maas naar de Alm omstreeks 1135. Dordrecht kwam daardoor opeens

---

<sup>87</sup> Over de loop van de Thuredrith en de rivieren rond Dordrecht is vanwege diverse overstromingen en de bijgevolg grootschalige veranderingen in de waterlopen veel onduidelijk. De discussie over de veranderingen van de waterlopen is bekend geworden onder de naam 'Het Dordtse probleem'. Naast de loop van de Thuredrith spitst deze discussie zich toe op de vraag of de Dordtse en de Zwijndrechtse Waard altijd al door water van elkaar gescheiden waren of dat dit oorspronkelijk een gebied was dat pas later (over de datering bestaat eveneens discussie) als gevolg van overstromingen is gescheiden. Tevens zijn de meningen verdeeld over de vraag of het zuidwestelijke deel van de Voorstraatshaven natuurlijk of gegraven is (Sarfatij 2007, 42-45).

<sup>88</sup> Sarfatij 2007, 39 en 44.

gunstig te liggen ten opzichte van de handelsroutes tussen de Britse eilanden, de Duitse landen, de streken langs de bovenloop van de Maas en Vlaanderen.

De stad profiteerde van begin af aan sterk van het bovenregionale goederenverkeer en kent geen lange voorgeschiedenis.<sup>89</sup> Een oorkonde van de graaf van Holland uit 1200 – de eerste keer dat Dordrecht wordt genoemd – merkt de inwoners van Dordrecht aan als oppidanos (burgers) en noemt de scabini de Durdreth (schepenen) onder de getuigen.<sup>90</sup> De eerste vermelding van de grafelijke tol ter plaatse dateert van 1220. In de tweede helft van de dertiende eeuw brak de Maas in noordelijke richting door naar de Waal bij Woudrichem. Dit heeft de positie van Dordrecht tot de centrale markt voor de bovenregionale en regionale goederenuitwisseling versterkt, te meer omdat in het laatste kwart van de dertiende eeuw de Rijn- en Maashandel sterk groeide.<sup>91</sup> De stad moet vanuit zee gemakkelijk toegankelijk zijn geweest.<sup>92</sup> Dordrechts centrale positie in het handelsverkeer werd in 1299 bevestigd met de verlening van het stapelrecht. Pogingen om een op export gerichte lakennijverheid op te zetten waren weinig succesvol.<sup>93</sup> De regionale verzorgingsfunctie van de stad werd gaandeweg versterkt door de voortschrijdende ontginning van het veengebied van de latere Grote Waard. Er kwamen bepalingen dat producten uit de omgeving verplicht in Dordrecht op de markt moesten worden gebracht. Door de ondergang van de Grote Waard rond 1424 verloor die regionale functie veel van haar eerdere belang.<sup>94</sup>

In 1300 was het demografische gewicht van Dordrecht met 5.000 inwoners groot ten opzichte van de andere Hollandse steden. Hoewel het bevolkingsaantal tussen 1300 en 1400 met 50% toenam tot 10.000, verminderde het belang van de stad in relatie tot de overige hier onderzochte steden drastisch, van 25,6% in 1300 tot 14,2% in 1400 en 11,3% in 1514.

### **Thuredrith als hoofdader (afbeelding 2.11)**

Over de vroege ruimtelijke ontwikkeling van Dordrecht is als gevolg van bovengenoemde overstromingen veel onduidelijk. Grondsporen wijzen erop dat rond het midden van de twaalfde eeuw langs beide zijden van de Thuredrith kleine terpjes met bewoning lagen. Ook rond de huidige Grote Kerk gaan de bewoningssporen terug tot het midden van de twaalfde eeuw, de periode waarin een begin werd gemaakt met de bouw van de kerk. Langs de Wijnstraat bij de Tolbrug gaan de bewoningssporen terug tot het laatste kwart van de twaalfde eeuw.<sup>95</sup> De nederzetting kenmerkte zich door een langgerekte smalle verkaveling.

In de dertiende eeuw werd de Thuredrith versmald en geschikt gemaakt om als haven te functioneren en bij de Tolbrug verscheen een grafelijke toltoren (1220).<sup>96</sup> In korte tijd groeide langs beide oevers van de Thuredrith een handelsnederzetting. Tussen de bebouwing kwamen smalle steegjes voor aan- en afvoer (afbeelding 2.13). Midden dertiende eeuw was er een grote ruimtelijke dynamiek en werd rond de grafelijke toltoren een stedelijke kern gevormd. In korte tijd verzeen er een lakenhal (ca. 1250) en

---

89 Dit blijkt uit archeologische en schriftelijke bronnen (Henderix 1977, 52; Sarfatij 2007, 256-257).

90 OHZI, nr. 241; Van Herwaarden 1996, 19.

91 Van Herwaarden 1996, 44.

92 Dat blijkt uit een oorkonde uit 1276 (OHZIV, nr. 1867).

93 In 1276 en 1277 werden verschillende maatregelen uitgevaardigd die het voor wolbewerkers van elders voordelig maakten om zich in Dordrecht te vestigen (OHZ III, nrs. 1749, 1767 en 1806; Van Herwaarden 1996, 41-42).

94 In 1421 en in 1424 troffen stormvloed de Nederlandse kust, beide bekend onder de naam Sint Elizabethsvloed. Dijken braken door en diverse polders overstromden. Ook deden zich rivieroverstromingen voor.

95 Sarfatij 2007, 91.

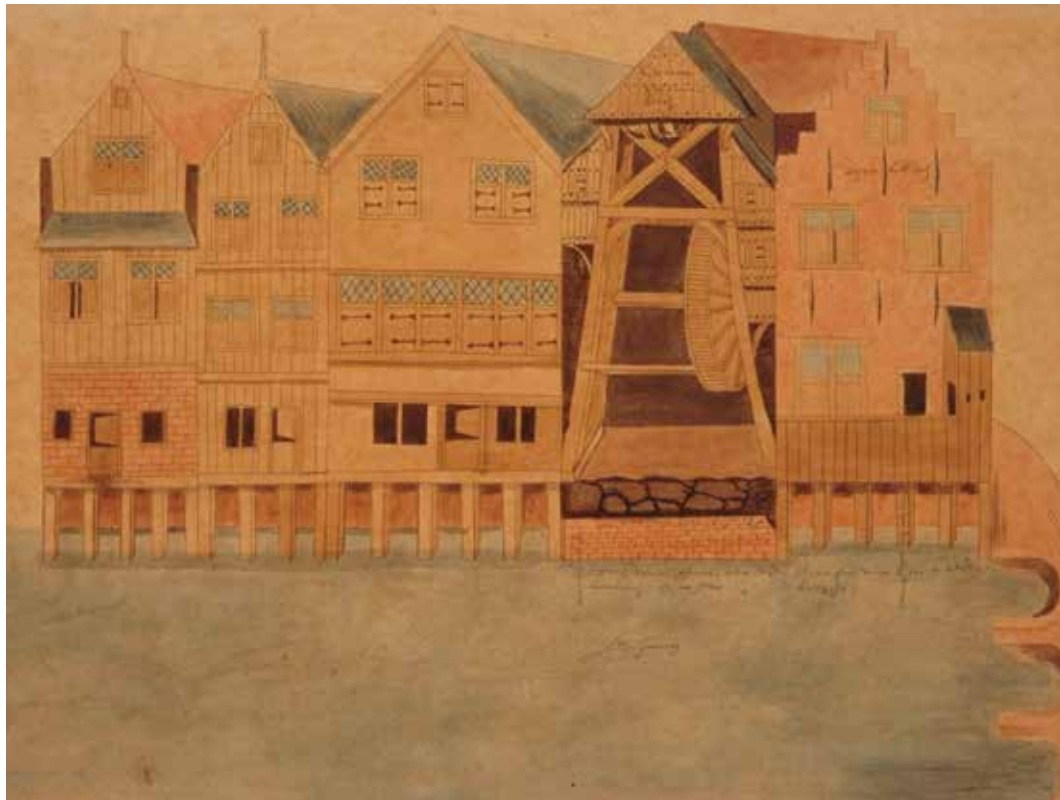
96 De eerste vermelding van de haven is in een oorkonde in 1276 (OHZIV, nr. 1867).

een vleeshal met raadzaal en gevangenis (1284).<sup>97</sup> Het stadsbestuur gaf opdracht de ruimte rondom deze hal te bestraten.<sup>98</sup> Tevens kwamen er een Minderbroeder- en Augustijnenklooster, een gasthuis, een waag, een broodhuis en een school.<sup>99</sup> In 1273 stond er aan de haven een windas voor het laden en lossen van de goederen (afbeelding 2.10).<sup>100</sup> De systematische ophoging van het woonniveau en de concentratie van stedelijke functies wijzen erop dat deze nieuwe stedelijke structuur in het midden van de dertiende eeuw doelbewust werd gecreëerd. De verschillende maatschappelijke krachten (de graaf, het stadsbestuur, de vooraanstaande burgerij) die in deze kern werkzaam waren, zullen betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van de nieuwe kern. Volgens Sarfatij moet er sprake zijn geweest van een strak geleide bemoeienis van bovenaf, maar hoe dat in zijn werk is gegaan is niet duidelijk.<sup>101</sup>

Vanaf de tweede helft van de dertiende eeuw breidde de havenfunctie zich uit in de richting van de Maas. Deze werden steeds afgesloten met een houten beschoeiing, maar er zijn ook restanten van een stenen kademuur van ca. 1240-1260 aangetroffen.<sup>102</sup> Op de smalle strook grond tussen de Wijnhaven en de Merwede stonden de huizen aan de Wijnstraat en strekten de erven zich uit tot aan de rivieroever. Gaandeweg werden die achtererven steeds verder opgehoogd en aangeplempt, zodat er stukje bij beetje land werd gewonnen.<sup>103</sup> Het lijkt erop dat dit op systematische wijze gebeurde. Ten behoeve van het laden en lossen van de schepen werden steigers gebouwd die vanaf de oever de rivier instaken (afbeelding 2.12). Aan de noordoostzijde werd begin veertiende eeuw een havenhoofd aangelegd. Dwarsstraten verbeterden de connectie tussen het handelscentrum langs de binnenhaven en de Maas. In het derde kwart van de dertiende eeuw werden diverse houten bruggen aangelegd, wat de verbinding tussen beide zijden van de Thuredrith ten goede kwam. Naast de Tolbrug en Visbrug kwamen er drie nieuwe bruggen bij. De Tolbrug werd herhaaldelijk vernieuwd en er werden voorzieningen getroffen om onder de Grote Brug af te kunnen meren.<sup>104</sup> In de tweede helft van de veertiende eeuw werd de Nieuwe Haven (ca. 1410) aangelegd, al zou deze in deze periode niet tot ontwikkeling komen.<sup>105</sup>

In tegenstelling tot de Poortzijde kende de Landzijde in deze periode nauwelijks dynamiek. Economisch belangrijke activiteiten vonden daar niet plaats en de bebouwing bleef er schaars. Strategisch was de Landzijde voor Dordrecht wel van groot belang. Om die reden verwierf de stad in 1271 het recht daar een gracht aan te mogen leggen.<sup>106</sup> In 1284 wist de stad zelfs te bewerkstelligen dat alle gronden binnen die gracht te koop of te huur aan schepenen en raadsliden aangeboden dienden te worden.<sup>107</sup>

- 
- 97 OHZ IV, nr. 2179.  
98 Burgers 1995, 24.  
99 Het klooster wordt voor het eerst genoemd in 1248, het gasthuis in 1268. Beide vervulden een functie voor de stad en de graaf (Hendriks 1977, 52). De waag wordt voor het eerst in 1274 genoemd. Het gasthuis, de minderbroeders, begijnen en augustijnen worden voorts genoemd in een oorkonde uit 1285 (OHZ IV, nr. 2260), de scholen in een oorkonde uit 1289 (OHZ IV, nr. 2395), het meelhuis in 1293.  
100 OHZ III, nr. 1637.  
101 Sarfatij 2007, 273-276.  
102 Vermoedelijk was hier door rivieroverstromingen rond het midden van de twaalfde eeuw veel land verloren gegaan (Sarfatij 2007, 44 en 242). Het proces van landaanwinning is gedetailleerd geanalyseerd op basis van archeologische vondsten nabij de Tolbrugstraat (Sarfatij 2007, 91-92).  
103 Sarfatij 2007, 245.  
104 Burgers 1995, 25, 34, 46, 48, 56 en 57.  
105 Sarfatij 2007, 45.  
106 OHZ III, nr. 1561.  
107 OHZ IV, nr. 2175.



**AFBEELDING 2.10 De kraan in Dordrecht**

De kraan Swartzenborch aan de Wijnstraat bij de Wijnbrug. Tekening uit het begin van de zestiende eeuw.

In de veertiende eeuw kende de stad op ruimtelijk gebied nog enige dynamiek. Bekend is dat er in 1387 een lakenhal werd opgericht.<sup>108</sup> In 1401 was er bij de Steegoversloot een veemarkt. In 1411 hadden de vleeshouwers een grote en een kleine hal, en de viskopers een grote en kleine markt. Opvallend is vooral de verplaatsing van de lakenhal naar het westen in de tweede helft van de veertiende eeuw. Deze werd toen, net als in de metropool Brugge, op een overkluizing over het water van de haven gebouwd. Daarnaast werd de grafelijke herberg verplaatst van de Poort- naar de Landzijde, vlakbij de Tolbrug.<sup>109</sup>

De verantwoordelijkheid van het stadsbestuur voor de aanleg en het onderhoud van bruggen en steigers bleef in de dertiende eeuw beperkt. In de veertiende eeuw nam de stedelijke bemoeienis met de inrichting van de ruimte toe. Dat kwam onder andere tot uiting in het vastleggen van rooilijnen.<sup>110</sup> Eind veertiende eeuw blijken de burgemeesters verantwoordelijk te zijn voor de stedelijke werken, de zogenoemde 'tymmeringe', en had de stad timmerlieden, metselaars, smeden en stratenmakers in dienst. Aanleg en onderhoud van de stegen en beschoeiingen langs de grachten bleef echter nog een verplichting van de inwoners.<sup>111</sup>

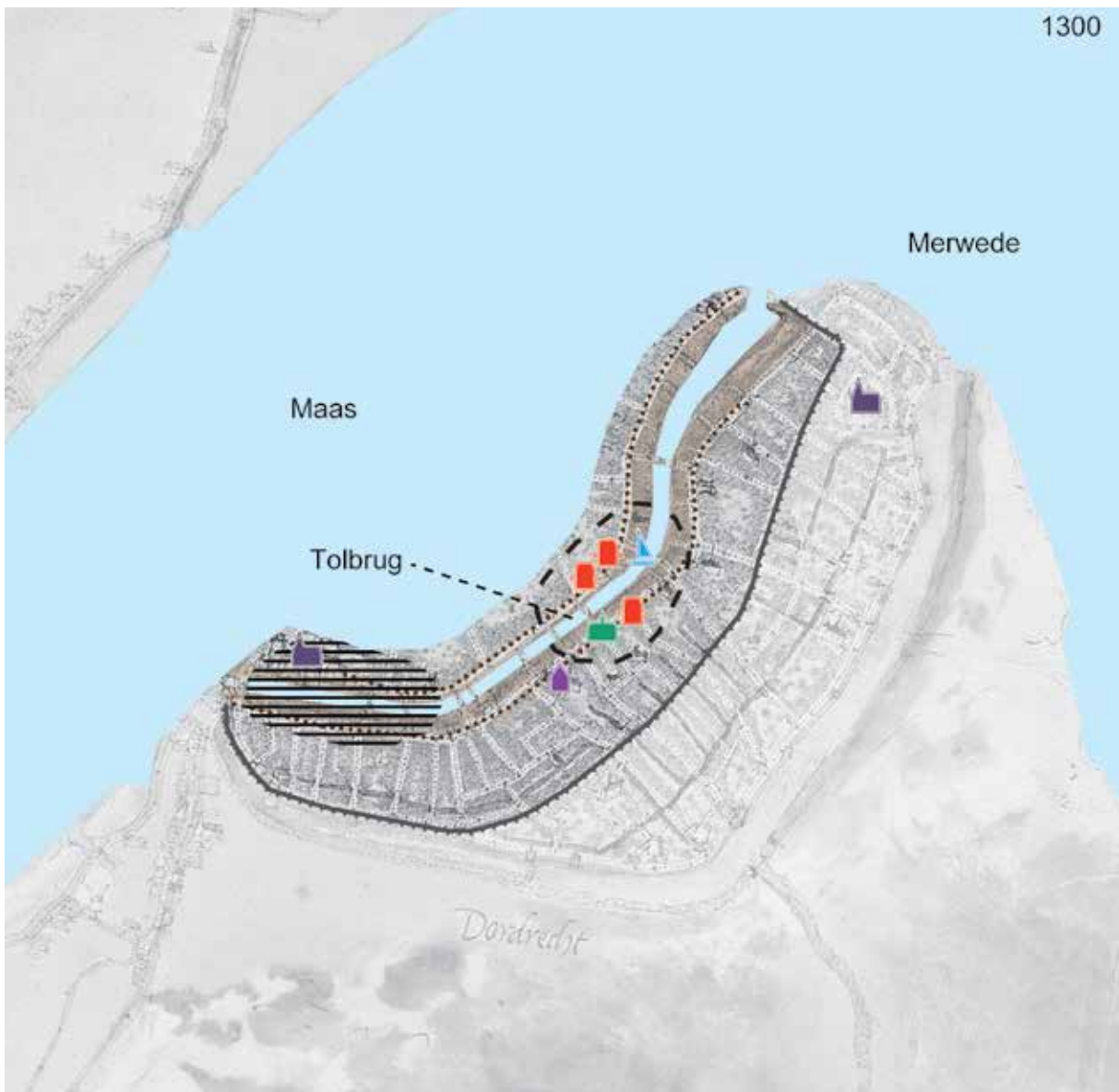
---

108 Kaptein 1998, 42.

109 Van Heiningen 2005.

110 Sarfatij 2007, 260.

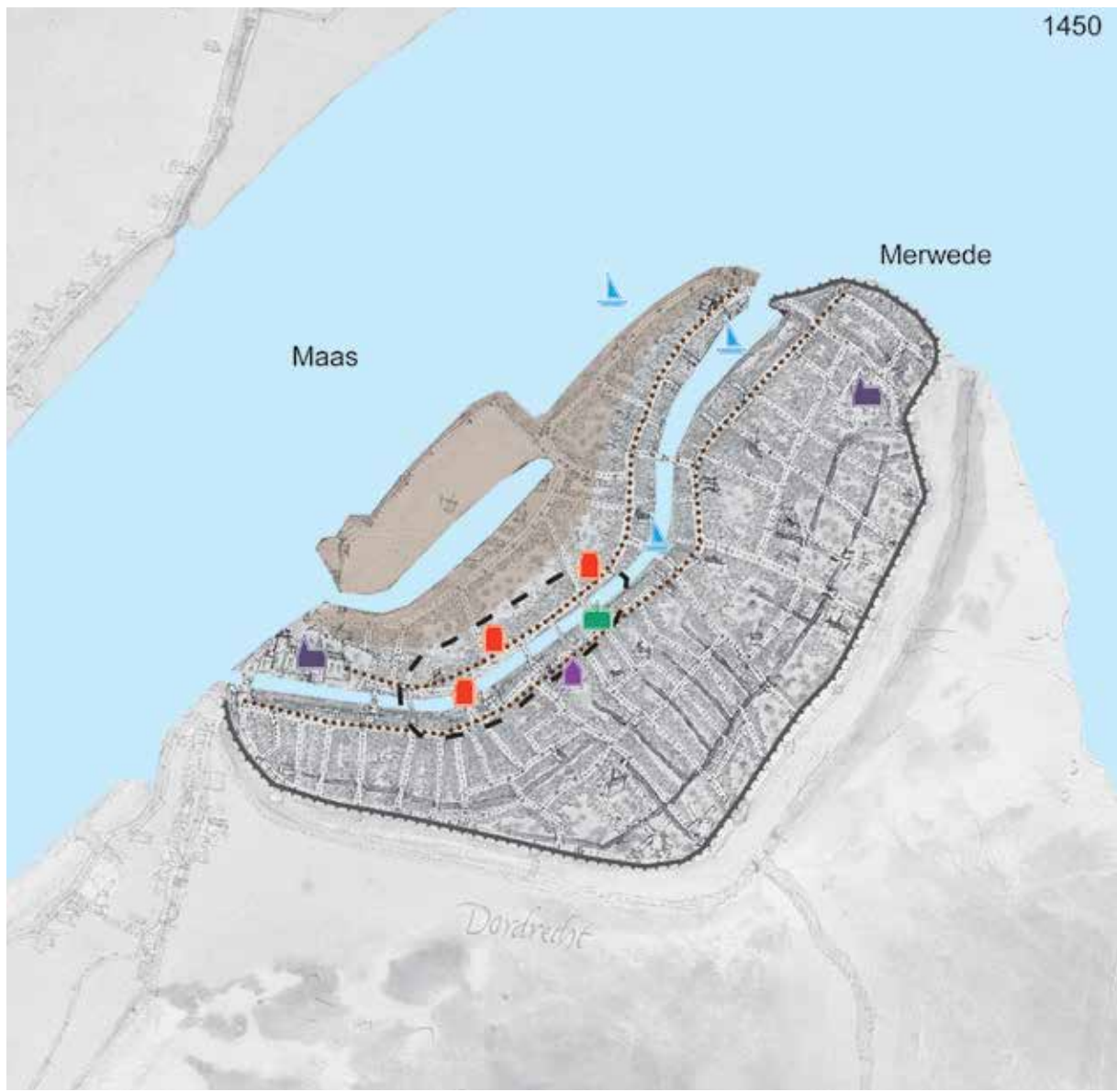
111 Keurboek Dordrecht 1401.



**AFBEELDING 2.11** De stadplattegrond van Dordrecht in 1300 (links) en 1450 (rechts)

Dordrecht dankt haar ontwikkeling tot belangrijkste handelsstad van Holland aan haar gunstige ligging op het kruispunt van noord-zuid en oost-west lopende waterwegen in de grote delta van Rijn en Maas. De structuur werd bepaald door de Thuredrith, een veenrivier die uitmondde in de Maas, en de aan weerszijden van het water lopende dijken (Wijnstraat en Voorstraat). De pre-stedelijke bewoningskern lag ter hoogte van de Grote Kerk (midden twaalfde eeuw). Na 1200 verschoof het zwaartepunt naar de Tolbrug en tussen 1250 en 1300 ontwikkelde zich hier in korte tijd een stedelijke kern, met de grafelijke toltoren, de lakenhal en een vleeshal met raadzaal en gevangenis. De Thuredrith fungeerde als haven en hier lagen de huizen van de wijnhandelaren. Het toenemende belang van het scheepvaartverkeer blijkt uit de uitbreiding van de woonbebouwing, de aanleg van havenhoofden in het water en het ontstaan van nieuwe dwarsroutes tussen de Oude Haven en de Maas. Tussen 1300 en 1450 werd grond gewonnen op de Maas en werd de Nieuwe Haven aangelegd. Ook vond binnen de stad verdichting plaats. Er kwamen veel nieuwe straten bij die ten dele werden verhard en daarnaast werden de rooilijnen vastgelegd. Ten westen van de Tolbrug verrezen de lakenhal en de vleeshal. Het zwaartepunt werd gevormd door de Oude Haven, waar omheen de belangrijkste publieke gebouwen lagen.







AFBEELDING 2.12 Impressietekening van de steiger in de Maas in het verlengde van de Tolbrugstraat



AFBEELDING 2.13 Voormalige pakhuizen aan het water in Dordrecht  
Tussen de huizen lagen smalle stegen voor de aan- en afvoer van goederen.

## Leiden

### De kern van het graafschap Holland

Leiden ontstond op de plek waar de Oude Rijn zich in twee armen splitst. De regio's ten zuiden en noorden van de Rijn werden met elkaar verbonden door de Mare en de Leidsche Vliet en door een parallel aan die watergangen lopende weg. In de elfde eeuw was ter plaatse van het latere Leiden al sprake van enige marktactiviteiten en speelde de plaats een zekere rol in de bovenregionale goederenstromen. Rond het midden van de elfde eeuw kreeg de prille nederzetting een krachtige impuls toen het economische en militaire zwaartepunt in dit deel van het graafschap Holland werd verplaatst van Rijnsburg naar Leiden. Die verplaatsing betrof zowel de grafelijke burcht als het burggraafschap, de muntslag<sup>112</sup> en de tolheffing.<sup>113</sup> Het knooppunt van Mare, Vliet en Rijn kon daardoor uitgroeien tot het bestuurs- en marktcentrum van Rijnland. De vestiging van het grafelijke hof gaf omstreeks 1100 een nieuwe impuls aan die ontwikkeling.<sup>114</sup> Aangenomen wordt dat Leiden haar eerste stadsrecht tussen 1213 en 1217 heeft gekregen.<sup>115</sup> Inwoners van Leiden kregen tolvrijstelling en speciale bescherming in het graafschap Holland. In de tweede helft van de veertiende eeuw bloeide de lakennijverheid sterk op. Het belang van de stad nam daardoor in de vijftiende eeuw toe.

In 1300 was Leiden met 3.000 inwoners de op drie na grootste van de negen steden. Van de totale bevolking in die steden woonde toen 15,4% in Leiden. In de veertiende eeuw groeide de bevolking weliswaar tot 5.000 in 1400, maar in verhouding tot de overige steden nam het demografische belang van de stad af tot 9,4%. In 1514 was Leiden uitgroeid tot de op twee na grootste stad. Met 12.500 inwoners maakte de stad 14,4% van het totaal uit.

<sup>112</sup> Blijkens muntvondsten in Scandinavië en Rusland liet graaf Dirk IV vanaf ca. 1039 in de burcht van Rijnsburg munten slaan (Lugt 2012, 49), terwijl de muntslag ten tijde van Floris I in de burcht van Leiden was gevestigd (Lugt 2012, 55). Na 1080 liet de graaf zijn munten in Vlaardingen slaan (Lugt 2012, 56).

<sup>113</sup> Lugt 2012, 57-58; Blok 1986, 171.

<sup>114</sup> Lugt 2012, 125.

<sup>115</sup> Lugt 2012, 170.

### Drie bewoningskernen rond de Rijn (afbeelding 2.14)

Al in de elfde eeuw lag bij Leiden een kleine nederzetting. Graaf Floris II vestigde bij de Rijn en oostelijk van de Leidse Vliet een hof. Op het knooppunt van de water- en landwegen, op de smalle strook land tussen het grafelijke hof en de Rijndijk, kwam in de twaalfde eeuw een kleine nederzetting van handelaren en nijverheidslieden tot ontwikkeling. De kapel op het grafelijke grondgebied werd toen een parochiekerk, de Rijndijk werd opgehoogd en deels voorzien van houten planken en de oversteek over de Rijn werd vergemakkelijkt door de bouw van een brug, de huidige Visbrug.<sup>116</sup> Ten oosten daarvan stond op een kunstmatige hoogte de burcht. Ook ten noorden van de Rijn kwam langs de Mare een kleine nederzetting tot bloei.

Vermoedelijk werd het grafelijke gebied reeds rond 1229 bij de stad getrokken.<sup>117</sup> Daarnaast werd in de Rijn land aangeplempt en opgehoogd.<sup>118</sup> Langs de Rijndijk stond de bebouwing met achtererven aan de Rijn en vanuit deze erven vond systematisch landaanwinning plaats. Tussen de bebouwing kwamen smalle steegjes voor aan- en afvoer. De handelsactiviteiten concentreerden zich langs de Rijn op het nieuw aangewonnen stuk land. Ter hoogte van de Visbrug werd een open ruimte voor de markten gecreëerd. Hier kwamen de waag en de stadskraan. In 1294 werd de Waard, het gebied tussen beide Rijnarmen, door graaf Floris V bij het stadsgebied gevoegd en ter ontginning uitgegeven.<sup>119</sup> Ook uit de publieke gebouwen blijkt dat het verstedelijkingsproces gaande was. Zo werd aan de Breestraat (de Rijndijk) het Sint Catharinagasthuis gesticht en ontstonden in de nabijheid van het grafelijke hof het begijnhof en een Latijnse school. Begin veertiende eeuw waren er drie kerken: de Sint Pieterskerk nabij het grafelijke hof, de Hooglandse kerk (ca. 1314) in de Waard en een kapel in Maredorp (ca. 1300, in 1340 verheven tot parochiekerk).

Midden veertiende eeuw kon de groei van de bevolking, nijverheid en handel niet meer binnen de bestaande stadswallen worden opgevangen. Tussen 1346 en 1355 werd de stad in noordelijke (Mare) en westelijke (de Waard) richting vergroot en na 1386 kreeg zij van de Hollandse graaf toestemming tot een uitbreiding naar het zuiden. Vanwege de uitbreidingen en doordat het grafelijke gebied bij de stad is getrokken, is de loop van de zuidelijke invalsroute verlegd. De bloeiende lakennijverheid was met name in het zuiden van de stad gevestigd. In 1366 was in Leiden een wanthuis gevestigd.<sup>120</sup> Al vóór 1350 verrees aan de Breestraat het stadhuis, dat later werd uitgebreid met de vierschaar (1381), de vleeshal en het wanthuis (1412-1413) en een raadzaal (1455). Aan de rivier werden de waag en kraan gebouwd (1455-1458).

De toegenomen complexiteit van de stedelijke ruimte blijkt uit het eerste keurboek, dat het stadsbestuur vermoedelijk in 1370 heeft laten vervaardigen. Hierin zijn namelijk keuren over de ruimtelijke inrichting opgenomen. Ook de aanstelling van poortmeesters in 1357 wijst op toenemende bemoeienis van het stadsbestuur met de inrichting van de stedelijke ruimte.

---

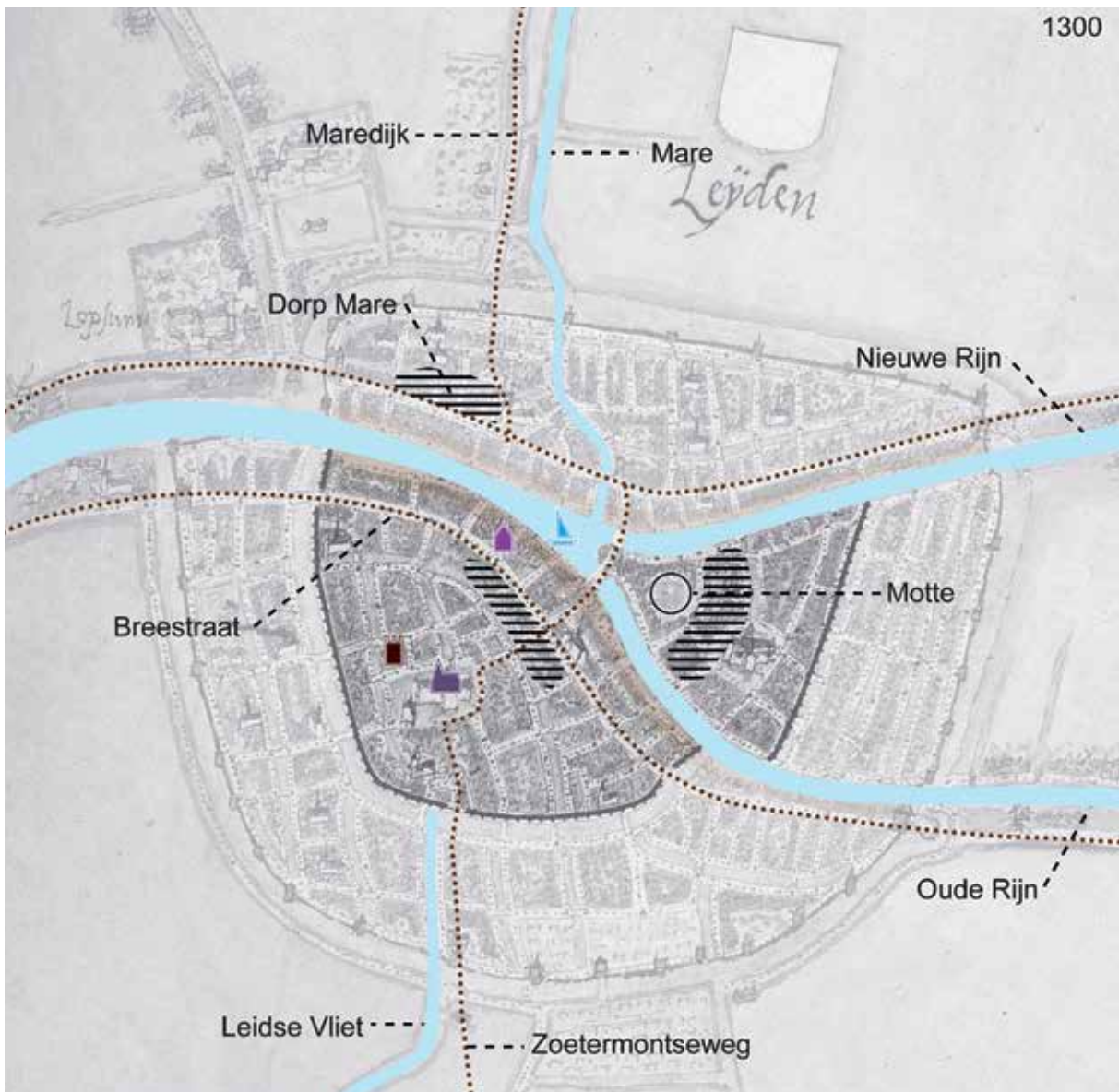
116 Van der Vlist 2002, 22; Van Oerle 1975, 24.

117 Lugt 2012, 211. Floris IV besloot in 1229 tot de aankoop van een vervallen hof in het latere Den Haag en dit zou daarna steeds meer uitgroeien tot de verblijfplaats van de graven van Holland.

118 Van Oerle 1975, 11.

119 Van der Vlist 2002, 32.

120 Kaptein 1998, 42.



**AFBEELDING 2.14** De stadsplattegrond van Leiden in 1300 (links) en 1450 (rechts)

De structuur van Leiden wordt bepaald door de Rijn, die zich hier in twee armen splitst en de noordzuid lopende Mare en de Leidsche Vliet. Bij de kruising van deze routes ontstonden drie nederzettingen: ten noorden van de Rijn lag het dorp Mare, in de punt van de twee Rijnarmen, waar de oudste brug was gesitueerd, bevond zich de burcht, en ten zuiden van de Rijn vestigden de Hollandse graven een hof. De drie nederzettingen hadden een eigen parochiekerk of kapel. Op de smalle strook die het grafelijke gebied van de Rijn scheidde, groeide een nederzetting van handelaren en ambachtslieden. Zij maakten de Rijn geschikt om als haven te functioneren. Tussen 1300 en 1450 was sprake van een omvangrijke expansie en kwam aan de zuidoever van de Rijn bij de Visbrug een stedelijke kern tot ontwikkeling. De economische en bestuurlijke activiteiten concentreerden zich aan de Rijn met een markt, waag en kraan, en langs de Breestraat, waar het stadhuis werd gevestigd. Hierin waren eveneens een vleeshal en lakenhal opgenomen.



### Bestuurs- en marktcentrum op de strandwal

De noord-zuid lopende landweg langs de binnenduinrand was vanouds de ruggengraat van het graafschap Holland. De hoger gelegen strandwal, waarop Haarlem ontstond, was een van de weinige plekken waar men zich tot de grote ontginningen van het waterrijke veengebied kon vestigen en waar overheen transport mogelijk was. Vanaf de tiende eeuw werd het veengebied ten oosten van de strandwal ontgonnen.<sup>121</sup> In het midden van de tiende eeuw kozen de graven een verblijfplaats op de strandwal die begin twaalfde eeuw uitgroeide tot een hof.<sup>122</sup> In de nabijheid hiervan kwam een nederzetting tot ontwikkeling.

Het Spaarne was in de elfde eeuw vermoedelijk nog een smal veenriviertje dat zijn oorsprong had in het Haarlemmermeer. Overstromingen in de twaalfde eeuw zullen de bedding hebben verbreed en ervoor hebben gezorgd dat de rivier onder invloed kwam van de getijdenbewegingen in het IJ en de Zuiderzee. In de dertiende eeuw ging het Spaarne onderdeel uitmaken van de doorgaande vaarverbinding door Holland. De nederzetting kende een bijzonder krachtige groei als markt- en bestuurscentrum van Kennemerland. De handel had vooral een regionale reikwijdte.<sup>123</sup> In 1245 kreeg de nederzetting stadsrechten.<sup>124</sup> In de tweede helft van de veertiende eeuw nam naast de regionale handel de betekenis van de langeafstandshandel voor de stedelijke economie toe. Vanwege de aanwezigheid van schoon water uit de duinen en turf uit de omliggende veengebieden kon een op export gerichte bierbrouwerij opbloeien. Het aantal scheepvaartbewegingen langs Haarlem nam fors toe.<sup>125</sup>

In 1300 telde Haarlem 2.000 inwoners en bood daarmee huisvesting aan 10,3% van de totale bevolking van de negen steden. Van deze steden was Haarlem toen de vierde in rangorde. In 1400 was het relatieve belang met 7.500 inwoners gegroeid tot 14,2%. Haarlem stond daarmee op de tweede plaats na Utrecht. Daarna nam de bevolking nog toe tot 12.210, maar het aandeel van de Haarlemse bevolking in het totaal van de negen steden verminderde tot 12,3% in 1514.

### Grote Markt centraal (afbeelding 2.15)

In het midden van de tiende eeuw kozen de graven een verblijfplaats ten westen van de landweg en begin twaalfde eeuw groeide die plaats uit tot een hof. Aan de oostelijke zijde van de strandwal liep eveneens een weg en hier werd ten behoeve van de zuidelijk van het hof groeiende nederzetting in de eerste helft van de elfde eeuw een kerkje gesticht dat al snel een parochiekerk werd.<sup>126</sup> De open ruimte tussen het hof en de kerk, waar de kern van de nederzetting lag, werd aanvankelijk het Sant genoemd en naderhand aangeduid als Grote Markt, terwijl de landweg bekend stond als de Heerweg. Ook langs het Spaarne zijn sporen van bewoning op terpen aangetroffen.<sup>127</sup>

---

121 Koene 2008, 292-293.

122 De eerste vermelding van de grafelijke aanwezigheid vinden we in een oorkonde van circa 1105 (OHZ I, nr. 101). De eerste vermelding van het hof (curia) dateert weliswaar van 1214 (OHZ I, nr. 347), maar volgens Henderikx (1977, 75 noot 107) is aannemelijk dat deze curia al in de twaalfde eeuw dienst heeft gedaan als grafelijk verblijf en als bestuurscentrum voor Kennemerland (vgl. Marsilje 1995, 19; Numan 1999).

123 Uit de accijnsbrief van 1274 en de tolopbrengsten bij Spaarndam blijkt dat rond 1275 de vervoerde goederen nog uit de regio kwamen (Huizinga 1948, 260).

124 OHZ II, nrs. 672 en 673.

125 De Boer 1978, 318.

126 Verkerk 1995, 63-64; Assema 1987, 118-124; Van Regteren Altena 1982.

127 Poldermans 1983, 62.

Midden dertiende eeuw had Haarlem al een behoorlijke omvang en was er vlakbij de Grote Markt een haventje in het Spaarne.<sup>128</sup> Aangenomen wordt dat er inmiddels langs het Spaarne een smalle strook land was aangeplempt en opgehoogd.<sup>129</sup> De nederzetting was omgeven door een verdedigingsgracht. Uit het stadsrecht van 1245 valt voorts op te maken dat de nederzetting in dat jaar een aantal stedelijke bouwwerken bezat: een gevangenis, een waaggebouw, een klokkentoren en een gebouw waar recht werd gesproken, maar het is niet bekend waar deze gebouwen stonden.<sup>130</sup> Waarschijnlijk was op de hoek van de Smedestraat een plek waar het stedelijke bestuur bijeen kwam. In de tweede helft van de dertiende en de eerste helft van de veertiende eeuw nam het aantal gebouwen met een verzorgende functie toe. In het zuiden kwamen aan de rand van de stad twee gasthuizen, rond de Grote Markt een Dominicanen- en Karmelietenklooster, in het noorden een begijnhof, en buiten de stad een leprozenhuis. De keuze om in Haarlem bedelordekloosters te stichten duidt erop dat er sprake was van een groeiende stedelijke gemeenschap.<sup>131</sup>

Midden veertiende eeuw was de ruimtelijke transformatie groot. Er kwamen veel nieuwe publieke gebouwen bij en dat wijst op een toename van de verzelfstandiging van de stad. In 1347 brandde het grafelijke hof af. De brand was voor graaf Willem V aanleiding om een deel van zijn hof aan de stad over te dragen en een deel aan het klooster van de Dominicanen. Op het gedeelte van het hof dat aan de stad was overgedragen, werd een stadhuis gebouwd, deels over de oude doorgaande landweg heen. In 1343 hield de graaf er een hal in erfpacht, maar het is niet duidelijk of dit een vleeshal of een lakenhal betrof.<sup>132</sup> De eerste vermelding van een lakenhal in Haarlem dateert van 1400.<sup>133</sup> Aan de zuidzijde van de Grote Markt stond een vleeshal. Deze wordt in 1408 voor het eerst in de bronnen genoemd, maar moet er al eerder zijn geweest, wellicht zelfs al begin veertiende eeuw. Tussen de Grote Markt en het Spaarne stond het waaggebouw. Het groeiende belang van de Grote Markt als stedelijk centrum blijkt eveneens uit de toename van het aantal straten en stegen dat op dit centrale plein was georiënteerd (afbeelding 2.16). Die toename wijst tevens op een sterke verdichting van de bebouwing en een groei van de bevolking. Omstreeks 1370 werd een begin gemaakt met het vergroten van de Sint Bavokerk.<sup>134</sup>

In het midden van de veertiende eeuw begon een periode met grote ruimtelijke expansie. De stad breidde zich uit aan de oostzijde van het Spaarne, waar naderhand de scheepswerven kwamen. Bovendien werd toen een begin gemaakt met de ophoging en bebouwing van de Bakenesse en breidde de stad zich in zuidelijke richting uit naar de Kamp en het gebied bij de Houtstraten. De lakenindustrie vestigde zich met name in de uitbreidingen die in de tweede helft van de veertiende eeuw aan de oost- en westkant volgden. Eind veertiende eeuw werd het stedelijk bebouwde gebied omsloten door een stadsmuur en -gracht.

Het ontstaan van Haarlem op de hoger gelegen strandwal bij het hof van de graaf was bepalend voor de ontwikkeling van de stad. Ondanks de toename van de betekenis van het Spaarne bleef de stedelijke kern gevestigd rond de Grote Markt en bleef de strandwal het structuurbepalende element.

---

128 Clement-van Alkemade 1993, 3; De Jong 1973, 42-48; Schimmer 1982, 13.

129 Jacobs 2002.

130 Clement-van Alkemade 1993, 3.

131 Henderix 1977, 87.

132 Kaptein 1998, 42.

133 Kaptein ziet de Haarlemse lakenhal als de opvolger van de lakenhal in Beverwijk die eind veertiende eeuw sloot (Kaptein 1998, 42-43).

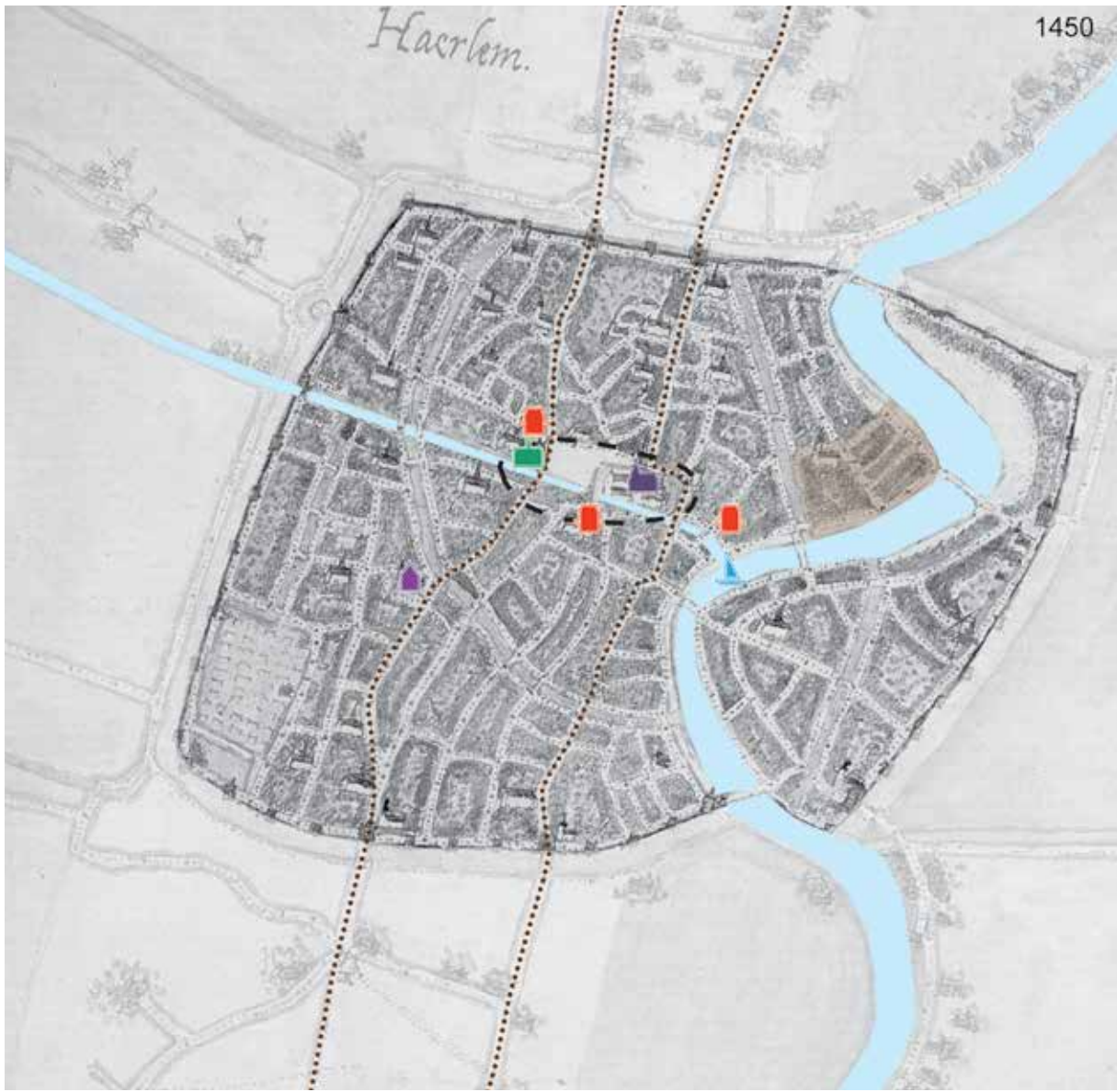
134 Van Essen 2009, 3-30.

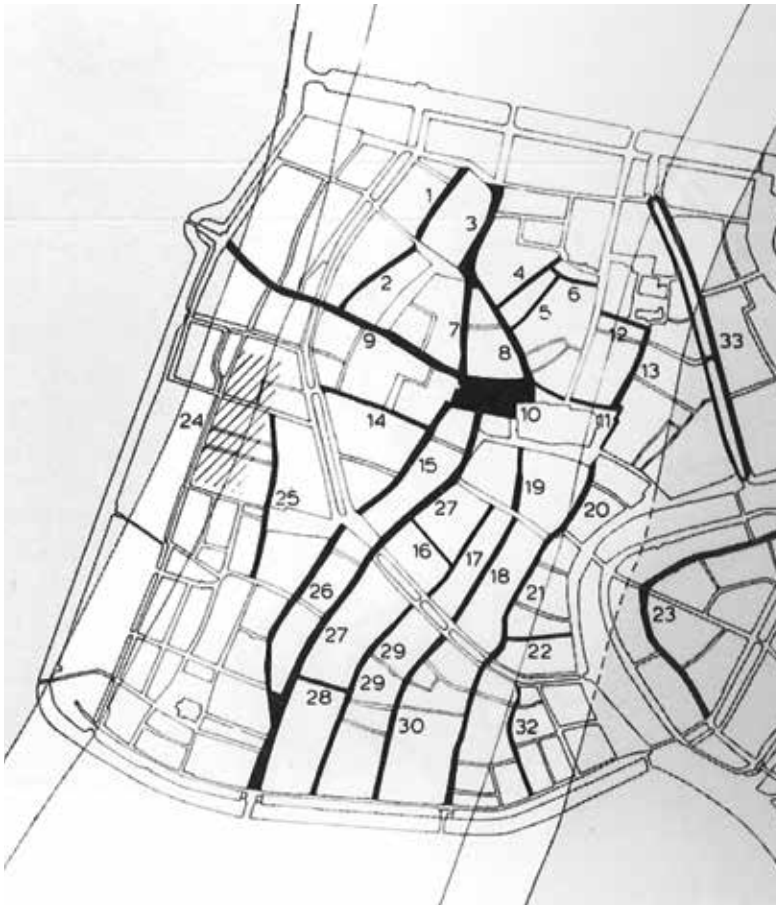


**AFBEELDING 2.15** De stadsplattegrond van Haarlem in 1300 (links) en 1450 (rechts)

De structuur van Haarlem wordt bepaald door de noord-zuid lopende landwegen over de duinen. De pre-stedelijke kern lag aan beide landwegen, met aan de westelijke landweg het grafelijk hof en aan de oostelijke de parochiekerk. In de twaalfde eeuw was er ten zuiden van de hof en langs het Spaarne een nederzetting gegroeid en aan het Spaarne was een aanlegplaats gekomen. In 1300 had Haarlem al een behoorlijke omvang en was het omringd door een vestgracht. Er moeten verschillende stedelijke gebouwen zijn geweest, maar waar die stonden is niet precies bekend. Tussen 1300 en 1450 was de expansie omvangrijk. De pre-stedelijke kern was getransformeerd tot een stedelijke kern. Op de plek van het voormalige hof stond nu het stadhuis en rond de Grote Markt waren verschillende handelsgebouwen gekomen.







**AFBEELDING 2.16** De oudste vermeldingen van straatnamen in Haarlem tussen 1350 en 1400  
Op de kaart is te zien dat het stratenpatroon gericht is op de Grote Markt. De cijfers staan voor de straatnamen.

## Delft

### Boomtown in het veen

Halverwege de elfde eeuw werd het in de Maas uitmondende veenstroompje de Schie in noordelijke richting verlengd om vanuit deze nieuw gegraven waterloop, de Delf, het veen te ontginnen.<sup>135</sup> Bij de Delf bouwden de graven van Holland op de stevige hoger gelegen kreekrug van de voormalige Gantel een hof, van waaruit de ontginningen werden geleid. Bij het hof werd de Delf verbonden met een watergang die vermoedelijk aansloot op de restgeul van de Gantel. Delf kreeg daardoor een directe vaarverbinding met de nederzettingen in het Maasmondgebied.<sup>136</sup>

Eind twaalfde eeuw werd de Delf in noordelijke richting doorgetrokken en verbonden met de Vliet, waardoor een verbinding tot stand kwam met de opkomende steden in het noordelijke deel van het

<sup>135</sup> Over de richting van de ontginningen is discussie. Het gangbare beeld is dat de ontginningen zich uitbreidden vanaf de westelijk gelegen strandwal en vanaf de Maasmond (Bult 1992, 8). Volgens een andere optiek voltrok de ontginning zich juist van oost naar west (De Bont 2000, 33, 35).

<sup>136</sup> IJsselstijn 2016, 43-45.

graafschap.<sup>137</sup> In dezelfde tijd werd evenwijdig aan de oorspronkelijke Delf (nu aangeduid met Oude Delft) de Nieuwe Delft gegraven. Delft bloeide op als regionaal centrum van het bijzonder vruchtbare en rijke Delfland en profiteerde van de groei van het nabij gelegen grafelijke hof in Den Haag.<sup>138</sup> In 1246 kreeg de nederzetting ten oosten van de Oude Delft stadsrechten, die twee decennia later ook van kracht werden voor de strook bebouwing ten westen van die watergang.<sup>139</sup> De bovenregionale handel kwam op.<sup>140</sup>

In de veertiende eeuw nam de lange afstandshandel in belang toe en kwamen de laken- en bierexport op.<sup>141</sup> Om de verbinding met de Maas te verbeteren, werd eind veertiende eeuw de Delfshavensche Schie gegraven en kreeg de stad een eigen voorhaven aan de monding met de Maas (Delfshaven). De goederenstromen namen eind veertiende en begin vijftiende eeuw toe.<sup>142</sup> Het lijkt erop dat Delft toen uitgroeide tot een belangrijke graanmarkt. De grote hoeveelheid turf en de ligging niet ver van de Maas waren gunstige voorwaarden voor een bloeiende biernijverheid.

In demografisch opzicht behoorde Delft vanaf de dertiende eeuw tot de middelgrote steden. Tussen 1300 en 1400 groeide de bevolking van 2.000 naar 6.500 en in 1514 telde de stad 11.700 inwoners. In 1300 maakte de Delftse bevolking 10,3% uit van het bevolkingsaantal van de negen steden, wat in 1400 was gegroeid tot 12,3%, maar in 1514 weer was afgenomen tot 11,8%.

### Nieuwe Delft en markt (afbeelding 2.18)

In tegenstelling tot de meeste andere steden ontstond de stad niet aan een rivier, maar midden in het veengebied aan het afwateringskanaal de Delf. In het midden van de twaalfde eeuw ontwikkelde zich aan beide zijden van de Delf een kleine nederzetting die vóór 1175 een parochiekerk kreeg.<sup>143</sup> Na de aanleg van de Nieuwe Delft kwam in de dertiende eeuw langs beide zijden van dit water een handelsnederzetting 'Delfport' tot ontwikkeling. Dit lag tegen het bij de markt gesitueerde grafelijke gebied aan, 'Delfmarct' genoemd. De Nieuwe Delft vervulde een havenfunctie en ter hoogte van het grafelijke hof lag langs het water een loskade.<sup>144</sup> Rond deze loskade kwamen een vleeshal met broodhal (1295), een waag, een markthal, twee lakenhallen en een raadzaal (1300).<sup>145</sup> Langs de Nieuwe Delft lag het gasthuis en ten westen van de Oude Delft het begijnhof.

Tussen 1300 en 1450 nam Delft in omvang toe. De expansie voltrok zich vooral oostwaarts, grotendeels de structuur van de veenontginningen volgend. Aan de noordoostzijde was vanaf de veertiende eeuw de textielnijverheid te vinden. De tweedeling van Delft in een stedelijk en een grafelijk domein blijkt uit het functioneren van twee lakenhallen (1316-1317 en 1334): de ene behoorde aan de stad toe en de andere aan de graaf.<sup>146</sup> In 1347 en 1355 kreeg het stadsrecht geldingskracht in een uitgestreker gebied.<sup>147</sup> Nadat de stad op 30 april 1355 haar trouw aan gravin Margaretha had

---

137 IJsselstijn 2016, 45.

138 Raue 1983, 96.

139 Visser 1967, 13.

140 Uit het stadsrecht van 1246 blijkt dat er meerdere jaarmarkten waren (Kruining 1996, 31).

141 De Boer 1978, 298-299.

142 De Boer 1978, 326.

143 Oosterbaan 1973.

144 Raue 1983, 190.

145 Het vleeshuis en broodhuis worden genoemd in: OHZ V, nr. 3047; Bult 2014, 152; Spaander 1980, 8; Ter Kuile 1962.

146 Bult 2014, 152; Kaptein 1998, 42.

147 Visser 1967, 12.

opgezegd en zich openlijk aan de zijde van Willem V had geschaard, gaf laatstgenoemde de stad op 3 mei een privilege met daarin een uitgebreide omschrijving van het stadsgebied.<sup>148</sup> Overigens bleven grote delen hiervan onbebouwd.

Vanaf het midden van de veertiende eeuw heeft de graaf het beheer van en toezicht op zijn grafelijke bezittingen aan de stad gelaten, al heeft hij toen vermoedelijk geen afstand gedaan van zijn rechten op en inkomsten uit het marktveld.<sup>149</sup> Het grafelijke hof raakte na 1340 in onbruik en de gebouwen werden vervolgens aan de stad verhuurd. Aan het marktveld verscheen in 1381 een tweede parochiekerk, de Nieuwe Kerk, en in 1436 verkocht Philips de Goede het grafelijke hof met markt en omgeving aan de stad en werd in het voormalige hofgebouw het stadhuis gevestigd.

Vanaf het eind van de veertiende eeuw en tijdens de eerste helft van de vijftiende eeuw vond ook een verbetering van grachten en poorten plaats. De oude lakenhallen werden begin vijftiende eeuw gesloten en samen met de vleeshal ondergebracht in een nieuw gebouw.<sup>150</sup> In het tweede kwart van de vijftiende eeuw werden tevens de haven en de vaart naar Delfshaven verbeterd. Over de aanleg van straten in deze periode is weinig bekend. Een keur van 1500 maakt duidelijk dat er verscheidene voorschriften van kracht waren met betrekking tot de rooilijnen.

Kortom, Delft maakte tussen de dertiende en veertiende eeuw een krachtige ontwikkeling door. In korte tijd groeide de stad in omvang en werd er een groot aantal gebouwen met een economische functie gevestigd. De kern kwam te liggen rond de Nieuwe Delft en het marktveld.

---

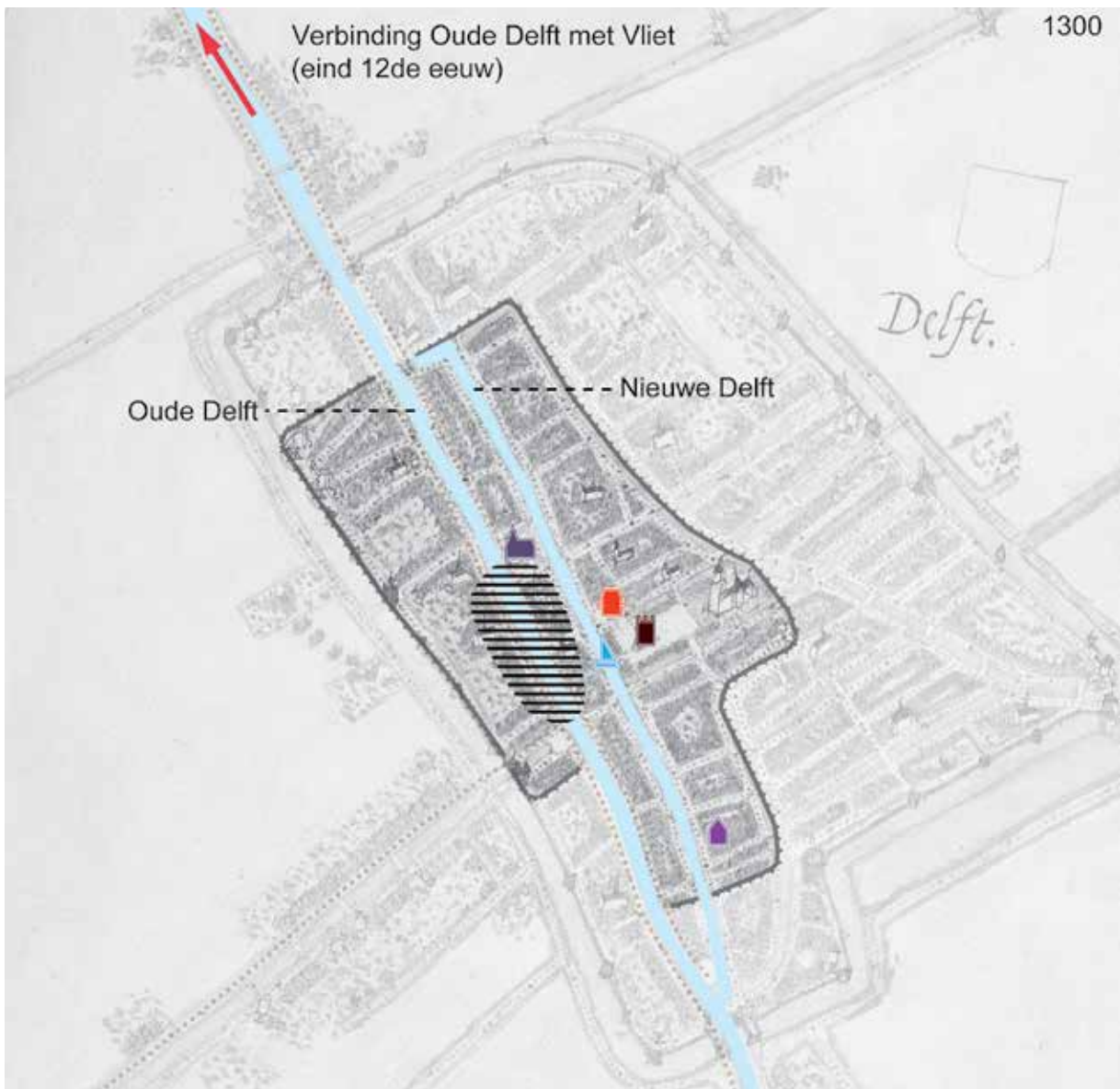
148 Van Mieris II 1754, 836-837.

149 Graaf Willem IV (1337-1345) verhuurde zijn grafelijke bezittingen aan de stad om met de financiële opbrengsten zijn landsheerlijke ambities te kunnen verwezenlijken.

150 Vanaf 1391 daalden de inkomsten uit de verpachting van de kramen (Stad Delft, 95; Verhoeven 1992, 12-15).



AFBEELDING 2.17 Jan van der Heijden, gezicht op de Oude Delft met de Oude Kerk, ca. 1660-1675



**AFBEELDING 2.18** De stadsplattegrond van Delft in 1300 (links) en 1450 (rechts)

De stad is ontstaan midden in het veen aan het afwateringskanaal de Delf. De graven bouwden een hof op de haaks op de Delf staande kreekrug. Aan de Delf lag reeds in het midden van de twaalfde eeuw een pre-stedelijke nederzetting. Met de groei hiervan tot een handelsnederzetting kwam er ook een parochiekerk en vlakbij het grafelijk hof werden een loskade aangelegd en een vleeshal gebouwd. Tussen 1300 en 1450 was Delft in omvang toegenomen. De expansie heeft zich vooral oostwaarts voltrokken, grotendeels de structuur van de veenontginningen volgend. Op de plek van het grafelijke domein was een stedelijke kern tot bloei gekomen. Het stedelijke bestuur had zijn intrek genomen in het voormalige hof, de open ruimte was een grote markt geworden en hier werd de Nieuwe Kerk gebouwd. De economische functies concentreerden zich nog steeds in het gebied tussen de Nieuwe Delft en de markt. Een belangrijk project betrof de aanleg van de Delfshavensche Schie, waardoor Delft een rechtstreekse verbinding kreeg met de Maas.



### Haven tussen IJssel en Gouwe

Net als Delft ontstond Gouda in een veengebied dat in de elfde en twaalfde eeuw was ontgonnen. Op de plek waar het veenstroompje de Gouwe uitmondde in de Hollandsche IJssel kwam een nederzetting tot ontwikkeling en rond 1100 of eerder vestigden de heren Van der Goude er een hofstede.<sup>151</sup> Nadat er door de voortgaande ontginning rond 1244 een verbinding was ontstaan tussen de bovenloop van de Gouwe en de Oude Rijn, nam het belang van de Gouwe als scheepvaartweg in de tweede helft van de dertiende eeuw sterk toe.<sup>152</sup> Als gevolg daarvan maakte de Gouwe onderdeel uit van de gecostumeerde route Binnendunen en werd de grafelijke tol waarschijnlijk al in het derde kwart van de dertiende eeuw verplaatst van Moordrecht naar Gouda.

In 1272 kreeg de nederzetting stadsrechten, waarin ook tolvrijheden waren opgenomen. Die tolvrijheden werden tien jaar later verruimd. In de tweede helft van de veertiende eeuw was er sprake van een economische bloeiperiode. De scheepvaart langs Gouda, en daarmee samenhangend de tolopbrengsten en de lokale economie, groeiden snel.<sup>153</sup> Ook de export van bier nam toe. De bloei van de bierindustrie werd gestimuleerd door de aanwezigheid van turf. Door de voortgaande ontginningen nam ook de betekenis van de stad als regionaal marktcentrum toe.

Ondanks de gunstige positie die Gouda innam in de route Binnendunen, was de demografische ontwikkeling niet opzienbarend. Tussen 1300 en 1400 groeide de bevolking van 1.000 naar 5.000 inwoners, tot 7623 in 1514. In 1300 bedroeg het aantal bewoners in verhouding tot de negen steden slechts 5,1%. Gouda was daarmee de op drie na kleinste stad. In 1400 was dit percentage gestegen tot 9,5%. De stad kon zich toen meten met grote steden als Leiden. In de vijftiende eeuw daalde het relatieve belang van Gouda echter alweer tot 7,7% en behoorde ze opnieuw tot de drie kleinste steden.

### Haven en markt (afbeelding 2.20)

Rond 1100 of eerder bouwden de heren Van der Goude een hofstede op het knooppunt van land- en waterwegen: de Kleiweg, Tiendeweg, Gouwe en Hollandsche IJssel.<sup>154</sup> Omstreeks dezelfde tijd dat de bovenloop van de Gouwe werd verlengd naar de Rijn, werd aan de monding van de Gouwe een haven (ca. 1250) aangelegd. Aan beide zijden van de haven kwam een kleine nederzetting tot stand (afbeelding 2.19). Daarna ontstond er verder noordelijk langs de Gouwe bebouwing en raakte ook het gebied rond het Marktveld bebouwd.<sup>155</sup> Eind dertiende eeuw kreeg de hofkapel de status van parochiekerk en verrees langs de haven een gasthuis.<sup>156</sup> Rond 1350 reikte de bebouwing tot aan de huidige Turfsingel, Kattensingel, Blekerssingel en Fluwelensingel en werd het stadsgebied afgesloten met verdedigingswerken.

- 
- 151 Visser 2002, 17.
- 152 De uitgifteoorkonde van 1244 gaf de ontginners van Poeliën het recht op een watergang waardoor het water van de Gouwe naar de Oude Rijn kon worden afgevoerd (OHZ II, nr. 644).
- 153 De Boer 1978, 321-322.
- 154 De vroegste bewoningssporen dateren uit de tweede helft van de twaalfde eeuw. In 1243 worden de Van der Goudes voor het eerst genoemd (Visser 2002, 22).
- 155 Visser 2002, 24-25.
- 156 Vermoedelijk vond dit vlak na de stadsrechtverlening in 1272 plaats (Bik 1955, 151).



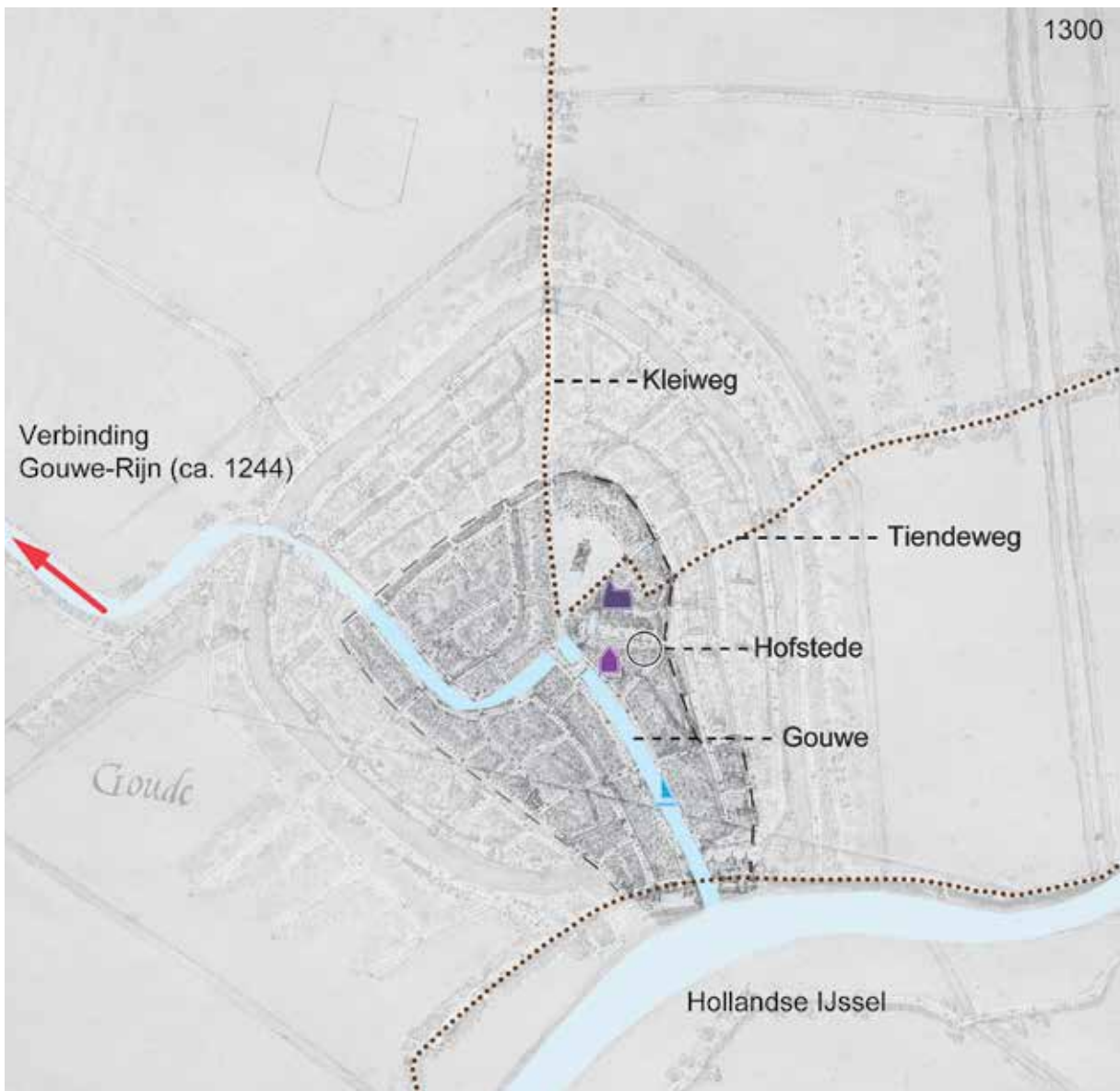
Opvallend is de spanning tussen de haven en de markt. Na 1350 ontwikkelde de markt zich, naast de haven, tot economisch centrum.<sup>157</sup> In 1357 wordt voor het eerst melding gemaakt van een wanthuis.<sup>158</sup> In 1365 mocht de stad het marktveld, dat in bezit was van de heren Van der Goude, al gebruiken om markten te houden; de koemarkt en botermarkt werden hier gehouden. In 1395 droeg graaf Guy 'onse plaetse ende marktvelde' in erfpacht aan de stad over, onder de voorwaarde dat daar 'alleen eene halle, wanthuys, raethuys ende vleyshuys' zouden worden gebouwd.<sup>159</sup> Kort daarna werd het stadhuis met de vleeshal gebouwd. Aan de oostzijde kwamen er verscheidene nieuwe straten en bruggen. Naast het marktveld droeg de landsheer ook andere bezittingen over aan de stad. Zo konden rond 1369 de erven aan de Molenwerf worden uitgegeven. Rond 1400 was sprake van een snelle toename van het aantal kapellen, gasthuizen en kloosters. Ook begon toen de verbouwing van de Sint Janskerk. De bouw van het nieuwe stadhuis midden op het plein (ca. 1450) vormde het prestigieuze sluitstuk van de stadswording van Gouda. Een aanwijzing dat de ruimtelijke complexiteit toenam, is dat het stedelijke bestuur ertoe overging de openbare ruimte en wateren rond 1400 te reguleren.<sup>160</sup>

De ruimtelijke ontwikkeling van Gouda verliep opmerkelijk snel en kwam op gang nadat de Gouwe een verbinding vormde tussen IJssel en Rijn. De groei was met name te danken aan de centrale ligging van de stad in de noord-zuid lopende goederenstromen, die via de Gouwe liepen, maar het marktveld groeide uit tot de stedelijke kern.



AFBEELDING 2.19 Gezicht op Gouda vanaf de Hollandsche IJssel, kaart van Braun en Hogenberg, 1575

- 
- 157 Verschillende ruimtelijke ingrepen wijzen op het toegenomen belang van het marktveld voor de stedelijke economie. In 1340 vond bijvoorbeeld de aanleg van de Tiendewegbrug plaats. Dit wijst op het belang van de oostelijke route over land voor de stad.
- 158 Visser 2001, 52; Kaptein 1998, 42.
- 159 Van Mieris III, 1755, 631; Denslagen 2001, 19.
- 160 Denslagen 2001, 19.



**AFBEELDING 2.20** De stadsplattegrond van Gouda in 1300 (links) en 1450 (rechts)

Gouda is ontstaan op de plek waar het veenstroompje de Gouwe uitmondt in de Hollandsche IJssel. Op de kaart van 1300 is te zien dat de Gouwe en de landwegen (de Kleiweg en Tiendeweg) de inrichting van de stadsplattegrond bepaalden. De Gouwe functioneerde als haven, er waren een hof, een parochiekerk en een gasthuis. De verkavelingsstructuur volgde grotendeels het patroon van de veenontginningen. Tussen 1300 en 1450 was de stad gegroeid en was bij de markt een stedelijke kern tot ontwikkeling gekomen met een stadhuis en enkele handelsgebouwen. Op het marktplein werden markten gehouden.



### Schakel tussen de Zuiderzee en de Hollandse binnenwateren

In de twaalfde en dertiende eeuw werd het gebied rond Amsterdam ontgonnen. Begin dertiende eeuw groeide op beide oevers van de veenrivier de Amstel een kleine nederzetting. Een zeedijk beschermde de nieuw ontgonnen gebieden tegen het buitenwater en rond 1270 werd in de Amstel een dam aangelegd.<sup>161</sup> Het is niet bekend wanneer de Amstel een bevaarbare verbinding werd door Holland, maar als we de ontwikkeling van Amsterdam vergelijken met de overige steden, lijkt het erop dat dat in de tweede helft van de dertiende eeuw gebeurde. Verdergaande ontginningen vergrootten het achterland en daardoor kon de nederzetting aan de monding van de Amstel uitgroeien tot het marktcentrum van Amstelland.

In de eerste helft van de veertiende eeuw werd Amsterdam een belangrijk knooppunt in het scheepvaartverkeer van de Oostzee richting Vlaanderen. De stad lag gunstig op het overslagpunt van de Zuiderzee naar Holland: goederen werden hier overgeladen van zeeschepen op kleinere binnenvaartschepen en omgekeerd. De inwoners van het toen nog Stichtse Amsterdam kregen in 1275 tolvrijheid voor het graafschap Holland en naderhand de tol voor Hamburgs bier. Na 1350 vond een snelle groei plaats. Amsterdammers gingen zelf actief handel drijven en de import van bier uit Hamburg voor de Hollandse markt, die via Amsterdam liep, nam fors toe.<sup>162</sup>

In 1300 telde de stad nog maar 1.000 inwoners. Dit aantal was in 1400 gegroeid tot 4.400 en in 1514 tot 11.394. Het belang van Amsterdam ten opzichte van de overige acht steden nam in deze periode toe. In 1300 en 1400 behoorde Amsterdam tot de kleinste steden, al steeg het aandeel in de bevolkingsomvang in die periode van 5,1% tot 8,3%. Tussen 1400 en 1514 groeide het aandeel verder tot 11,5% en was het een van de middelgrote steden.

### De Dam als centrum (afbeelding 2.22)

In de dertiende eeuw groeide aan beide zijden van de Amstel een kleine nederzetting. De bevolking woonde op kleine terpjes langs het water. Aan de oostelijke zijde werd rond 1260 een parochiekerk gebouwd. Na de aanleg van de dam rond 1270 begon de nederzetting gestaag te groeien. Aan het begin van de veertiende eeuw werden de oevers van de Amstel ingericht om als haven te functioneren (afbeelding 2.21). Aan de oostzijde van de Amstel stonden de huizen direct aan het water en aan de westzijde lag tussen de voorgevels van de huizen en de waterkant een publieke ruimte die werd aangeduid als 'Op 't water'.<sup>163</sup>

In de tweede helft van de veertiende eeuw groeide de Dam in korte tijd uit tot het economische, bestuurlijke en religieuze centrum van de stad. Daar stonden de vishal en de waag (1409) en aan de westzijde werden het gasthuis (eerste vermelding 1361), een stadhuis (ca. 1395, 1421) en de Nieuwe Kerk (1400) gevestigd. Het westelijke deel van de dam werd door sloop van bebouwing een belangrijk marktplein: de Plaets. Er werden verscheidene straten en stegen aangelegd, met name aan de westzijde, en over de Amstel werd een aantal bruggen gebouwd. Opvallend is dat het zwaartepunt van de nederzetting verschoof naar de westelijke zijde. De structuur van de veenontginningen volgend heeft de uitbreiding van het bebouwde gebied zich in schillen voltrokken en werden, parallel aan de Amstel, de Oude- en Nieuwezijds Voor- en Achterburgwallen gegraven. Amsterdam groeide rond de

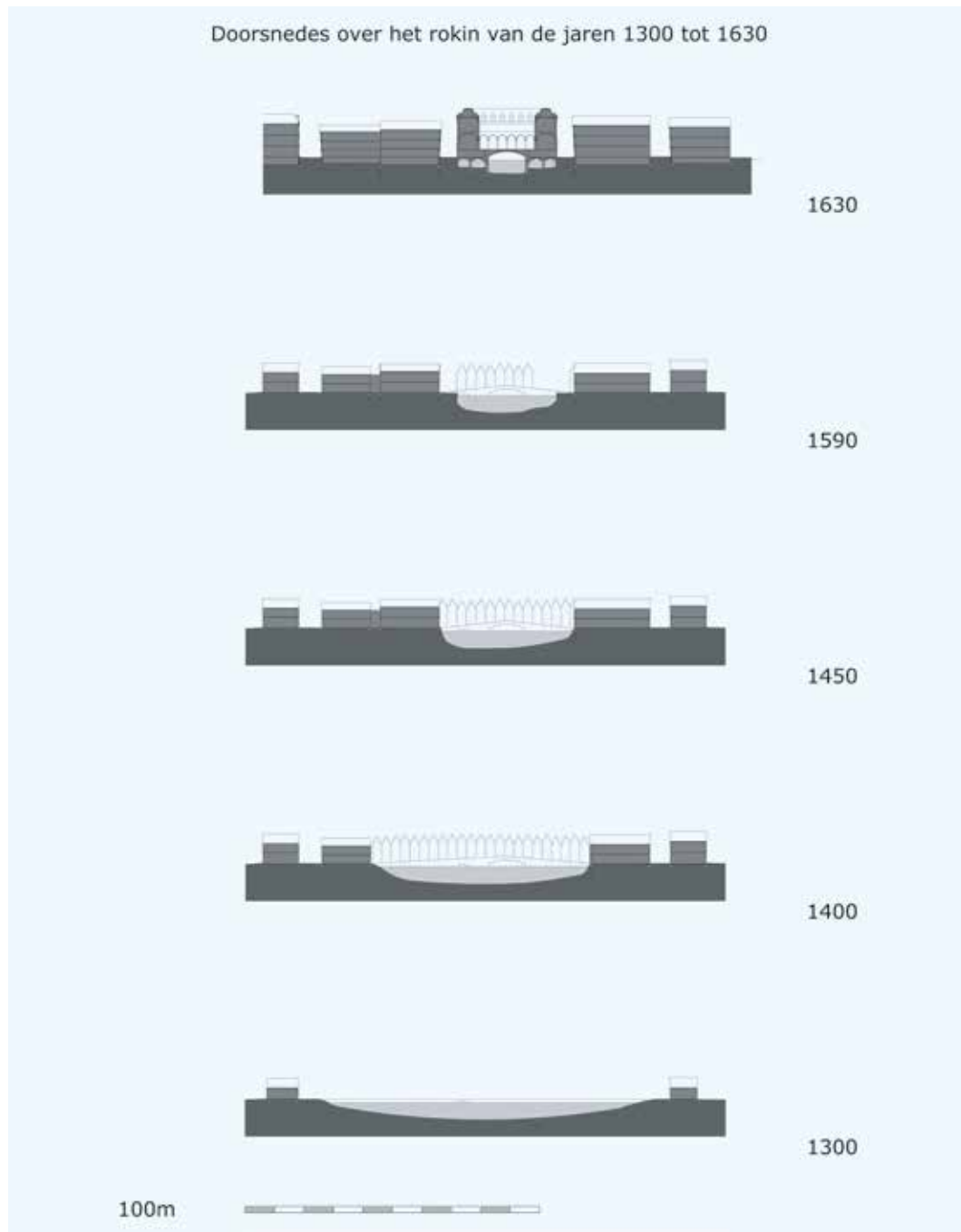
---

<sup>161</sup> De datering van de dam staat ter discussie. Archeologen dateren de dam rond 1200, historici een stuk later tussen 1265 en 1275 (Speet 2004a, 60).

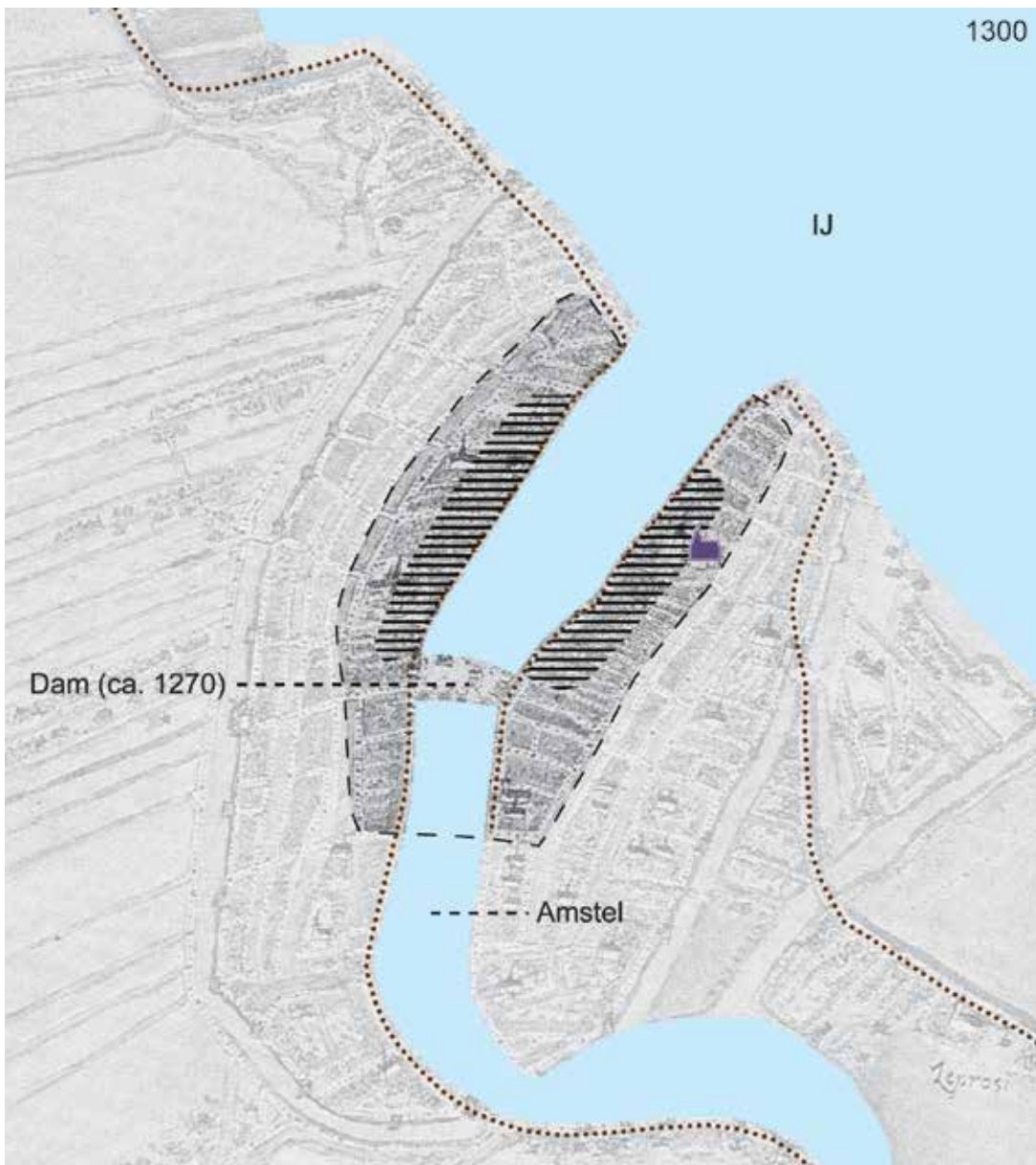
<sup>162</sup> Ketner 1946, 1-12; De Boer 1992, 52.

<sup>163</sup> Speet 2004b, 83.

dam in de Amstel. Hier kwam een stedelijke kern tot ontwikkeling; de dam bleef een open plaats voor markten en er omheen werden diverse publieke functies gehuisvest die duiden op een groei van de handel in de stad.

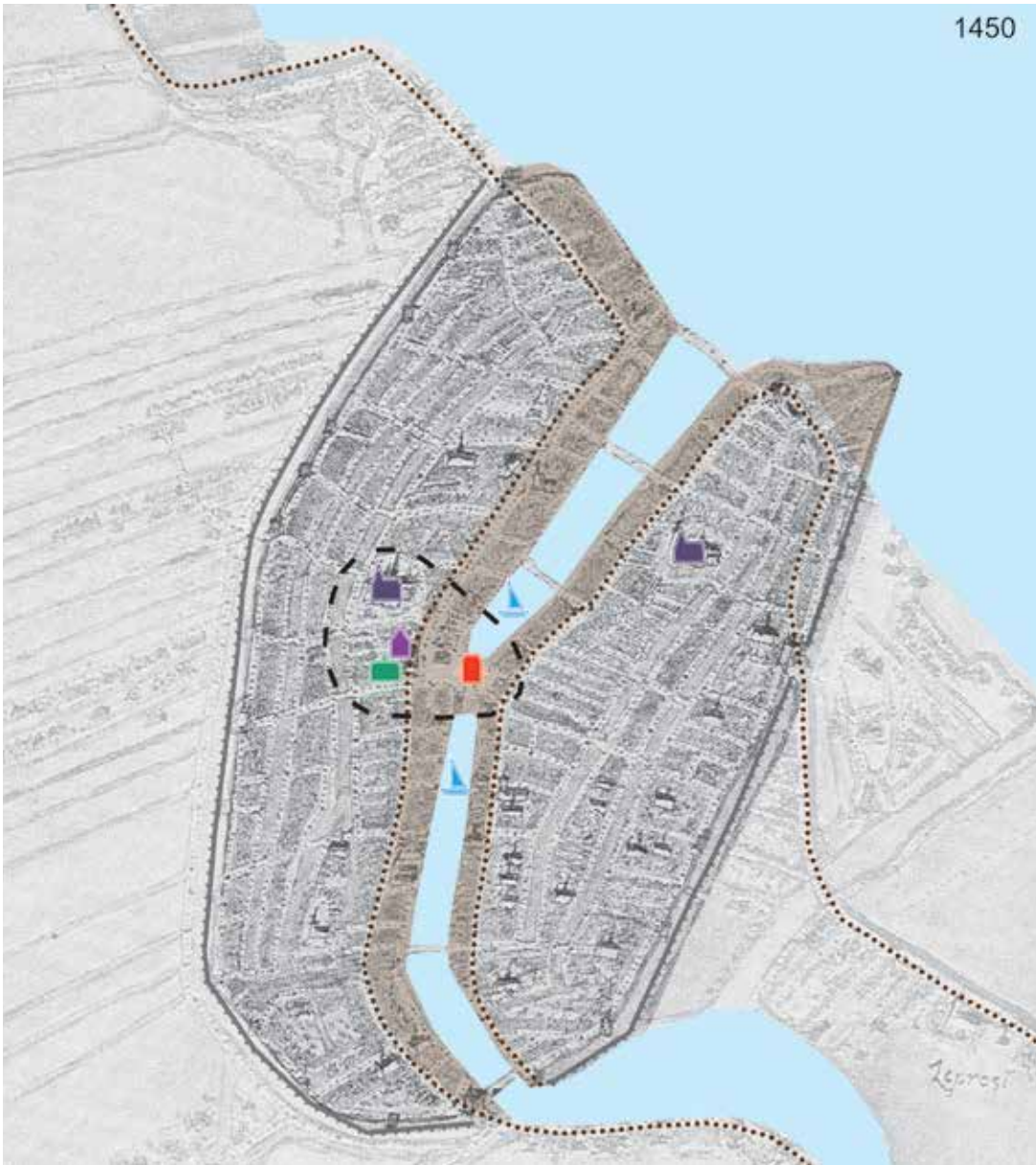


AFBEELDING 2.21 Schematische weergave van de transformatie van de Amstelbedding tussen 1300 en 1630



**AFBEELDING 2.22** De stadsplattegrond van Amsterdam in 1300 (links) en 1450 (rechts)

Amsterdam is tot ontwikkeling gekomen op de plek waar de Amstel uitmondt in het IJ. De structuur wordt bepaald door de Amstel en de aan weerszijden lopende dijken. Na de ontginningen van het veengebied in de twaalfde en dertiende eeuw ontwikkelde zich langs de oevers van de Amstel een kleine nederzetting met bebouwing op kleine terpjes langs het water. Aan de oostelijke zijde werd een parochiekerk (ca. 1260) gebouwd. Na de aanleg van de dam in de Amstel omstreeks 1270 begon de nederzetting gestaag te groeien. De Amstel werd geschikt gemaakt om als aanlegplaats te functioneren. Rond de Dam is een stedelijke kern tot ontwikkeling gekomen met diverse publieke gebouwen. De Dam zelf bleef een open ruimte, de Plaets, waar markten werden gehouden.



### Marktstadje aan de Rotte

Bij de aanleg van de dijk langs de Maas werd het veenriviertje de Rotte omstreeks 1270 afgedamd en bij die dam ontstond kort daarop Rotterdam. Voordien moet in die omgeving de in historische bronnen genoemde plaats Rotta hebben gelegen.<sup>164</sup> Waarschijnlijk is zij ten onder gegaan tijdens de twaalfde-eeuwse overstromingen.<sup>165</sup> Het land dat door die overstromingen verloren was gegaan kon in de twaalfde en dertiende eeuw worden herdijkt.<sup>166</sup> In samenhang met die herdijkingen werd de Rotte afgedamd.<sup>167</sup> Het scheepvaartverkeer via de Rotte werd gehinderd door de Hildam. Deze dam was onderdeel van de landscheiding tussen Rijnland en Schieland en mocht daarom niet doorgraven worden. Door de aanleg van de Rotterdamse Schie kort na 1340 kreeg de stad een betere verbinding met het Hollandse vaarwegennetwerk.

Rotterdam was een marktcentrum voor een gebied met slechts een beperkte omvang. De ontginning van de veengebieden langs de bovenloop van de Rotte was in de tweede helft van de dertiende eeuw nog volop gaande en de bewoners ten zuiden van de Maas brachten hun goederen in Dordrecht op de markt.<sup>168</sup> De nederzetting kreeg in 1340 stadsrechten. Hierin waren onder meer tolvrijheid en het recht op twee jaarmarkten opgenomen. De jaarmarkten zouden echter niet tot ontwikkeling komen.<sup>169</sup> Ook in de veertiende en vijftiende eeuw vervulde Rotterdam een bescheiden rol in het regionale en bovenregionale handelsnetwerk. Het scheepvaartverkeer via de Rotte werd gehinderd door de Hildam. Deze dam was onderdeel van de landscheiding tussen Rijnland en Schieland en mocht daarom niet doorgraven worden. Door de aanleg van de Rotterdamse Schie kort na 1340 kreeg de stad een betere verbinding met het Hollandse vaarwegennetwerk, toch bleef de groei gering.<sup>170</sup> In de tweede helft van de veertiende eeuw kwam enige nijverheid tot ontwikkeling, maar die was in hoofdzaak georiënteerd op de lokale markt. In de vijftiende eeuw was er een toename van de visserij.

De bevolking groeide in de veertiende en vijftiende eeuw nauwelijks. Van 1300 zijn geen bevolkingscijfers bekend, in 1400 bedroeg het aantal inwoners 2.500 en in 1514 was dit aantal verdubbeld tot 5.116. In beide jaren behoorde de stad tot de kleinste van de negen steden. Het aandeel van de Rotterdamse bevolking ten opzichte van het totaal van de negen steden bedroeg in 1400 dan ook slechts 4,7% en 5,2% in 1514.

### Van Rotte naar Maas (afbeelding 2.23)

Rotterdam kwam tot ontwikkeling op de plek waar de veenstroom Rotte in de Maas uitmondde. De dam in de Rotte was het knooppunt van aan- en afvoerwegen, over water en land. Na de aanleg van de dam kwam hier een kleine nederzetting tot ontwikkeling.<sup>171</sup> De eerste bebouwing stond op de

---

164 Blok 1986.

165 Guiran 1989, 267.

166 Van der Schoor 1992, 69-70.

167 De dam wordt ook wel gedateerd op 1240 (Guiran 1989, 267; Van der Schoor 1992, 70; Carmiggelt 1997a, 115).

168 Van der Ham 2004, 29-33.

169 Van der Schoor 1999, 36.

170 Op 9 juni 1340 gaf graaf Willem IV het heemraadschap van Schieland de opdracht om toe te staan dat 'onsen luyden van onsen poorten van Rotterdam' de beschikking zouden krijgen over 'een opene vaert ende eene weg daerbij, streckende van Rotterdam tot in de Schie, welcken tijden sij's begeeren sullen ende gestaet sijn op heuren kosten. Ende wat ghij vint dat van henluyden niet betaelt en is, dat gij hem dat doet hebben op u zeggen en op u goetduncken, tot onsen poort voorsz. oirbaer. Want wij hem die vaert toegeseyt hebben, ende onse wille is, dat sijse hebben in der maniere voorsz., ende des en laet niet.' (Van Mieris II, 1754, 640).

171 Carmiggelt 1997, 113, 121; Guiran 1989, 267.



dam en deze breidde zich vervolgens uit langs de Rotte. Al in 1328 kreeg de schout van Rotterdam van de graaf het recht om met instemming van de baljuw van Schieland in de nog in ontwikkeling zijnde nederzetting zeven gezworenen aan te stellen die regelend mochten optreden bij de aanleg van straten, stegen en overkluizingen en eventuele overtredingen mochten beboeten.<sup>172</sup> Ook met betrekking tot aanpassingen van de haven verklaarde de oorkonde van 1328 de gezworenen beslissingsbevoegd, maar daarbij hadden zij wel rekening te houden met het oordeel van de heemraden van Schieland. Wellicht als gevolg van dat privilege was er korte tijd zelfs sprake van enige ruimtelijke dynamiek. Delen van de Rotte werden in fasen aangeplempt en opgehoogd.<sup>173</sup> Buitendijks in de Maas werd evenwijdig aan de zeedijk een drijvend plankier gelegd, waar schepen konden afmeren (ca. 1328).<sup>174</sup> Deze plek werd al snel het Dordtse Steiger genoemd. Hieruit blijkt dat Rotterdam tot ver in de veertiende eeuw heeft gefunctioneerd als dependance van Dordrecht. Rondom de dam ontstond een kleine kern, met een parochiekerk, gasthuis (vóór 1329) en een grafelijke herberg. Het gasthuis vervulde verschillende publieke functies. Het diende voor de opvang van reizigers en de verzorging van zieken, maar ook vergaderde het stadsbestuur er en werden er beurs en markt gehouden.<sup>175</sup> Nieuwe stegen tussen Hoogstraat en Rotte verbeterden de connectie tussen de Maas en de Rotte. In de omgeving van de dam werden verspreid langs straten en kades markten gehouden.<sup>176</sup> De Vismarkt werd gehouden aan de Steigersgracht en ten noorden van het gasthuis lagen eveneens markten. De belangrijkste straten waren de aan de weerszijden van de Rotte lopende Oppert en Lombardstraat, en de weg over de zeedijk, de Hoogstraat.

Vanaf de tweede helft van de veertiende eeuw richtte de stad zich steeds nadrukkelijker op de verbindingen met zee. In 1358 kreeg Rotterdam het recht tot het maken van een omvesting en de aanleg hiervan werd gelijk aangegrepen om het havengebied in de Maas uit te breiden. Aan de landzijde werd van de vergroting van het stedelijk gebied nauwelijks gebruik gemaakt. Rond 1400 werd de haven aan de Maas voorzien van een strekdam en werd de kademuur verbeterd. Tussen het Steiger, de Hoogstraat en de Rotte werden twee nieuwe stegen – de Moriaansteeg en de Lamsteeg – aangelegd, waarvoor een aantal huizen moest worden afgebroken.<sup>177</sup> Tevens werden verscheidene bruggen en overkluizingen gebouwd om de verschillende delen van de groeiende stad met elkaar te verbinden. In de vijftiende eeuw werd de lakenhal naar de Sint Severuskapel ten westen van de Rotte verplaatst. Het onderhoud van de bruggen en de straten was aanvankelijk nog de verantwoordelijkheid van de burgers, maar werd in de tweede helft van de veertiende eeuw gereorganiseerd.<sup>178</sup> De stad werd in vier wijken opgedeeld en per wijk werden twee brugmeesters verantwoordelijk voor het toezicht op het onderhoud. Rond 1400 werd voor het eerst een stadsbouwmeester aangesteld.

Ruimtelijk gezien was de groei van Rotterdam buitengewoon beperkt. Aanvankelijk was de Rotte het structuurbepalende element, maar al snel nam de Maas in belang toe voor de ruimtelijke ontwikkeling. De kern lag om de dam heen, maar dit was geen open ruimte.

---

172 Van Mieris II 1754, 463-464.

173 De opgravingen in het noordelijke deel van de binnenstad wijzen erop dat de Rotte vanaf de veertiende eeuw deels is aangeplempt. Er zijn sporen van beschoeiingen en kades gevonden. Tussen de veertiende en negentiende eeuw is de diepte van de percelen steeds toegenomen, doordat nieuwe beschoeiingen steeds een stukje verder in de rivier werden geplaatst (Guiran 1989, 269, 273; Carmiggelt 1997, 33, 38).

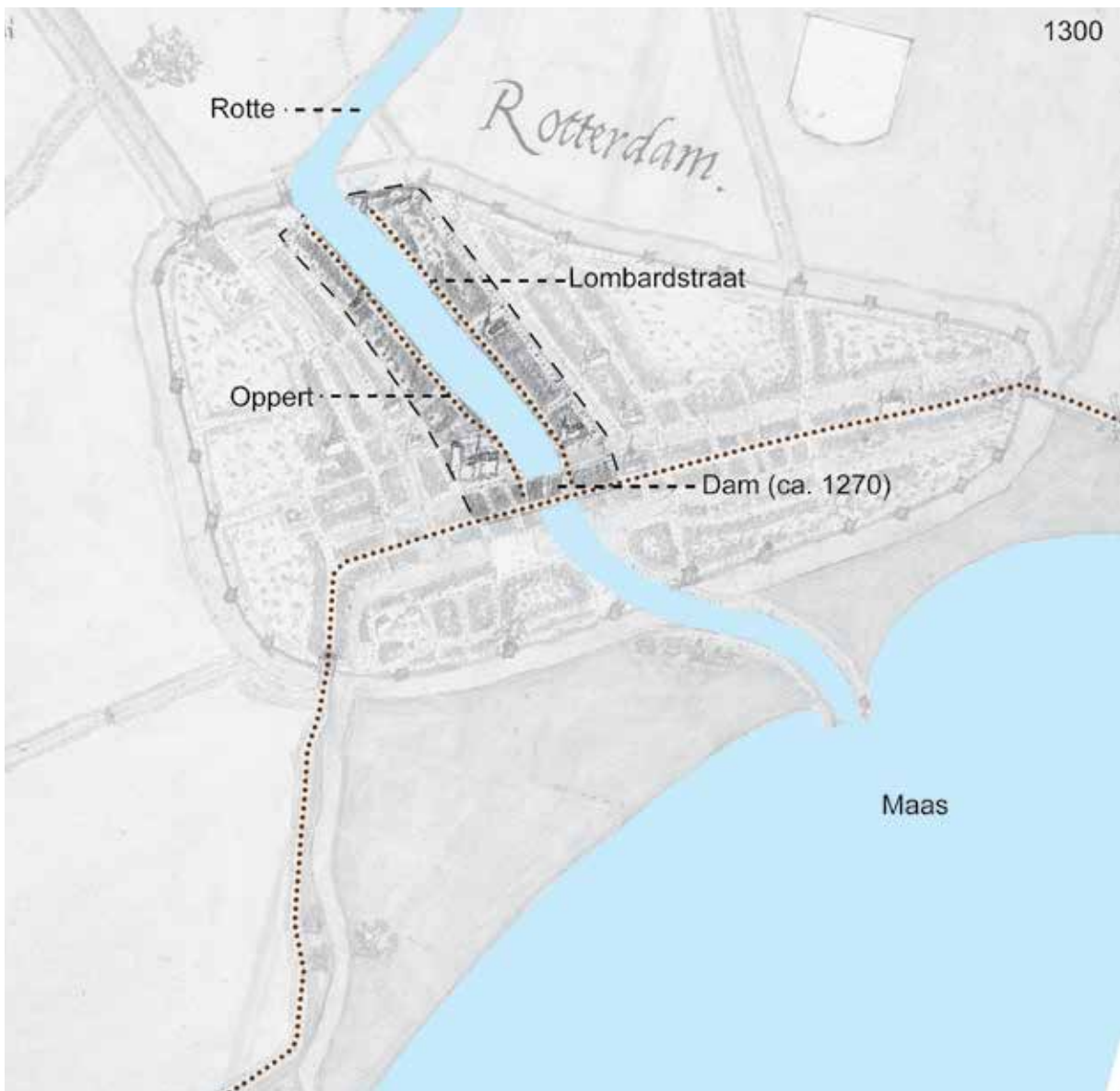
174 Van der Schoor 1999, 39.

175 Van der Schoor 1992, 156.

176 Van der Schoor 1992, 160.

177 Ratsma 1992, 140; Carmiggelt 1997a, 143.

178 Van der Schoor 1999, 42, 96.



**AFBEELDING 2.23** De stadsplattegrond van Rotterdam in 1300 (links) en 1450 (rechts)

Rotterdam ontstond op de plek waar de veenstroom Rotte uitmondt in de Maas. In 1300 was het nog een kleine nederzetting met enige bebouwing op de dam en langs de Rotte. Tussen 1300 en 1450 was de stad iets gegroeid. De bebouwing concentreerde zich langs de Rotte en de Maas. De hoofdstraten, de dijken langs de Rotte (Oppert en Lombardstraat) en de Maas (Hoogstraat), vielen samen met de interlokale wegen. Langs De Rotte en de Maas waren faciliteiten gemaakt voor de aanleg van schepen en de overslag van goederen. Rond de dam is het begin van verstedelijking zichtbaar, er stonden een parochiekerk, een waag en een gasthuis, waar ook het stedelijke bestuur vergaderde. De Rotterdamse Schie had geen invloed op de ruimtelijke ontwikkeling.



### Grafelijk hof en dorp op de strandwal

Den Haag is ontstaan op de strandwal. Het bestond uit niet meer dan een aantal boerenhoeves totdat graaf Floris IV er in 1230 een hoeve kocht.<sup>179</sup> De grafelijke hoeve veranderde in een hof van importantie en groeide uit tot het belangrijkste bestuurscentrum van de Hollandse graven. Floris IV was getrouwd met een Brabantse en in Brussel was men gewend aan een rijker hofleven dan in Holland. Daarnaast zal de kroning tot Rooms-Koning in 1248 zijn zoon Willem II hebben gedwongen om iets te doen aan de allure van het Haagse hof. Graaf Willem II begon na 1248 dan ook met de bouw van een prestigieus complex dat onder zijn zoon Floris V in het laatste kwart van de dertiende eeuw verder werd uitgebreid. Floris V resideerde vaak in het Haagse hof en hij concentreerde het bestuur van zijn graafschap in Den Haag.<sup>180</sup> Het was hertog Albrecht van Beieren die van Den Haag in de tweede helft van de veertiende eeuw de grafelijke residentie maakte (afbeelding 2.24).



AFBEELDING 2.24 Stadsgezicht van Den Haag, 1553 met links het grafelijk hof en achter de Hofvijver zien we de Grote Kerk

In het midden van de veertiende eeuw werd het Spui ten behoeve van de scheepvaart doorgetrokken naar de Vliet en kreeg Den Haag een verbinding over water met het Hollandse waternetwerk.<sup>181</sup> Dat was een duur en belangrijk project. Ook was de verbinding over land in oostelijke richting in belang toegenomen, wat blijkt uit de verbreding van de Wagenstraat. In het laatste kwart van de veertiende eeuw kwam kortdurend een op de export gerichte lakennijverheid tot bloei.<sup>182</sup> In juridische zin was Den Haag geen stad, maar het Haagambacht had wel een eigen schepencollege dat functioneerde onder leiding van een door de graaf benoemde baljuw.

---

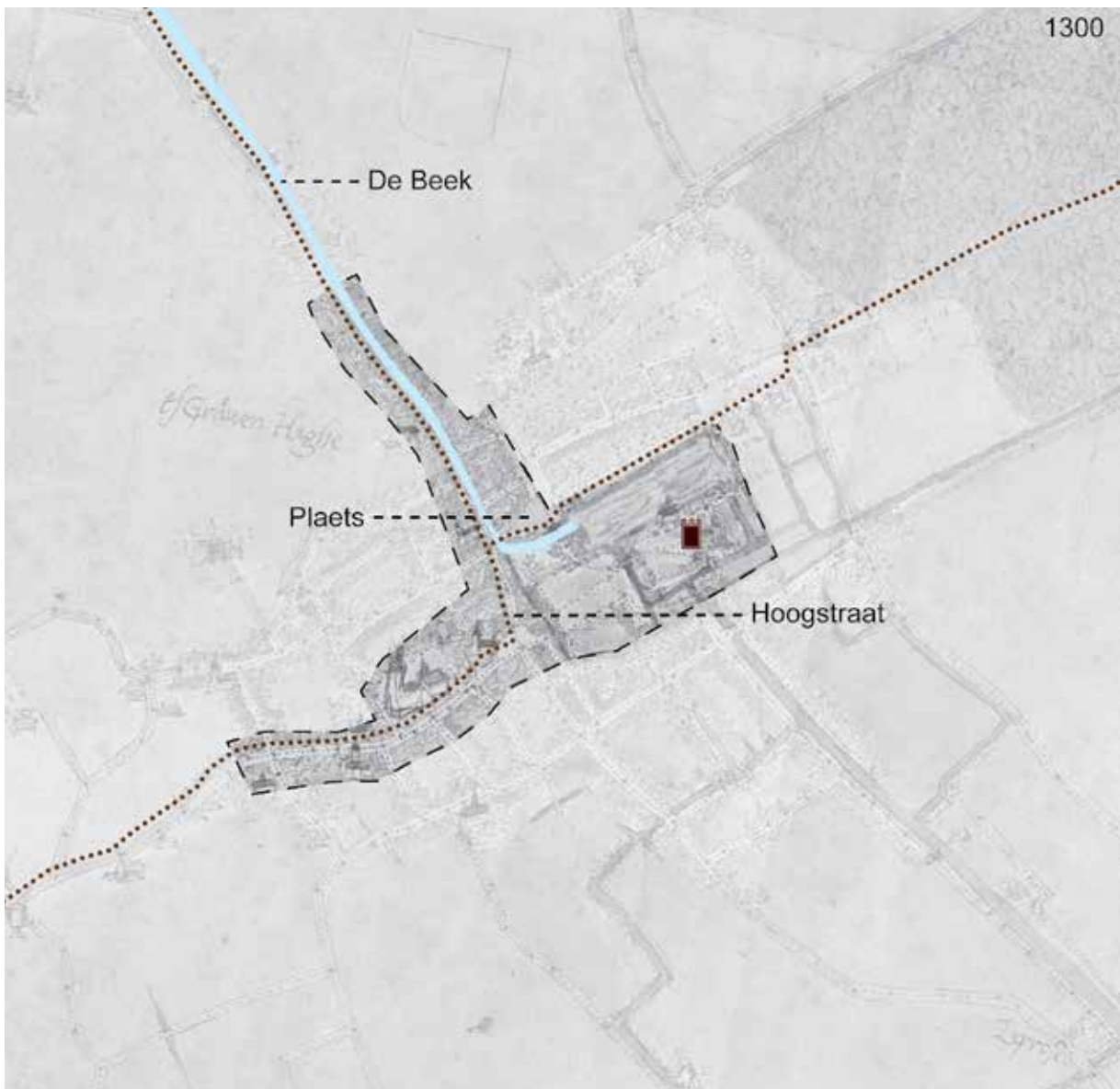
179 Stal 2007, 30.  
180 Stal 2004, 32-35.  
181 Stal 1998, 23.  
182 Van Gelder 1907, 231-234.

De bevolkingsomvang van Den Haag was in deze periode klein. Van 1300 zijn geen bevolkingscijfers bekend. In 1400 maakte de bevolking van Den Haag met 1.300 inwoners slechts 2,5% uit van de totale bevolkingsomvang van de negen steden en in 1514 was dit aandeel gestegen tot 5,6% (5500 inwoners). In 1514 behoorde de stad tot de kleinste van de negen steden.

### **De Groenmarkt en het Spui (afbeelding 2.25)**

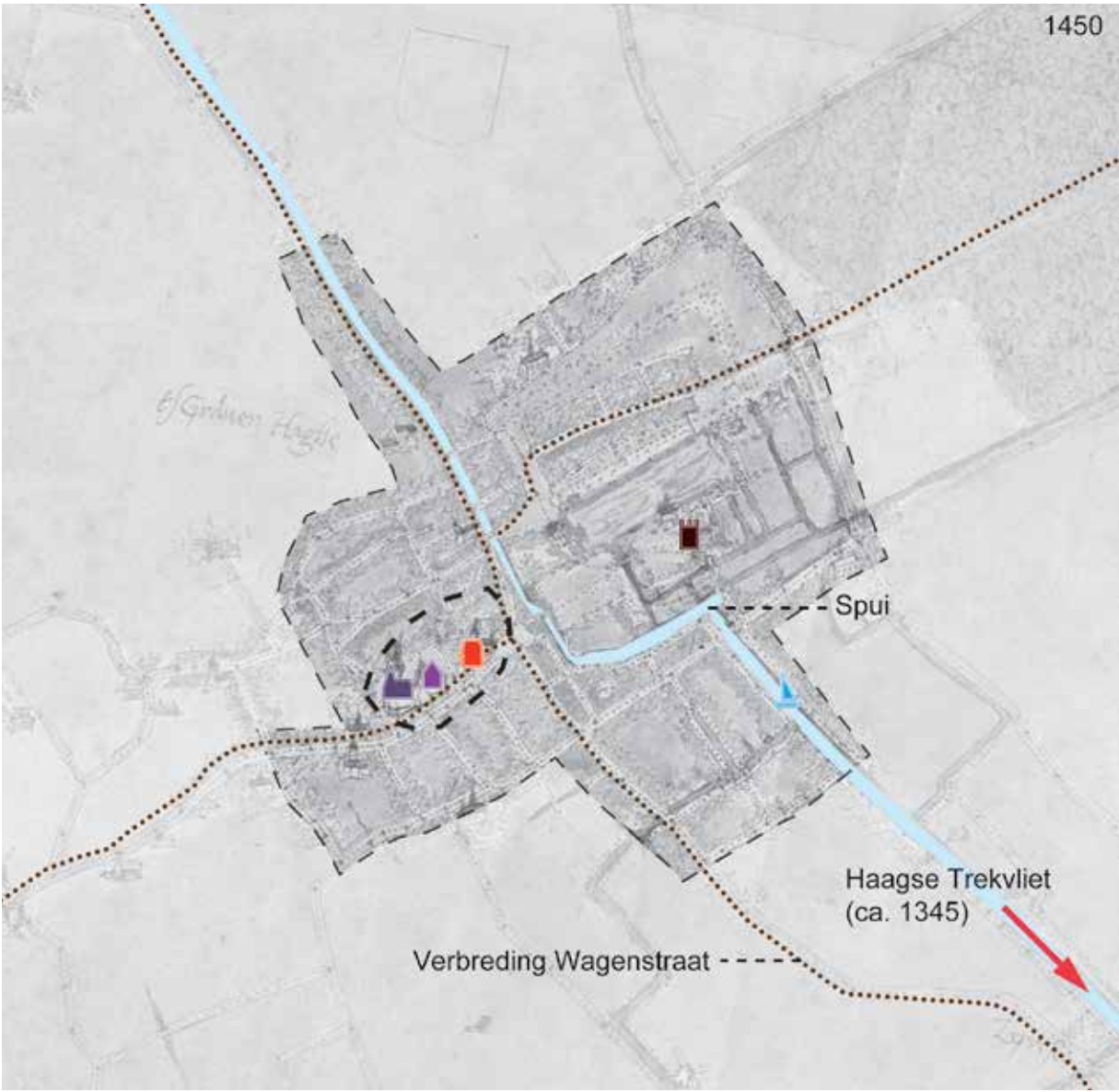
In tegenstelling tot de overige onderzochte steden kwam Den Haag niet tot bloei langs een waterweg, maar was de groei het gevolg van de aanwezigheid van het grafelijke hof. Het hof lag oostelijk van de noord-zuid lopende landweg van 's-Gravenzande naar Leiden en noordelijk van een beek (ca. 1280 vergraven) die van belang was voor de drinkwatervoorziening. Ten zuiden van deze beek ontwikkelde zich langs de landweg een nederzetting van ambachtslieden en handelaren die voorzagen in de behoeften van de bewoners van het hof. Begin veertiende eeuw groeide de nederzetting enigszins, wat onder meer blijkt uit de bouw van een parochiekerk (ca. 1300) en de verlening van het recht op een jaarmarkt.

In de tweede helft van de veertiende eeuw vond de grootste ruimtelijke expansie plaats. Langs de noord-zuid lopende landweg kwam een kern tot ontwikkeling met een gasthuis (ca. 1350), korenhuis (1385) en vleeshal (1397). De parochiekerk werd rond 1400 vergroot en in steen opgetrokken. In deze kerk vergaderde de magistraat (eerste vermelding 1451) en daaromheen werd markt gehouden. Daarnaast breidde de bebouwing, na de aanleg van het Spui in het midden van de veertiende eeuw, in het oosten sterk uit.<sup>183</sup> Tussen het Spui en de Wagenstraat kwam enige lakennijverheid tot bloei en rondom het Spui ontstond een buurtje met handelaren, schippers en nijverheidslieden. Tevens kwamen verbeteringen in het stratennet tot stand. Als eerste werden de belangrijkste noord-zuid en oost-west lopende wegen verhard. In het laatste kwart van de veertiende eeuw werden ook verschillende straten aangelegd die de nieuwe buurt rond het Spui verbonden met de Groenmarkt. Daarnaast werd het grachtenstelsel verbeterd. De ten behoeve van de lakennijverheid aangelegde Voldergracht werd in de vijftiende eeuw verbreed voor de scheepvaart. Vanaf het midden van de vijftiende eeuw had die gracht alleen nog de laatst genoemde functie.



**AFBEELDING 2.25** De stadsplattegrond van Den Haag in 1300 (links) en 1450 (rechts)

De structuur van Den Haag werd bepaald door de noord-zuid lopende strandwal en de oost-west lopende landroute en een beek. Ten noorden van de beek lag het grafelijke hof en ten zuiden hiervan lag enige bebouwing die zich concentreerde langs de interlokale landwegen uit het zuiden en vanaf de kust. Tussen 1300 en 1450 is de bebouwing toegenomen en is het stratennet uitgebreid en deels verhard. Opvallend is dat de expansie zich vooral oostwaarts heeft voltrokken en dat rond het Spui economische activiteiten zijn gekomen. Het stedelijke zwaartepunt ligt rond de Groenmarkt, waar een parochiekerk, een gasthuis, korenhuis en vleeshal zijn gekomen en waar markt werd gehouden. Ook vergaderde hier de magistratuur. De belangrijkste straat liep tussen de Groenmarkt en de Plaets, waar de graaf rechtsprak.



## § 2.3 Vergelijking

Uit het bovenstaande wordt duidelijk dat in de periode 1250-1450 in de steden vier thema's van belang zijn voor de ontwikkeling van de ruimtelijke hoofdstructuur, te weten: havens, ontwikkeling van een stratenpatroon, expansie en het ontstaan van een stedelijke kern.

### Havens

In de pre-stedelijke periode lagen de nederzettingen op hoger gelegen zandruggen of langs de oevers van waterwegen in het veen. In het veengebied stonden de huizen op kleine terpjes langs de veenstromen. Ter bevordering van het goederenvervoer werden er kades aangelegd, meestal ten koste van de breedte van de waterlopen. Daardoor werd de afstand tot het bevaarbare deel van het water verkleind en konden de schepen makkelijker afmeren. Het lijkt erop dat de landaanwinning in Dordrecht, Leiden, Amsterdam en Rotterdam op een vrijwel identieke wijze heeft plaatsgevonden.<sup>184</sup> De huizen stonden aan de dijk en de achtererven reikten tot aan de rivier. Door systematische landaanwinning werden die achtererven geleidelijk verlengd. Vervolgens begon men met het bouwen van huizen aan het water.<sup>185</sup> In Dordrecht kwamen de pakhuizen aan het water te staan, zodat de goederen direct konden worden opgeslagen. Dat was ook het geval in Amsterdam, met uitzondering van de westzijde van de Amstel. Daar bevond zich een publieke ruimte tussen de gevels van de huizen en de waterkant. Tussen de vrijstaande huizen werden gangpaden opgehouden voor de aan- en afvoer van goederen naar de achtererven, zoals is gebleken in Dordrecht, Leiden en Amsterdam. Hoe het proces van landaanwinning zich in Haarlem (Spaarne) heeft voltrokken, is minder duidelijk. In Utrecht, Delft en Gouda werden gegraven afwaterings- en verbindingskanalen geschikt gemaakt voor het gebruik als haven.

Utrecht had vermoedelijk al in de elfde eeuw een haven langs de Vecht, waarna deze na 1122 bij de Oudegracht werd gesitueerd en er rond 1250 werfkelders werden aangelegd. In Dordrecht wordt de haven in de Thuredrith begin dertiende eeuw gedateerd en de activiteiten in de Maas vanaf circa 1250. De aanleg van havenfaciliteiten in Leiden, Haarlem, Delft en Gouda valt globaal in het midden van de dertiende eeuw. In Amsterdam en Rotterdam werd pas rond het midden van de veertiende eeuw begonnen met de aanplantingen. De vroege datering van de Dordtse haven lijkt niet alleen te danken te zijn geweest aan de gunstige ligging in het waterverkeersnetwerk, namelijk daar waar noord-zuid en oost-west lopende handelsroutes samenkwamen en van zee- op rivierschepen moest worden overgeslagen, maar ook aan het voortvarende optreden van de Dordtenaren en de graven van Holland.<sup>186</sup> In de dertiende eeuw stond er in Dordrecht een kraan voor het in- en uitladen van de schepen. Deze was eigendom van de graaf, die de kraan verpachtte.<sup>187</sup> Naderhand verschenen er ook in andere steden laad- en loskranen aan de havens, maar het aantal kranen was in Dordrecht het grootst (drie in 1450, tegenover één in de meeste overige steden).

### Van routes naar straten

De toename van bevolking en economische activiteiten had gevolgen voor het stratenpatroon. Vanaf het begin van de ontwikkeling van de nederzettingen vervulden de natuurlijke land- en waterwegen, de dijken en de kunstmatige waterwegen die tijdens de ontginning waren aangelegd een verkeersfunctie.

<sup>184</sup> Sarfatij 2007, 90-91; Van Oerle 1975, 11; Engel 2006, 68, 78-79; Baart 1984, 15-34.

<sup>185</sup> Rutte 2005, 162; Boerefijn 2005, 126.

<sup>186</sup> Sarfatij 2007, 273.

<sup>187</sup> Sarfatij 2007, 81; De Neve 2007, 178 (noot 22).



Dat waren dus de veenstromen door Holland, de grote rivieren, met dijken, en de noord-zuid lopende route over de strandwal achter de duinen. Deze vormden de interlokale verbindingen van de steden met hun ommeland en waren de belangrijkste routes in de stedelijke ontwikkeling.

In de veertiende eeuw, met name in de tweede helft daarvan, was een proces gaande waarbij de routes door de stad vast kwamen te liggen en deze een rechte rooilijn kregen. Dit lijkt een gevolg te zijn geweest van de verdichting van de bebouwing. Aanvankelijk bouwde men losstaande huizen op verschillende plekken op de percelen, maar door de verdichting ontstond er gaandeweg een aaneengesloten bebouwing. Het wegennet werd voorts uitgebreid en ten dele bestraat.<sup>188</sup> De richting waarin het wegennet werd uitgebouwd is deels bepaald door de ondergrond en ontginningsstructuur, maar het vertelt veel over de belangrijke plaatsen in een stad en de mogelijke verschuivingen daarin. De nieuwe straten ontsloten de stedelijke kernen en verbonden deze in veel gevallen met de in ontwikkeling zijnde economische centra. In Haarlem was het nieuwe stratenpatroon geënt op de Grote Markt, die het economisch centrum bleef bepalen. In Dordrecht kwamen er dwarsstraten tussen de Oude Haven en de kades langs de Maas, in Rotterdam verbonden nieuwe straten de Rotte met de Maas, en in Den Haag verbeterden nieuwe wegen en straten de connectie tussen de omgeving van het Spui en de kern bij de Groenmarkt. Ook in het grachtenstelsel vonden de meeste veranderingen in het midden van de veertiende eeuw plaats. Bestaande grachten werden uitgediept (Delft) of verbreed en nieuwe grachten aangelegd (Voldersgracht in Den Haag). Het ging daarbij enerzijds om de doorgaande vaarroutes, anderzijds om grachten die in de waterbehoefte van de textielnijverheid moesten voorzien.

Tevens vonden veranderingen plaats in de organisatie en reglementering van de stedelijke infrastructuur. Een duidelijke ontwikkeling is hierin, bij gebrek aan vergelijkend onderzoek, voorsnog niet aan te wijzen, maar duidelijk is in ieder geval dat de controle van het stedelijk bestuur over de ordening van de stedelijke ruimte toenam. Zo kreeg Rotterdam al in 1328 het recht om gezworenen aan te stellen die toezicht dienden te houden op de straten, stegen en overkluizingen. Tevens werden in die stad in 1373 voorschriften uitgevaardigd voor het onderhoud van de bruggen en werden in 1393 brugmeesters aangesteld voor toezicht op openbare werken.<sup>189</sup> In Den Haag had het stedelijke bestuur al in 1323 de bevoegdheid gekregen tot het maken van keuren op de aanleg en het onderhoud van straten en Leiden stelde in 1445 twee vestmeesters aan.

### Expansie

De opkomst van de steden is het meest duidelijk zichtbaar in de uitbreiding van het stedelijk grondgebied.<sup>190</sup> Verleggingen van de officiële grenzen van het stedelijke rechtsgebied zijn veelal vrij gemakkelijk te achterhalen op grond van oorkonden, hoewel de grenzen daarin niet altijd even duidelijk zijn omschreven. Daarnaast moet worden bedacht dat het bebouwde gebied niet uitsluitend binnen de stadsgrenzen lag, maar vaak ook daarbuiten. Zo is van Haarlem bekend dat aan de oostzijde van het Spaarne veel bebouwing stond, maar dat deze pas in 1426 onderdeel werd van de stad. Voor het stadsbestuur was dat niet onbelangrijk, want dit betekende dat de stad er toezicht kon uitoefenen en belasting kon heffen.

De eerste fase van expansie in de dertiende eeuw hing samen met de ontwikkeling van de opkomende steden tot een regionaal handelscentrum. De bebouwing concentreerde zich rond de belangrijkste handelsroutes. In de late middeleeuwen waren dat de waterwegen en de noord-zuid route over de

---

188 De informatie over de straten is overigens niet gelijkwaardig voor alle steden. Voor een aantal steden zoals Haarlem, Leiden en Den Haag is er veel over bekend, maar van andere steden, zoals Delft, weinig.

189 Van Essen 2009, 8.

190 Rutte 2006, 35.

binnenduinrand. In Delft, Gouda, Amsterdam en Rotterdam raakten de percelen langs de veenstromen het eerst bebouwd en vervolgens breidde de bebouwing zich daar omheen uit. Voor Leiden was de Rijn van belang, maar die had in deze periode geen functie meer in het interregionale goederenvervoer. In Haarlem en Den Haag concentreerde de bebouwing zich rond de noord-zuid lopende route over land. Doordat het grafelijke hof in Den Haag de centrale functie vervulde, was de landverbinding per definitie belangrijker dan het verkeer te water. Toen de hofstad tot ontwikkeling was gekomen en er zich handelaren en ambachtslui hadden gevestigd, werd de noodzaak gevoeld om de verbindingen over water te verbeteren. Uitzondering is Utrecht dat aan internationale handelsroutes lag en daardoor al vroeg een uitzonderlijke omvang had. Dordrecht is opmerkelijk. Het belang van de interregionale handel voor de stad weerspiegelt zich niet direct in de stadsplattegrond. In 1300 ligt de bebouwing aan beide zijden van de veenstroom de Thuredrith en is de omvang niet uitzonderlijk, al is er een begin gemaakt met de landaanwinning op de Maas.

De tweede fase van uitbreidingen rond het midden van de veertiende eeuw kan in verband worden gebracht met de opkomst van de nijverheid en met het feit dat de steden konden produceren voor een bovenlokale markt. De nieuwe wijken waren vooral bedoeld voor de textielnijverheid. Dat blijkt uit de aanleg van buurten met smalle straten, kleine arbeidershuisjes en een gracht voor het wassen van de lakens. Dergelijke wijken werden meestal gebouwd aan de rand van de stedelijke gemeenschap en zijn tevens te herkennen aan de naamgeving van straten en grachten, zoals Voldersgracht of Raamgracht. Naast de textielnijverheid kwam ook de bierbrouwerij op, meestal gevestigd aan het doorgaande water. In het kielzog van de expanderende handel groeide ook de scheepsbouw. De scheepswerven waren te vinden aan de rivieren, zoals in Haarlem aan het Spaarne en in Rotterdam aan de Maas.

### **Een stedelijke kern**

In de pre-stedelijke periode kwamen nederzettingen tot bloei op de samenkomst van de interlokale vervoerswegen. Hier vestigden de graven van Holland (Leiden, Haarlem, Delft) of stadsheren (Gouda) hun hoven, vestigde zich de bevolking en werden kapellen of parochiekerken gebouwd. Gaandeweg groeiden die nederzettingen in de twaalfde en dertiende eeuw uit tot regionale handelscentra. De vervoersknooppunten werden een plek waar de handel zich concentreerde. Havenfaciliteiten werden aangelegd en op de open plekken (kades, bruggen, open ruimtes) werden markten gehouden. In de dertiende eeuw was er vaak nog geen duidelijke plek waar men gewoon was recht te spreken. Zo vergaderde het stadsbestuur in Leiden vermoedelijk in het grafelijke 'Clockhuys' aan de Breestraat.<sup>191</sup>

In de tweede helft van de veertiende eeuw nam niet alleen het belang van de kerkelijke, bestuurlijke en handelsfuncties toe, maar werd ook het stadswordingsproces door de onderlinge wisselwerking tussen die functies versterkt. In de veertiende eeuw werden er representatieve gebouwen opgericht en kreeg de kern een prominentere positie in het stedelijke weefsel. De stedelijke kernen ontwikkelden zich sterk in de periode dat de graaf zich terugtrok uit de steden en Den Haag definitief zijn residentie was geworden, maar de ene stad kreeg daartoe eerder de mogelijkheid dan een andere. In de veertiende eeuw werd Den Haag als bestuurscentrum belangrijker en tegelijkertijd kregen de steden onder het Henegouws-Hollandse gravenhuis steeds meer privileges en daarmee bestuurlijke zelfstandigheid. De grafelijke hoven in de steden verloren daardoor aan belang. Overal werden deze gaandeweg vervangen door een 'grafelijke herberg' voor het geval de graaf een keer met zijn hofhouding zijn opwachting wilde maken in een stad.

---

191

Van Oerle 1975; Van der Schoor 1992, 162.

Dit proces waarbij een stedelijke kern tot ontwikkeling komt is in alle steden zichtbaar. De verschijningsvorm waarin dit tot uitdrukking kwam verschilde echter. Die verschillen lijken grotendeels te zijn veroorzaakt door de ondergrond en de beginsituatie van de nederzetting. De kern ontstaat op plekken waar de graven al een hof hadden. In Utrecht, Dordrecht en Leiden vond de ontwikkeling plaats langs het water, op bruggen en kades en was er geen centrale open ruimte. In Haarlem, Delft en Gouda zien we een grote open ruimte naast het water. In Amsterdam en Rotterdam werd de dam de centrale plek. In Den Haag was de situatie anders, maar in dit opzicht vertoont deze overeenkomsten met Haarlem, waar de nederzetting eveneens op de strandwal langs de Heerweg tot ontwikkeling kwam.

---

## § 2.4 Conclusie: Naar uniformering van de stadsplattegronden

---

In de dertiende en veertiende eeuw maakte een aantal steden op een kruispunt van water- en landwegen een ingrijpende ruimtelijke transformatie door. Dit proces valt onder te verdelen in twee fasen. In de eerste fase, aan te duiden als de fase van de stadswording, vond de omslag van een pre-stedelijke naar een stedelijke nederzetting plaats. Met uitzondering van Utrecht en Dordrecht is deze fase voor de hier behandelde steden te plaatsen in de dertiende eeuw. Vastgesteld moet worden dat er in deze eerste omslag geen algemene trend te ontdekken is. Plaatselijke omstandigheden en lokale initiatieven lijken bepalend te zijn geweest voor het moment waarop en het tempo waarin die omslag zich heeft voltrokken. De tweede fase kunnen we die van volwassenwording noemen.<sup>192</sup> In tegenstelling tot de fase van stadswording vond die in alle steden op vrijwel hetzelfde moment plaats, namelijk in de tweede helft van de veertiende eeuw. In die periode hebben zich in alle steden vergelijkbare ruimtelijke ontwikkelingen voltrokken. De fase van de stadswording wordt dan ook gekenmerkt door een grote mate van verscheidenheid, maar in de fase van de volwassenwording trad een sterke uniformering op tussen de negen steden.

Op basis van de expansie en transformatie van de stadsplattegronden tussen 1300 en 1450 kunnen twee groepen worden onderscheiden. Allereerst de steden met een beperkte ruimtelijke transformatie, te weten Utrecht, Rotterdam en Den Haag. Utrecht heeft een lange en glansrijke voorgeschiedenis. De ontwikkeling tot een stedelijke nederzetting begon eerder, maar het groeitempo van de stad nam in de dertiende eeuw ten opzichte van de andere steden af. Hier is een verband te leggen met de mindere bevaarbaarheid van de Kromme Rijn en de verlegging van de handelsstromen naar de Geldersche IJssel en Holland. Rotterdam had aanvankelijk geen goede vaarverbindingen met het achterland. Tijdens de tweede fase waren die verbindingen er wel, maar de ontwikkeling kwam langzaam op gang. Den Haag kende geen substantiële ontwikkeling als handelsnederzetting en was beperkt aangehaakt op de vaarroutes door Holland.

Daarnaast vertoont een aantal steden een krachtige ruimtelijke transformatie, te weten Dordrecht, Leiden, Haarlem, Delft, Gouda en Amsterdam. De ontwikkeling van Dordrecht begon vroeg en was zeer krachtig. De stad profiteerde van de gunstige ligging in de Maas- en Rijndelta. Desondanks verschilt de stadsplattegrond nauwelijks met die van de overige steden. Leiden, Haarlem, Delft en Gouda hebben sterk geprofiteerd van de totstandkoming van de doorgaande vaarverbinding door Holland. Haarlem

---

192

De Boer beschouwt de jaren rond 1275 als een belangrijke fase in de ontwikkeling van de Hollandse steden (De Boer 1988, 40). Van de Kieft daarentegen dateert die fase pas na 1300. Hij schrijft 'eerst na 1300 komt de uitgroei, de volwassenheid, de verbinding van de samenstellende elementen tot een geheel' (Van de Kieft 1998, 114).

werd tijdens het ontstaan van een doorgaande handelsroute via het Haarlemmermeer, de Oude Rijn en de Gouwe opgenomen in het doorgaande handelsverkeersnetwerk. Ook Gouda en Delft kenden in de tweede helft van de dertiende eeuw een versnelde groei door het tot stand komen van deze doorgaande vaarverbinding. Aanvankelijk waren de verbindingen over water met het achterland in Amsterdam niet bijzonder gunstig. Gezien de ontwikkeling van de stadsplattegrond van Amsterdam lijkt het er op dat Amsterdam in de tweede helft van de dertiende eeuw heeft geprofiteerd van de totstandkoming van doorgaande vaarverbindingen door Holland. De invloed van de gecostumeerde route Binnendunen lijkt evenwel beperkt te zijn geweest; de ontwikkeling van het aan deze route gelegen Gouda en Haarlem vertoont geen grote verschillen met die van steden die niet aan de route lagen, zoals Leiden en Delft.

Kortom, in de eerste periode zien we dat de sterke positie van Utrecht verminderde en Dordrecht een sterke interregionale positie had. De eerste ontwikkeling van Haarlem, Leiden en Delft was te danken aan de functie als knooppunt in de regionale handelsstromen. Zij hadden in de fase van stadswording een functie voor het achterland en ontwikkelden zich in de fase van volwassenwording verder tot nijverheidscentra nadat een doorgaande vaarroute tot stand was gekomen door Holland. Toen kwamen ook Gouda en Amsterdam tot ontwikkeling. Rotterdam en Den Haag kwamen nauwelijks tot ontwikkeling. We kunnen concluderen dat in deze periode de ontwikkeling van de stadsplattegronden in hoge mate bepaald is door de infrastructurele inbedding, specifiek de totstandkoming van de vaarroutes door Holland in het midden van de dertiende eeuw.





Utrecht



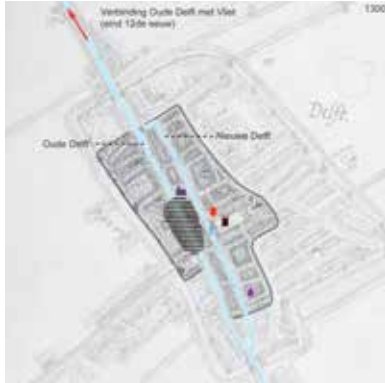
Dordrecht



Leiden



Haarlem



Delft



Gouda



Amsterdam



Rotterdam



Den Haag

**AFBEELDING 2.26** De stadplattegronden van de negen steden in 1300 (links) en 1450 (rechts)

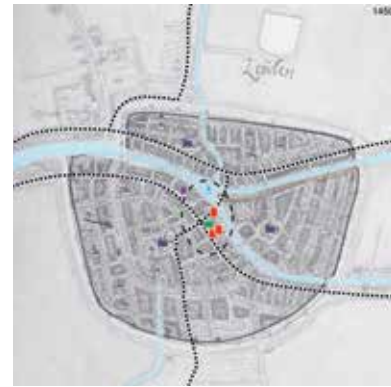
In de pre-stedelijke periode is langs de interlokale waterwegen enige bebouwing te vinden. De meeste pre-stedelijke nederzettingen liggen langs de veenstromen. In 1300 verschillen de stadplattegronden qua omvang en structuur. In een aantal steden is een grafelijk hof gevestigd. De steden vertonen in 1450 een grote gelijkheid. Ze hebben een zekere omvang en op de kruispunten van water- en/of landwegen is een stedelijke kern tot ontwikkeling gekomen.



Utrecht



Dordrecht



Leiden



Haarlem



Delft



Gouda



Amsterdam



Rotterdam



Den Haag





## 3 Ruimtelijke specialisatie (1580-1680)

### § 3.1 Toename van de goederenstromen door Holland

Het uitgebreide netwerk van vaarwegen, dat in de late middeleeuwen tot stand was gekomen, bleef in de zestiende en zeventiende nagenoeg ongewijzigd (afbeelding 3.1 en 3.2). Wel hadden in de Zuidwestelijke Delta veranderingen plaatsgevonden in de rivierlopen. Reeds in de vijftiende eeuw was de ten zuiden van Dordrecht lopende Nieuwe Merwede ontstaan, die uitmondde in het Hollands Diep.<sup>193</sup> Enkele zware stormvloeden zorgden voor veranderingen in het patroon van de getijdengeulen in de Zuidwestelijke Delta. De vaarverbindingen van Holland met Vlaanderen en de Noordzee verschoven hierdoor en dit maakte het mogelijk om Dordrecht te omzeilen.<sup>194</sup> De grote zeeschepen met de Maashavens als eindbestemming voeren meer en meer over het Haringvliet en Hollands Diep, en vervolgens door de Dordtse Kil naar de Oude en Nieuwe Maas.<sup>195</sup> De ligging van Dordrecht ten opzichte van de zeevaartroutes werd zodoende minder gunstig dan die van Rotterdam. Al vroeg wist Rotterdam haar zeehavenfunctie te versterken, terwijl Dordrecht zich gaandeweg meer richtte op de Rijn- en Maasvaart. De waterwegen bleven dominant in het goederenvervoer.

Belangrijker dan deze veranderingen in de loop van de waterwegen in de Zuidwestelijke Delta was de buitengewoon sterke toename in de intensiteit van de goederenstromen door Holland. Eind vijftiende en begin zestiende eeuw werden Oost- en West-Indië toegevoegd aan het Europese handelsnetwerk. De handel in volumineuze goederen won aan betekenis en het transport over zee nam toe. Innovaties in de scheepsbouw, waaronder het eind zestiende eeuw in Noord-Holland ontwikkelde fluitschip, leidden tot snellere en stabielere schepen met meer laadvermogen en waarvoor minder bemanning nodig was.<sup>196</sup> Dit betekende een krachtige impuls voor het goederenverkeer en de daarmee verwante nijverheid zoals de scheepsbouw. Het economische zwaartepunt binnen Europa verschoof van de Middellandse Zee naar de Atlantische Oceaan. Dit werkte in het voordeel van Lissabon, Antwerpen en Amsterdam. Antwerpen ontwikkelde zich in de eerste helft van de zestiende eeuw tot de voornaamste metropool van de Europese handel. Het Randstadgebied lag bijzonder gunstig ten opzichte van de bovenregionale goederenstromen, mede doordat Amsterdam in de loop van de zestiende eeuw een dominante positie wist te verwerven in de graanhandel met de Baltische staten. De goederenstromen door Holland namen toe, evenals het belang van de stedelijke nijverheid. De meeste steden specialiseerden zich in één exportproduct, de lakennijverheid, bierbrouwerij of scheepsbouw. Alle steden deden in de zestiende eeuw een poging om een lakennijverheid op te zetten, maar bij de meeste steden liep dit uit op een mislukking.

193 Sarfatij 2007, 39.

194 Jansma 1943, 216-217.

195 Nusteling 1998, 137, Beekman 1948, 20 en 202; Jansma 1943, 240-243; Sigmond 1989, 74.

196 Zweerink 2013, 120.



AFBEELDING 3.1 Kaartbeeld van het Randstadgebied in 1700

Na de val van Antwerpen in 1585 en de afsluiting van de Schelde werd het scheepvaartverkeer op Antwerpen sterk belemmerd en verschoof het economische zwaartepunt naar Amsterdam. In de zeventiende eeuw groeide Amsterdam uit tot het centrum van de stapelhandel en werd de stad het middelpunt van de goederenstromen door Holland. Rotterdam kwam sterk op als zuidelijke zeehaven. Leiden was bijzonder succesvol in de lakenexport.

De intensivering van de goederenstromen door Holland noodzaakte tot een efficiënte en betrouwbare goederenuitwisseling tussen de steden.<sup>197</sup> In de loop van de zestiende eeuw maakten steeds meer steden onderling afspraken over de instelling van beurtveren. In elk van de deelnemende steden werd een aantal schippers aangewezen die het monopolie kregen op het vervoer en die op gezette tijden en tegen een vast tarief dienden af te varen.<sup>198</sup> In de loop van de zeventiende eeuw werden ook buitenlandse steden opgenomen in het netwerk van beurtvaartverbindingen. Tevens werd het marktverkeer tussen de steden en de omliggende agrarische gebieden geïntensiveerd en gereguleerd.

De toename van het scheepvaartverkeer door Holland zorgde voor spanningen rond de zogeheten 'gecostumeerde' route via Dordrecht naar Gouda en Haarlem.<sup>199</sup> De ongesteunde routes werden,

197 De Vries 1978, 47.

198 Fuchs 1946.

199 Jansma 1943, 236-240.

tot ongenoegen van de drie genoemde steden, steeds intensiever gebruikt. De gecostumeerde route betekende voor veel schippers een omweg. Bovendien werd daar tol geheven en reeds vanaf de laatste decennia van de vijftiende eeuw werd geklaagd over de vertraging die de scheepvaart ondervond bij het passeren van de sluis in Gouda. Deze sluis kon de groei van het scheepvaartverkeer niet aan. Nadelig was wel dat dammen de vaarweg in de ongecostumeerde routes hinderden. Delft, Leiden, Rotterdam en Amsterdam hebben diverse pogingen ondernomen deze belemmeringen op te heffen, maar tot ver in de zeventiende eeuw werd de strijd hierom steeds in het voordeel van Gouda, Haarlem en Dordrecht beslist.

Het netwerk van trekvaarten dat in de loop van de zeventiende eeuw werd aangelegd was vernieuwend, maar het ruimtelijk patroon van het Randstadgebied veranderde er niet fundamenteel door. Veelal werd gebruik gemaakt van bestaande vaarwegen. Op de transformatie van de stadsplattegronden blijken de trekvaarten, die uitsluitend bestemd waren voor passagiers en niet voor goederenvervoer, dan ook niet of nauwelijks van invloed te zijn geweest, evenmin valt een verband te leggen met de omvang van de stadsplattegronden.<sup>200</sup>

In het bovenstaande is uiteengezet dat het infrastructurele netwerk in het Randstadgebied in de zestiende en zeventiende eeuw nauwelijks wijzigde. De natte infrastructuur bleef dominant in het goederenvervoer. In de eerste helft van de zestiende eeuw kwam het gebied gunstig te liggen ten opzichte van de bovenregionale handelsroutes. Amsterdam nam een belangrijke plek in de goederenstromen tussen Vlaanderen en de Baltische staten. Utrecht, Haarlem en Gouda speelden hierin aanvankelijk nog een rol, maar Dordrecht verloor positie. In de tweede helft van de zestiende eeuw groeide Amsterdam uit tot het centrum van de stapelhandel, waarvan ook zeehaven Rotterdam en textielstad Leiden profiteerden. Utrecht, Gouda en Dordrecht hadden geen aandeel in die groei, Haarlem aanvankelijk wel, maar die stad verloor in de zeventiende eeuw positie. Eind zeventiende eeuw waren er dan ook twee zeehavens en één nijverheidsstad van importantie, terwijl de overige zes steden overwegend een regionale functie hadden. Uitzondering was Den Haag dat een krachtige groei doormaakte als bestuurscentrum van de Republiek.

---

200

De groei van de Amsterdamse stadsplattegrond was onvergelijkbaar met die van de overige steden. Hoewel de stad de beste trekvaartverbindingen had, nam de stad in het totale netwerk van trekvaarten geen uitzonderlijke positie in. Gouda en Utrecht beschikten aan de andere kant weliswaar over goede verbindingen, maar hun stadsplattegronden vertoonden weinig dynamiek. Den Haag was het minst goed verbonden, maar was wel een van de weinige steden die in de tweede helft van de zeventiende eeuw groeide (De Vries 1978, 72).

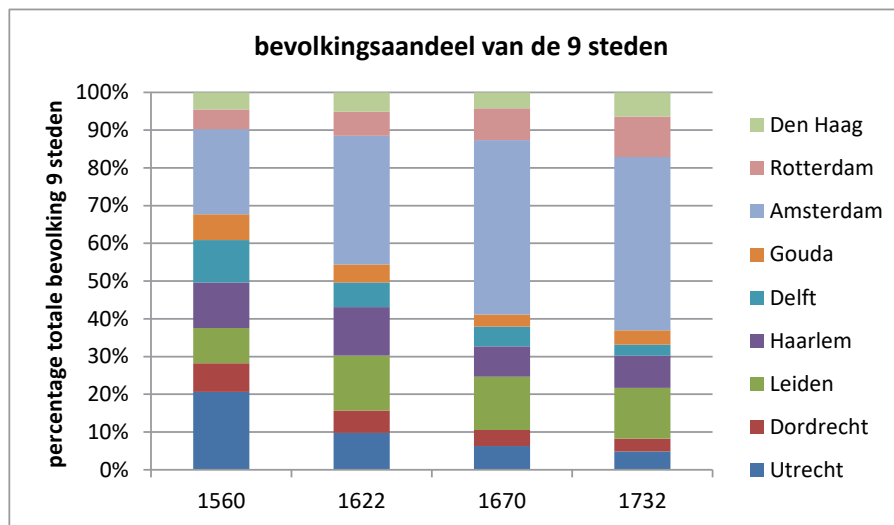
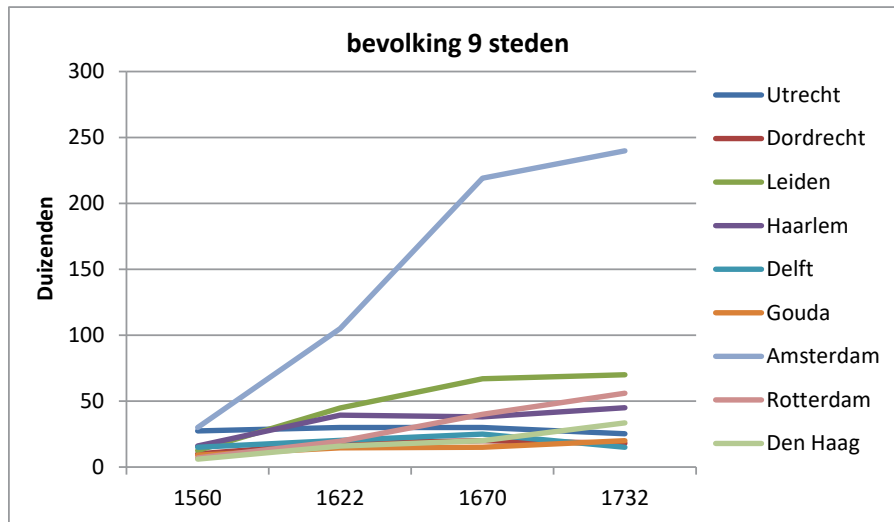


**AFBEELDING 3.2 De vaarwegen in het Randstadgebied in 1700**

In 1700 verbonden verschillende vaarroutes de negen steden met elkaar. Ten opzichte van de situatie in 1500 waren er nauwelijks veranderingen in het stelsel van vaarwegen. De twee belangrijkste zijn het afgenomen belang van de Route Binnendunen langs Dordrecht, Gouda en Haarlem ten opzichte van de overige routes door Centraal-Holland en de veranderingen in de loop van de rivieren in het Maas- en Merwedegebied.

De met nummers op de kaart weergegeven ingrepen in en uitbreiding van het stelsel van waterwegen zijn:

1. de Mallegatsluis te Gouda (1577-1580)
2. de Dordtse Kil / Kil van Bonaventura (1597)
3. de opengestelde route over de Hogeveense vaart / Weipoortse Vliet (1613)
4. de Haarlemmertrekvaart (1630)
5. de Weespertrekvaart (1638) / Muidertrekvaart (1640) / Naardertrekvaart (1641)
6. de opengestelde route over de Vliet en Schie (1636-1655)
7. de Leidse Rijn (1644)
8. de Aar-Amstelroute (1658)
9. de Leidse trekvaart (1658)



### Demografische ontwikkeling tussen 1560 en 1732

*De snelle toename van de goederenstromen door Holland ging gepaard met bevolkingsgroei. Tussen 1560 en 1732 groeide het bevolkingsaantal van de negen steden van 133.000 naar 522.610; bijna een vervijfvoudiging in minder dan twee eeuwen. Tot 1514 waren de verschillen tussen de negen steden in demografisch opzicht nog klein, met Utrecht als uitzondering. Na 1560 werden de verschillen groot. Er waren nu twee steden, Amsterdam en Utrecht, die op enige afstand stonden van de overige steden. Tussen 1560 en 1620 was de demografische dynamiek groot. Er waren vier steden waarvan het belang daalde (Utrecht, Delft, Dordrecht en Gouda), drie die een lichte stijging lieten zien (Rotterdam, Haarlem en Den Haag) en twee steden waar sprake was van een sterke stijging (Amsterdam en Leiden). Amsterdam kwam op eenzame hoogte te staan. Tussen 1620 en 1670 waren de onderlinge verschuivingen klein, al nam het belang van de zeehavens Amsterdam en Rotterdam verder toe. Ondanks de verschuivingen in de hiërarchie was het verschil in omvang niet bijzonder groot, uitgezonderd Amsterdam.*

## § 3.2 Ontwikkeling stadsplattegronden

### Utrecht

#### Welvarend regionaal centrum

Utrecht heeft niet geprofiteerd van de explosieve groei van het handelsverkeer door Holland. De goederenstromen via de Vecht hadden zich ten nadele van Utrecht reeds in de veertiende eeuw verplaatst naar de Geldersche IJssel en de verschuiving hiervan in de zestiende eeuw naar Centraal-Holland ging aan Utrecht voorbij. Echter ook de via Utrecht lopende goederenstromen tussen Keulen en Amsterdam, die met de opkomst van Amsterdam krachtig toenamen, hadden geen invloed op de economische ontwikkeling van de stad. De sluisen bij Vreeswijk op de route Amsterdam-Keulen werden in de eerste helft van de zeventiende eeuw ten behoeve van de scheepvaart verbeterd. Het stadsbestuur stelde zich weinig actief op om de positie van Utrecht in de bovenregionale verbindingen te verbeteren.<sup>201</sup> Utrecht bleef via land- en waterwegen goed verbonden met een omvangrijk en vruchtbaar agrarisch gebied.<sup>202</sup>

Het zwaartepunt van de economie lag in de zestiende en zeventiende eeuw in de regionale en lokale verzorgingsfunctie en niet in de bovenregionale handel. De stad was welvarend vanwege de rijkdom van het Stichts-Hollandse platteland, daarbij was het bestuur van de Staten van Utrecht er gevestigd en vormde de rijke elite een groep van betekenis. Het belang van de stad als marktcentrum voor producten uit de wijde omgeving nam in deze periode toe, evenals dat van de lokale productie.<sup>203</sup> Aanwijzingen voor innovatie in handel of nijverheid zijn er niet.<sup>204</sup>

In de zestiende en zeventiende eeuw groeide de bevolking nauwelijks; van 27.500 in 1560 naar 30.000 in 1620. In het laatste kwart van de zestiende eeuw vond zelfs een daling plaats, die des te opmerkelijker is omdat in deze periode in de overige steden juist een sterke stijging plaatsvond. Het demografische belang van de stad ten opzichte van de overige steden daalde in deze periode dan ook sterk, van 20,7% naar 9,8%. Tussen 1620 en 1670 vond in het geheel geen groei meer plaats en nam het bevolkingsaantal in verhouding tot de totale bevolkingssomvang verder af tot 6,3% in 1670.

#### Een stad vol marktpleinen (afbeelding 3.6)

In de zestiende eeuw nam het aantal markten langs de Oudegracht toe. Aanvankelijk werd de marktfunctie in het midden van de zestiende eeuw in de kern van de stad versterkt met twee overkluizingen: de Stadhuisbrug en de Visbrug. Aan het eind van de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw had de groei van de markten dusdanige proporties aangenomen dat behoefte ontstond aan het gedeeltelijk uitplaatsen ervan. Als eerste werd op de plek van de voormalige Vredenburg een groot marktplein voor de beestenmarkt aangelegd, die voordien op de Neude werd gehouden.<sup>205</sup> De Stadhuisbrug werd bovendien geheel vrijgemaakt van markten door deze

201 Brugman 1995, 50.

202 Brugman 1995, 52.

203 Brugman 1995, 45.

204 Taverne wijst erop dat het belang van het 'aristocratische' stadsbestuur niet met dat van de burgerij overeenstemde. De burgerij wilde dat het stadsbestuur investeerde in handel en nijverheid, maar voor het stadsbestuur waren juist de opbrengsten van het platteland en de geestelijke goederen van belang (Taverne 1978, 239).

205 Brugman 1995, 48; Van Hulzen 1994, 52.

te verplaatsen naar het voormalige kerkhof van de Mariakerk.<sup>206</sup> Bij deze Mariaplaats werd de marktruimte uitgebreid ten behoeve van zuivel en pluimvee en werd een markthal gebouwd.<sup>207</sup> In het noordwesten lagen nog het Paardenveld en de Varkensmarkt. In dezelfde periode werden bestaande marktpleinen, zoals de Neude en de Ganzenmarkt, verbeterd en bestraat. Tevens kreeg de waag begin zeventiende eeuw een nieuw onderkomen op de hoek van de Oudegracht en de Ganzenmarkt, vlakbij de stadskraan (afbeelding 3.3). Met de uitbreiding van het marktareaal vond tevens een specialisatie plaats; in het centrum van de stad kon men terecht voor de dagelijkse etenswaren, producten met een omvangrijk volume als hout en turf lagen aan de stadsrand, evenals de veemarkten.<sup>208</sup>



**AFBEELDING 3.3** Joost Cornelisz. Droochsloot, *de Ganzenmarkt en de Stadhuisbrug te Utrecht, ca. 1620*

Dit schilderij geeft een goed beeld van de stedelijke kern bij de Stadhuisbrug en de Ganzenmarkt. Het stadhuis, de Ganzenmarkt, de Stadhuisbrug, de stadskraan en de waag zijn hier geconcentreerd.

Met de confiscatie van religieuze bezittingen kwam na 1580 een groot aantal gebouwen en terreinen vrij. Bij aanvang van de Reformatie telde bisschopsstad Utrecht een groot aantal kloosters binnen de vesten. Een deel van de geconfisqueerde goederen kreeg in het laatste kwart van de zestiende eeuw een nieuwe bestemming, maar het grootste deel pas vanaf het tweede kwart van de zeventiende eeuw.<sup>209</sup> De bestuurders van kerken en kloosters behielden lang hun macht en keerden zich herhaaldelijk tegen herbestemmingsplannen van het stadsbestuur. Het is echter de vraag in hoeverre het Utrechtse stadsbestuur de ruimte daadwerkelijk nodig had. Veel dynamiek in handel, nijverheid en bevolkingsomvang was er immers niet. In de kapittelzaal van de Dom werd vanaf 1636 de universiteit gevestigd.

---

206 Brugman 1995, 49.

207 Een klein poortje in de stadsmuur gaf vanaf de westelijke vestgracht toegang tot de markt op de Mariaplaats.

208 Brugman 1995, 47.

209 Een deel werd gesloopt en verkaveld, een deel kreeg een publieke functie. Zo werden de terreinen van het Maria- en het Nicolaasklooster bestemd tot marktplein. Het bestuur van het Sticht werd deels in de kloosters gevestigd, zoals de Statenkamer in het Minderbroederklooster. De in 1636 opgerichte universiteit werd in een deel van het klooster van de dom gevestigd. Monde 1844, 210 e.v., Taverne 1978, 241-242.

Het stadsbestuur stelde zich eveneens passief op aangaande de ruimtelijke expansie. Op een verzoek van een aantal welvarende Duitse kooplieden in 1624 om de stad ten behoeve van hun handel uit te breiden ging het stadsbestuur bijvoorbeeld niet in.<sup>210</sup> In de tweede helft van de zeventiende eeuw plande de toenmalige burgemeester van Utrecht Moreelse een grote uitbreiding aan de westzijde van de stad met aansluitend een verbinding met de Eem.<sup>211</sup> Zijn plan had als doel Utrecht meer te laten profiteren van de handelsstromen tussen Amsterdam en Keulen.<sup>212</sup> In de twee jaar dat Moreelse burgemeester was, 1663-1664, kwam een verbinding tussen de Oude en de Vaartse Rijn gereed, werd de Catharijnesingel ten behoeve van de scheepvaart rechtgetrokken en werd ten westen van de Catharijnesingel een aantal brede grachten gegraven. Daarna kwamen de werkzaamheden tot stilstand.



AFBEELDING 3.4 De stadhuisbrug met het stadhuis, tekening door Pieter Saenredam, 1636

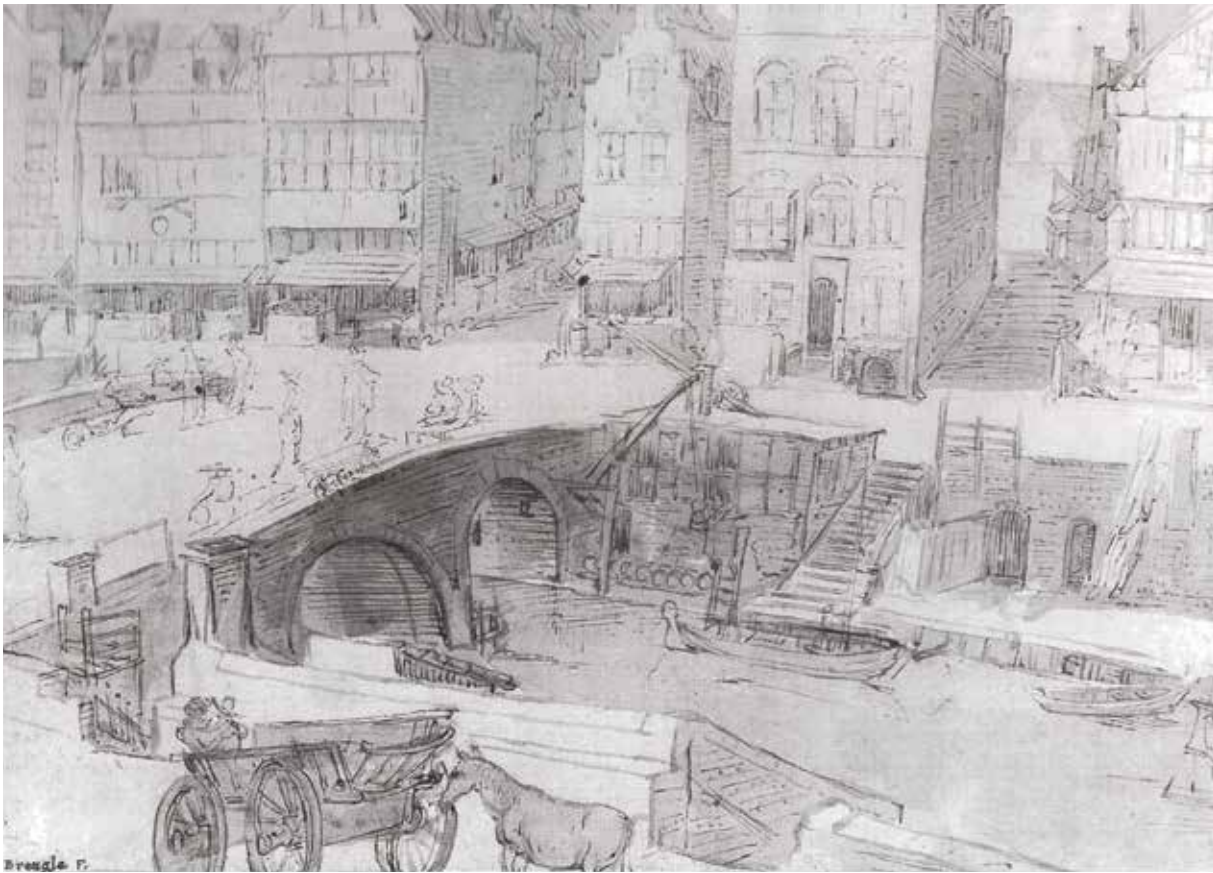
---

210 Van Asch van Wijk 1843, 40; Blijstra 1969, 97.

211 Taverne 1978, 254-264.

212 Van Asch van Wijk 1843, 11.



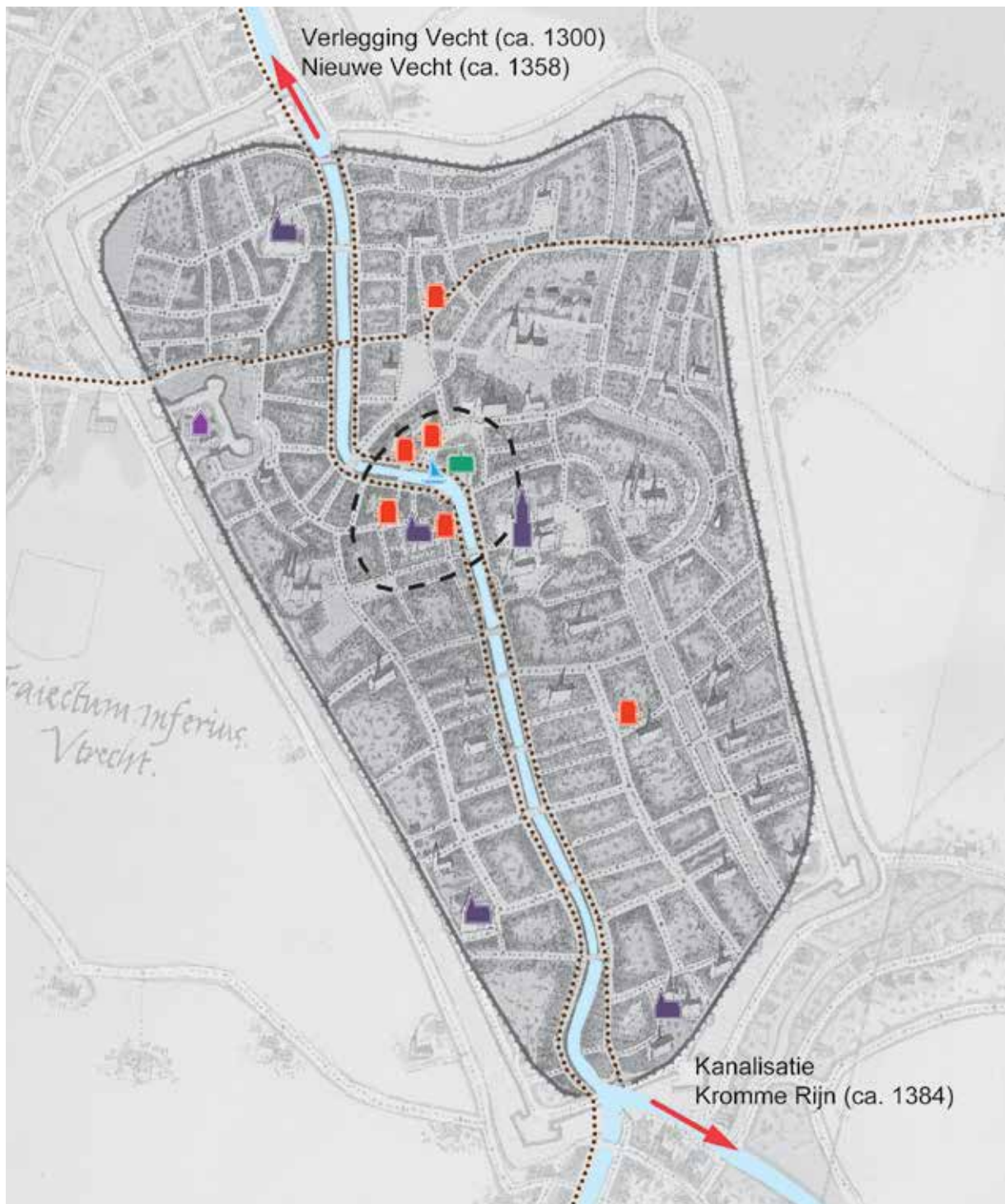


AFBEELDING 3.5 Bedrijvigheid aan de Oudegracht, detail van een tekening toegeschreven aan Jan Breughel de Oude, ca. 1615

Het beeld van de Utrechtse stadsplattegrond wordt in deze periode bepaald door de nieuwe, grote marktpleinen. Tussen het midden van de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw werden vijf nieuwe marktpleinen gecreëerd, wat opmerkelijk veel is. De Oudegracht bleef een belangrijke aanleg- en overslagplaats voor de schepen. Voor het overige was de ruimtelijke expansie en transformatie gering. De vrijgekomen kloosterterreinen werden niet meteen en niet allemaal gebruikt voor woningbouw. Een deel van de burgerij was zich bewust van het belang van de overzeese handel en trachtte de positie van Utrecht in de bovenregionale goederenstromen te verbeteren, maar het stadsbestuur trad niet op tijd op.<sup>213</sup>

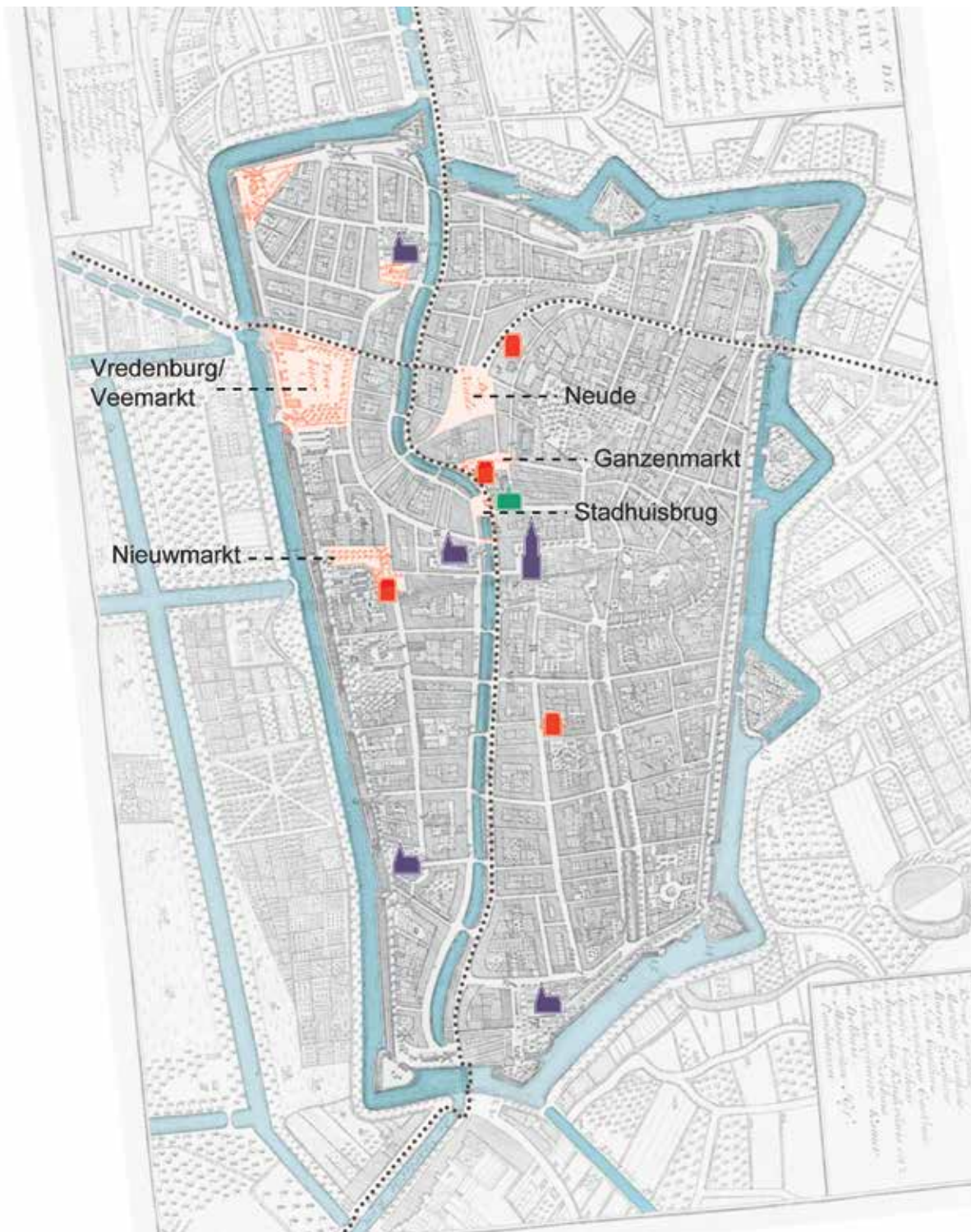
213

Taverne 1978, 244-245, 271.



**AFBEELDING 3.6** De stadsplattegrond van Utrecht in 1450 (links) en 1680 (rechts)

De Utrechtse stadsplattegrond is eind zeventiende eeuw nauwelijks veranderd ten opzichte van de laatmiddeleeuwse situatie. We zien een versterking van de kern bij de Oudegracht en de ontwikkeling van nieuwe markten aan de westzijde. Aan de westelijke zijde is een begin gemaakt met een uitbreiding.



### Riviervaart en marktcentrum voor de regio

Dordrecht profiteerde in de zestiende eeuw van de toenemende goederenstromen door Holland, maar niet in bijzonder sterke mate. Veranderingen in de Maas- en Scheldedelta leidden ertoe dat Dordrecht minder gunstig kwam te liggen ten opzichte van de noord-zuid lopende handelsroutes en ten opzichte van de verbinding met zee. Aangenomen wordt dat zich tijdens de stormvloed van 1532 door dijkbreuken bij Goudswaard een nieuwe verbinding heeft gevormd tussen het Haringvliet en de Oude Maas die naderhand is uitgegroeid tot een scheepvaartweg.<sup>214</sup> Deze nieuwe waterweg, de Spui genaamd, verschafte de Maassteden Rotterdam, Schiedam en Delfshaven een kortere weg naar zee, maar ging aan Dordrecht voorbij. Omstreeks 1600 werd op initiatief van de Staten van Holland de moeilijk bevaarbare route via de opwassen in de Biesbosch uitgediept en omgevormd tot de voor grotere schepen bruikbare Dordtse Kil. Dordrecht kwam daardoor nog excentrischer te liggen ten opzichte van de scheepvaartroutes over zee.<sup>215</sup> Pogingen van Dordrecht om een kanaal naar de Dordtse Kil aan te leggen, werden door steden aan de Maas tegengehouden.<sup>216</sup> In het scheepvaartverkeer via de Maas en Waal behield de stad echter een sterke positie.

Vanaf het midden van de zestiende eeuw nam de economische machtspositie van Dordrecht af. De inperking van de stapelrechten in 1540-1541 en de opheffing van de bepaling die alle dorpen in Zuid-Holland verplichtte hun goederen in Dordrecht op de markt te brengen, wijst daarop. Doordat de zeescheepvaart steeds meer buiten Dordrecht om ging, nam het belang van de handel af en veranderde tussen 1584 en 1610 de economische structuur.<sup>217</sup> Hoewel de nijverheid in de stad nooit van groot belang was geweest, nam de betekenis daarvan in deze periode toe. Verder wist Dordrecht te profiteren van de toenemende vraag naar hout door de bloei van de scheepsbouw in de kustprovincies. De voortgaande inpoldering van delen van de in 1421 verdrongen Grote Waard gaf de regionale marktfunctie van de stad een impuls.<sup>218</sup>

Ondanks het afnemende belang van de overzeese handel voor de lokale economie zag het stadsbestuur midden zeventiende eeuw nog steeds een rol weggelegd voor Dordrecht in de overzeese handel. Zo wist het stadsbestuur tussen 1656 en 1667 de vestiging van de Engelse wolstapel van de Merchant Adventurers aan de stad te binden, met de belofte dat de stad schepen die te diep staken op stadskosten zou lichten en dat trekpaarden werden ingezet in het geval van tegenwind bij de Dordtse kil.<sup>219</sup> Voorts zou de stad zorgen voor pakhuizen, kades en kranen. Tussen 1668-1675 vestigden ook de Schotten de stapelmarkt voor Schotse wol in Dordrecht.

Hoewel de bevolking na 1560 toenam – tussen 1585 en 1620 vond zelfs nagenoeg een verdubbeling van het aantal inwoners plaats – daalde het aandeel van de Dordtse bevolking in het totaal van de negen steden van 7,5% in 1560 tot 5,9% in 1620 en 4,2% in 1670.

---

214 Beekman 1948, 202.

215 Sigmond 1989, 74.

216 Sigmond 1995, 78.

217 Tussen 1555 en 1605 steeg het aantal mensen dat werkzaam was in de textiel en kleding van 11,9% naar 20%. Het aantal mensen dat werkzaam was in de handel daalde licht van 31,1% naar 29,6% (Nusteling 1998, 141).

218 Benschop 2013, 28-29.

219 Sigmond 1995, 70-74.

### Verschuiving van havens en nijverheid naar de Maas en Merwede (afbeelding 3.11)

Aan het eind van de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw versterkte het stadsbestuur de distributie- en nijverheidsfunctie langs de Maas en de Merwede (afbeelding 3.7 en 3.10).<sup>220</sup> Van de reeds rond 1450 aangelegde, maar niet in gebruik genomen Nieuwe Haven werden toen de kades opgehoogd en het water uitgediept. De Wolwevershaven, die ten behoeve van de doorstroming was aangelegd, werd daarbij gebruikt voor opslag en nijverheid. De westelijke vestgracht werd verlegd en vergroot en erlangs werd plek gereserveerd voor houtopslag en scheepswerven. Het belang van de middeleeuwse binnenhaven voor de stad nam af. In het midden van de zestiende eeuw werd de over de Oude Haven gebouwde Vlaamse hal getransformeerd tot stadhuis.<sup>221</sup> Verder werd in de eerste helft van de zeventiende eeuw de monding van de Oude Haven versmald. Eind zestiende eeuw was bij de Tolbrug aan beide zijden van het water een klein marktplein gemaakt door de afbraak van een aantal panden.<sup>222</sup>



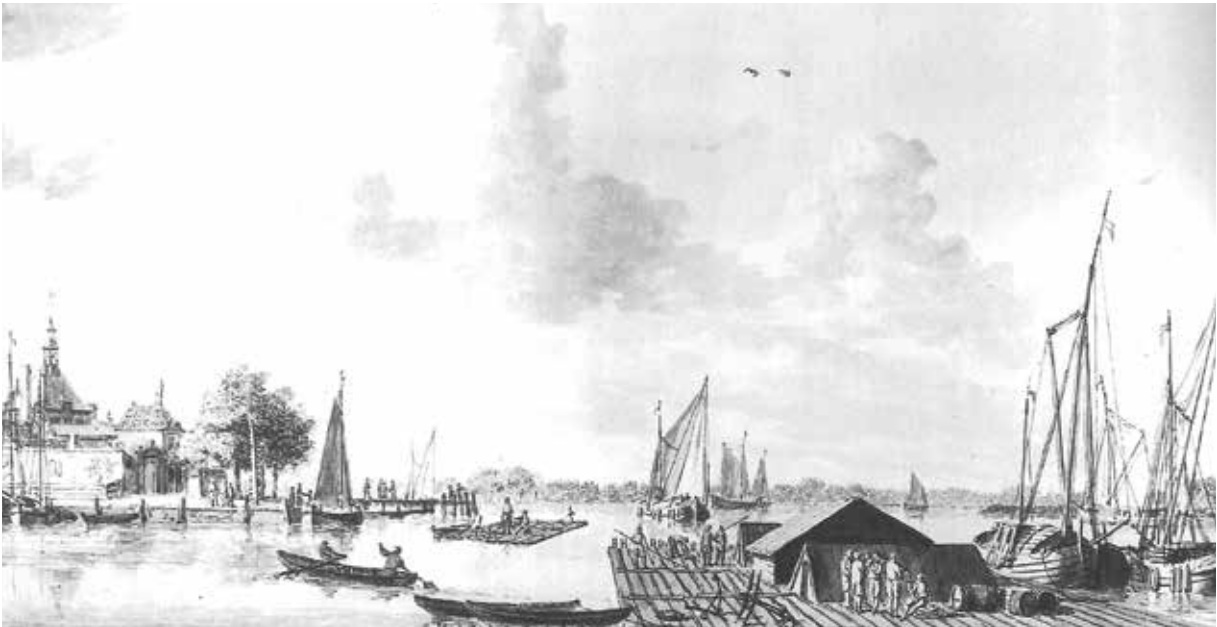
AFBEELDING 3.7 Adam Willaerts, gezicht op Dordrecht, 1629  
Zicht op het havenfront van Dordrecht.

Vanaf het eind van de zestiende eeuw kregen de voormalige kloosterterreinen een nieuwe bestemming.<sup>223</sup> De meeste kloostergebouwen bleven behouden en werden beschikbaar gesteld voor publieke instellingen. Het grootste aantal kloosters kreeg een charitatieve bestemming. Daarnaast kregen het Prinsenhof en de schutters een plek in het Augustijnenklooster en kwam de Latijnse school in het Clarissenklooster. Slechts twee kloosters vielen onder de slopershamer: het Begijnhof werd gesloopt om plaats te maken voor het Oude Vrouwenhuis en een deel van het Minderbroederklooster werd gesloopt ten behoeve van woningbouw.

In het midden van de zeventiende eeuw volgde een tweede impuls in de ruimtelijke transformatie, die zich wederom grotendeels afspeelde langs de Maas en Merwede. Aan de oostzijde werden net buiten de stadsmuren de Lijnbaanshaven en Houthaven aangelegd voor de houthandel en -verwerking, een logische plek voor het hout dat in grote vloten de rivier af kwam (afbeelding 3.8).<sup>224</sup> Tevens was de houtnijverheid langs de vestgracht te vinden.<sup>225</sup> Het stadsbestuur nam het initiatief tot het bouwen

- 
- 220 Tussen 1465 en 1529 waren reeds de Riedijkshaven, Houthaven en Bornhaven aangelegd.
- 221 Met de vestiging van het stadhuis in de lakenhal werd de lakenhal zelf vermoedelijk verplaatst. De aanvankelijke nieuwe plek is niet bekend. Men vestigde de lakenhal in 1645 in de Watersteinstoren aan de Nieuwe Haven (Sarfatij 2007, 262).
- 222 In 1590 werden door het stadsbestuur bij de Tolbrug een aantal huizen gekocht en gesloopt, zodat aan beide zijden van de haven een open ruimte ontstond (Van Wijk 1995, 19).
- 223 Havers 1998, 48.
- 224 Visscher 1995, 39.
- 225 Havers 1998, 51.

van hellingen voor rivierschepen en wist in 1640 gedaan te krijgen dat de Staten van Holland een werf voor rivierschepen in Dordrecht vestigden.<sup>226</sup> Langs de Maas werd de overzeese handelsfunctie versterkt met het Maartensgat met graanpakhuizen voor de import van graan en rogge uit de Oostzee, Noord-Frankrijk en Engeland en de Kalkhaven voor de grotere zeeschepen. Dit laatste hing vermoedelijk samen met beloften van het stadsbestuur aan de Merchant Adventurers zodat deze zich in Dordrecht zouden vestigen. Aan handel gerelateerde gebouwen waren schaars in Dordrecht. We vinden er slechts één pakhuys van de WIC, dat tot 1649 aan de Wolwevershaven was gevestigd.



**AFBEELDING 3.8 Houtvloten**

Een houtvlot voor de mond van de Riedijkshaven. Het hout kwam in grote vloten de rivier af.

Daarnaast vonden in de kern enkele veranderingen plaats ten behoeve van de toenemende markten. Bij de Tolbrug werd over het water een breed marktplein gecreëerd, waar eind zeventiende eeuw tevens een vleeshal werd gebouwd. Vlakbij werd een klein pleintje gecreëerd voor de vismarkt. Hiervoor moest een deel van de Waalse kerk worden gesloopt.<sup>227</sup> De waag kreeg een nieuw onderkomen, maar bleef gevestigd in de buurt van de Tolbrug.

De aanleg van havens voor zeeschepen getuigt van de wil tot versterking van de positie in de overzeese handelsstromen, maar Dordrecht kon niet meekomen in de uitbreiding van de overzeese handel in het Randstadgebied. De forse vergroting van de houthavens en -nijverheid laat zien dat Dordrecht inspeelde op de toenemende houthandel die via de Waal de rivier afkwam. Tegelijkertijd vond in de laatmiddeleeuwse kern van de stad een versterking van de marktfunctie plaats.

---

226 Om de vestiging binnen te halen, beloofde het stadsbestuur aan de Staten van Holland het uitdiepen van de Spuihaven, de aanleg van een sluis, het maken van een aanleghoofd en nam de stad de verantwoordelijkheid voor het onderhoud van die werken op zich (Van Wijk 1995, 70-74).

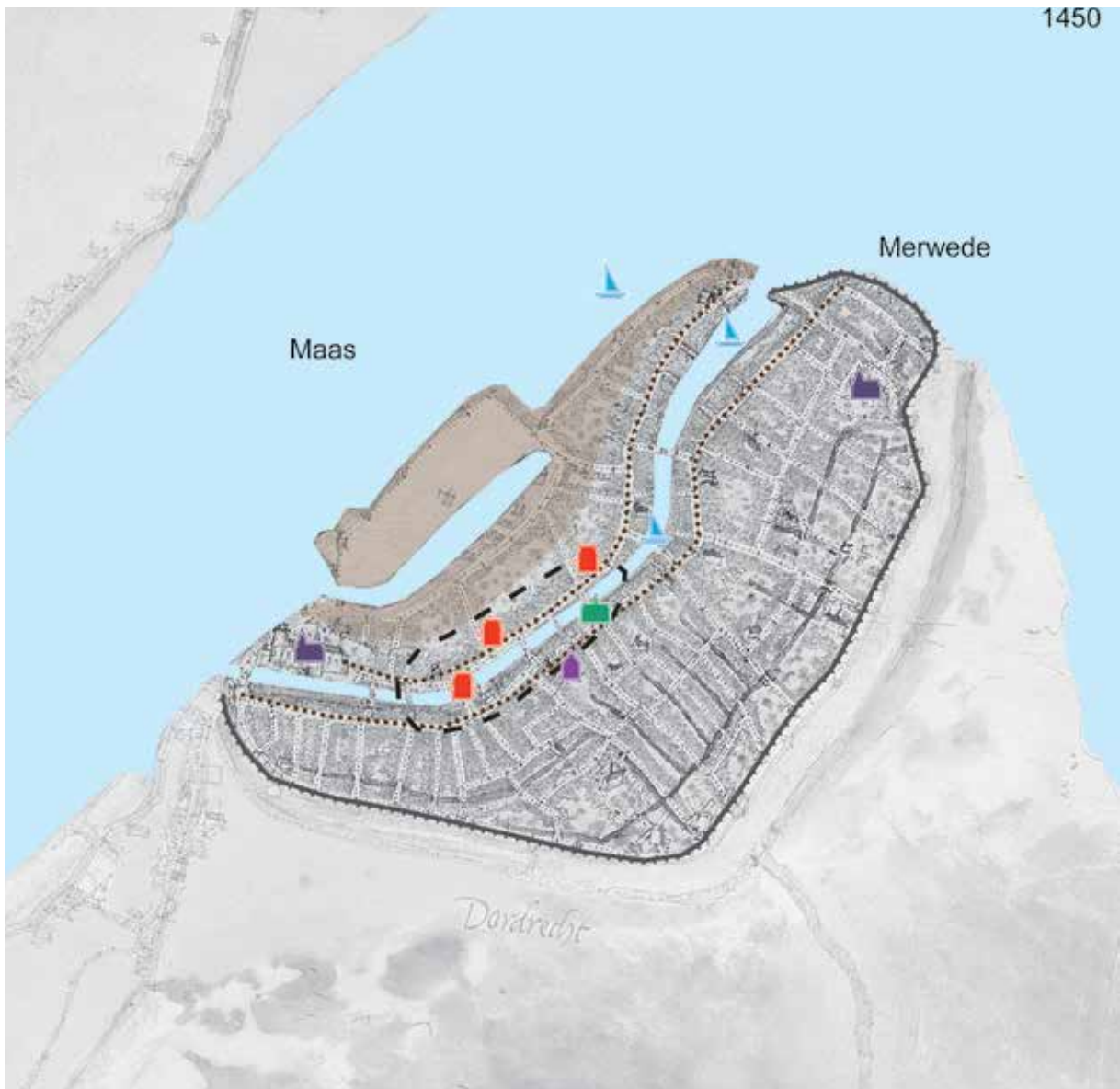
227 Van Wijk 1995, 25.



AFBEELDING 3.9 Abraham van Calraet, gezicht op Dordrecht met de appelmarkt en de Oude Haven, voor 1694



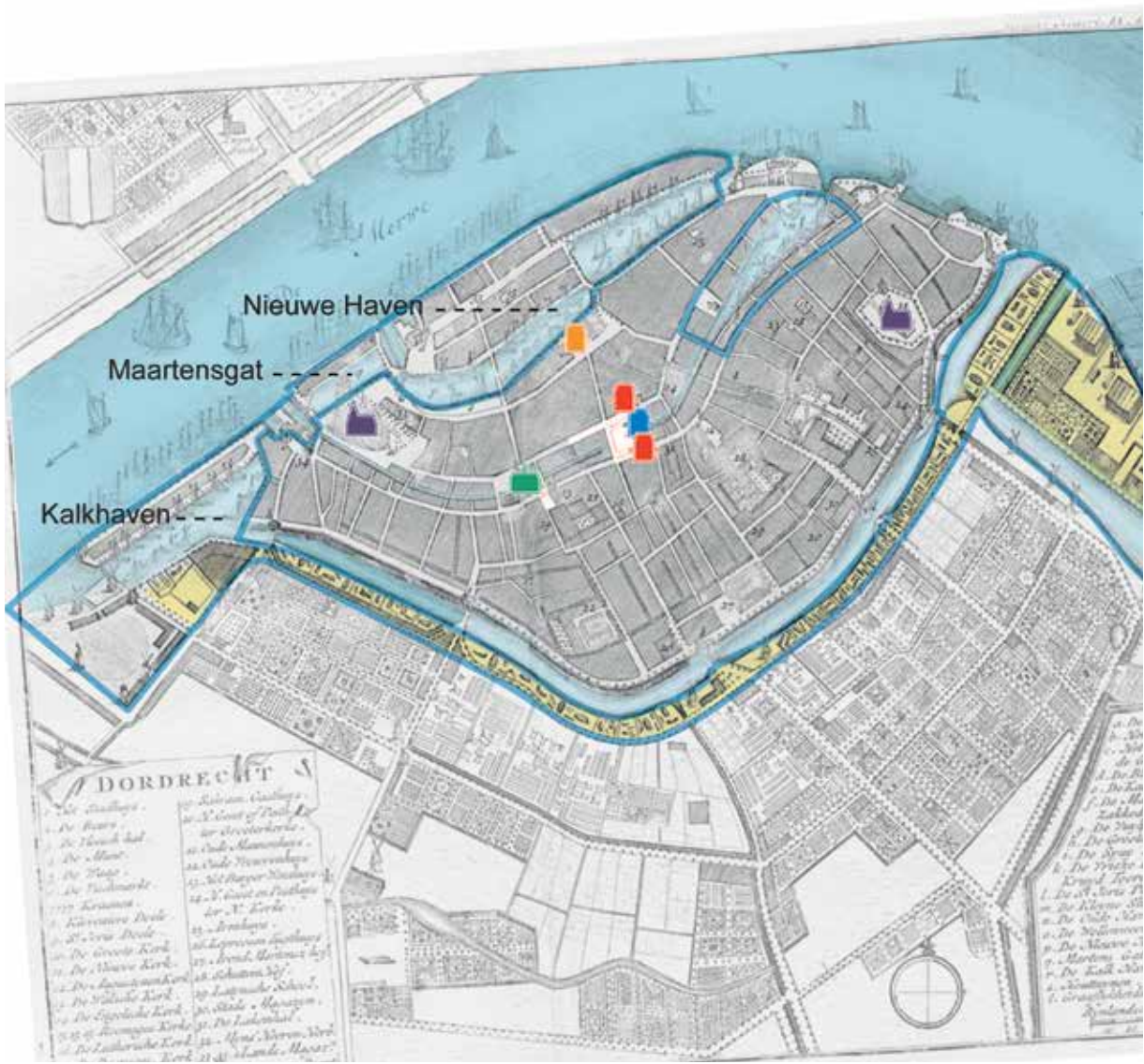
AFBEELDING 3.10 Albert Cuyp, de Maas bij Dordrecht (ca. 1650-1653)



AFBEELDING 3.11 De stadsplattegrond van Dordrecht in 1450 (links) en 1680 (rechts)

Op de stadsplattegrond springt de verdubbeling van het havenareaal langs de Maas en Merwede het meest in het oog. Havens met pakhuizen en scheepswerven liggen aan de stadsrand. Voorts zien we in de kern van de stad enkele nieuwe marktpleinen. In de kern van de stad is de regionale marktfunctie belangrijker geworden en langs de rivieren de havens en aanverwante nijverheid.





### Eerste textielstad van Holland

Leiden lag niet gunstig ten opzichte van de bovenregionale goederenstromen, maar wel centraal in het Hollandse netwerk van waterwegen. In de zestiende en zeventiende eeuw werden pogingen ondernomen om de vaarroutes naar Delft en Amsterdam te verbeteren. Het graven van een nieuwe vaart naar Delft mislukte, maar wel werden diverse verbeteringen aangebracht aan de Vliet. De vaarverbinding naar Delft werd in het midden van de zeventiende eeuw verbeterd met een verlaat in de Leidschendam, maar officieel was deze alleen bedoeld voor het passagiersvervoer. Leiden was een op de export georiënteerde productiestad en in de loop van de zestiende eeuw raakte de stad voor de aanvoer van grondstoffen en halffabricaten en de afvoer van textielproducten sterk afhankelijk van Amsterdam.<sup>228</sup> De beurtvaartverbinding met Amsterdam was veruit het meest intensief.<sup>229</sup> De ongecostumeerde route over de Overtoom werd veel gebruikt.

In de vijftiende eeuw was Leiden uitgegroeid tot de belangrijkste textielproducent van Holland, maar tussen 1530 en 1570 was de textielproductie drastisch teruggelopen.<sup>230</sup> In de zestiende eeuw waren goedkope, lichte stoffen, de zogenoemde saaien en baaien, in populariteit toegenomen. Aanvankelijk bleef men in Leiden vasthouden aan de productie van dure, zware stoffen. Nadat Leiden na 1570 overstapte op de productie van de nieuwe, goedkope stoffen herstelde de nijverheid snel.<sup>231</sup> Textielproducenten en -handelaren gingen over tot specialisatie en schaalvergroting. Een groot aantal immigranten uit de zuidelijke Nederlanden nam hun kennis van de baai- en saainijverheid mee naar Leiden. Er was een bijzonder sterke toename van het aantal weefgetouwen van 4 à 5 in 1590 tot 120 in 1596 en de productie steeg sterk tussen 1584 en 1619.<sup>232</sup> In het midden van de zeventiende eeuw was Leiden uitgegroeid tot de belangrijkste textielproducent van Europa.<sup>233</sup>

Tussen 1560 en 1620 kende de stad een bijzonder krachtige bevolkingsgroei, van 12.500 tot bijna 45.000 inwoners, waarmee het demografische belang toenam van 9,4% tot 14,5% en Leiden de op twee na grootste stad van de negen werd. Tot circa 1575 kwam het grootste aantal nieuwe poorters nog uit de omgeving van Leiden en uit de grote Hollandse steden, maar daarna was de bevolkingsgroei vooral het gevolg van de immigratie van textielarbeiders uit de Zuidelijke Nederlanden.<sup>234</sup> Tussen 1620 en 1670 groeide de bevolking verder tot 67.000, maar de bevolkingsomvang ten opzichte van de totale omvang van de bevolking van de negen steden bleef met 14,1% vrijwel gelijk.

---

228 Wol werd slechts ingevoerd voor de productie en er was geen sprake van doorvoer. Diverse keuren verboden dit zelfs. De handel in Leidse stoffen was vrijwel geheel in handen van Amsterdamse kooplieden. In de zestiende eeuw gingen Leidse 'reders' er nog wel zelf op uit om wol in te kopen, maar ook dat werd in de zeventiende eeuw steeds meer op de Amsterdamse markt ingekocht (Posthumus 1908, 233, 403; 1939b, 766, 782). Amsterdamse handelaren verkochten de Leidse stoffen in Amsterdam en in Amsterdam werd een grote diversiteit en hoeveelheid aan wol, voornamelijk de in Leiden gebruikte Spaanse wol, op de markt gebracht (Posthumus 1939b, 755 en 809). Overigens werd zeker niet alle textiel via Amsterdam vervoerd. Posthumus somt verschillende routes op waarlangs de Leidse textiel werd vervoerd (Posthumus 1939b), 827.

229 Posthumus 1939b, 831.

230 Posthumus 1908, 368; De Vries 2003.

231 Van Maanen 2003, 90; Posthumus 1908, 370 en 405 en 408.

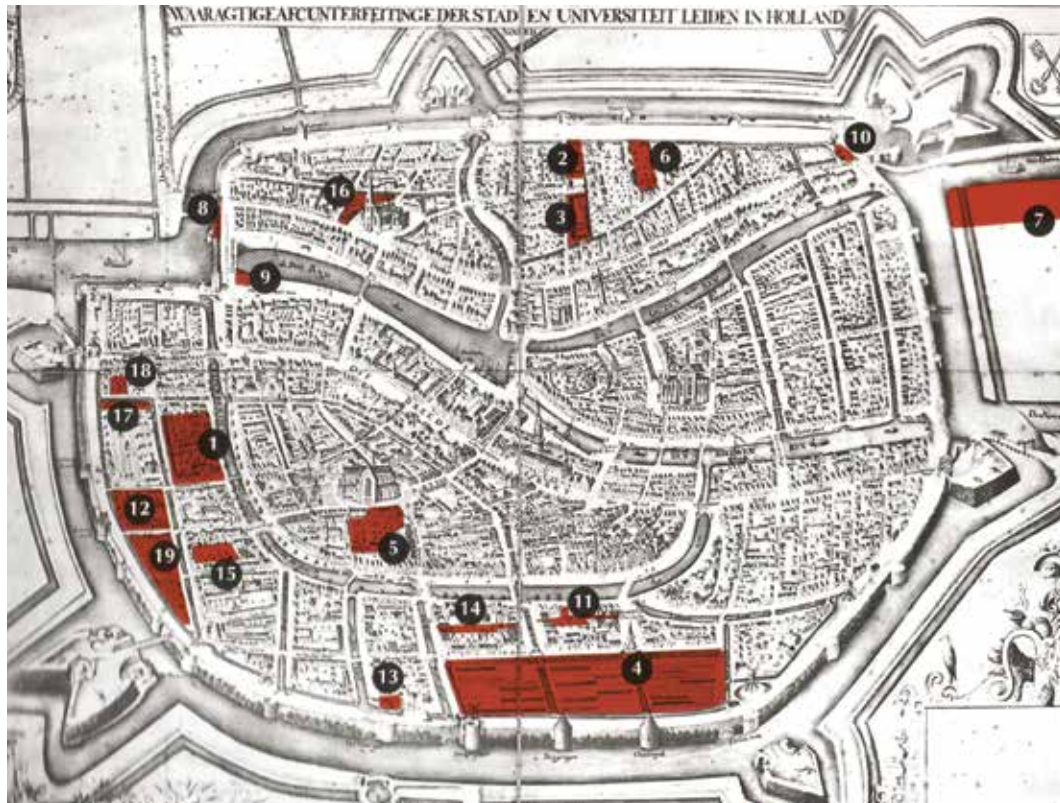
232 Posthumus 1939a 133-138; Typerend voor de aantrekkingskracht van de Leidse industrie was de terugkomst uit Gouda van de eerder daarheen vertrokken fusteindrapeniers (Posthumus 1939a, 7 en 133).

233 Posthumus 1939a, 924-929.

234 Posthumus 1908, 377-384.

### Nijverheidswijken met een hoge dichtheid (afbeelding 3.15)

In het laatste kwart van de zestiende eeuw vond een sterke verdichting plaats als gevolg van de bloeiende textielnijverheid en de daarmee samenhangende bevolkingsgroei (afbeelding 3.12). Open ruimtes werden bebouwd, erven opgedeeld en een groot aantal voormalige kloosterterreinen heringericht.<sup>235</sup> Smalle straten en kleine kavels zijn kenmerkend. Het stadsbestuur investeerde in nieuwe molens en in nieuwe vollerijen voor de saai-industrie en ze stelde buiten de stad gelegen terreinen ter beschikking voor de ramen van de baaidraperie.<sup>236</sup> De meeste vervuilende nijverheid werd geconcentreerd aan de stadsrand. Veel nieuwe textielhallen werden in voormalige kloosters, kapellen of gasthuizen ondergebracht.<sup>237</sup> Het Rapenburg werd een luxe woonmilieu voor de elite. In het noordoosten werd vlak buiten de stadspoorten langs de Oude Rijn een kleine haven aangelegd om 'beter de schepen te doen leggen die aldaar uiten Noorden quartiere van Holland ende Vrieslandt comen om heure bieren ende andere waren te laden [...]'.<sup>238</sup> Twee decennia later was sprake van een kleine uitbreiding om plaats te bieden aan de toestroom van schepen, een gevolg van de intensievere economische relatie met Amsterdam.



AFBEELDING 3.12 Bouwlocaties in Leiden tussen 1575 en 1610

235 Van Oerle 1975, 309-318; Van Maanen 2003, 22-23.

236 Posthumus 1939a, 133.

237 De saaihal werd in het voormalige Jacobsgasthuis gevestigd en de fustehal in het voormalige Barbaragasthuis. De looi- en baaihal werden eind zestiende eeuw vergroot (Posthumus 1939a, 133).

238 Van Oerle 1975, 320.

Tegelijkertijd vond in de laatmiddeleeuwse kern een versterking plaats van de regionale marktfunctie (afbeelding 3.13 en 3.14). De bevaarbaarheid van de Rijn werd verbeterd en er werden ophaalbruggen geplaatst waardoor schepen met staande mast konden passeren zodat de producten rechtstreeks konden worden afgeleverd bij het marktcentrum.<sup>239</sup> Het marktgebied werd uitgebreid door de zuidelijke oever van de Oude Rijn bij het marktgebied te betrekken en in de punt van de Oude en Nieuwe Rijn werd de zeevismarkt verbreed. Naast de waag kwam een nieuwe boterhal. Leiden was bovendien de eerste Hollandse stad waar een universiteit (1575) werd opgericht. Deze was vanaf 1581 gevestigd in het voormalige Witte Nonnenklooster aan het Rapenburg.

Vervolgens kwam in de eerste helft van de zeventiende eeuw in het noorden een omvangrijke, dicht bebouwde uitbreiding tot stand met een nieuw plein voor de beestenmarkt en een prestigieuze lakenhal. De hout- en turfmarkt werden naar kades aan de stadsrand verplaatst. In 1644 kwam op aandringen van een groep lakenreders en drapeniers aan de oostzijde nog een kleine uitbreiding tot stand.<sup>240</sup> Deze werd reeds in 1659 gevolgd door een omvangrijke uitbreiding, die eveneens al snel volgebouwd was. Tevens werd in het midden van de zeventiende eeuw geïnvesteerd in marktfuncties. Bij de Rijn kwam de overdekte Korenbrug. Het houten waaggebouw werd vervangen door een stenen exemplaar, waarin tevens de boterhal werd gevestigd.



**AFBEELDING 3.13** Het marktgebied aan de Rijn, ca. 1600  
Op de achtergrond is het stadhuis aan de Breestraat zichtbaar.

Concluderend kunnen we stellen dat Leiden voor de aan- en afvoer van producten voor de textielnijverheid gebruik kon maken van het fijnmazige netwerk in Holland. De stad lag dicht genoeg bij Amsterdam om te kunnen profiteren van de afzet van textielproducten, maar ver genoeg om een redelijk autonome positie in te kunnen nemen. Bovendien was er in Amsterdam geen textielnijverheid

239 In het middeleeuwse vestingstelsel waren de grote wateren nog overkluisd en was het alleen mogelijk om met kleine boten door de watergaten de stad binnen te varen (Van Oerle 1975, 321).

240 Posthumus 1939a, 977.

die met Leiden kon concurreren. In de laatste decennia van de zestiende en de eerste decennia van de zeventiende eeuw was de textielnijverheid richtinggevend voor de transformaties van de Leidse stadsplattegrond. We zien een sterke verdichting en uitbreiding met textielwijken. De grote diversiteit aan textielhallen is een weerslag van de grote differentiatie in stoffen en van de specialisatie van het productieproces.<sup>241</sup>



AFBEELDING 3.14 Jan de Beijer, gezicht op de Aalmarkt met waag en stadskraan, 1753

241

Er kwamen een Vlaamse hal (1578), saaihal (1590), baaihal (1590), rashal (1607), lakenhal (1640), warphal (1652), greinhal (1654), fusteinhal (1674). Een deel van de textielhallen werd in de loop der tijd opgeheven of samengevoegd.



AFBEELDING 3.15 De stadplattegrond van Leiden in 1450 (links) en 1680 (rechts)

De stadplattegrond van Leiden vertoonde een grote dynamiek. Er was sprake van een sterke verdichting en een omvangrijke expansie die plek bood aan de expanderende textielnijverheid. Daarnaast werd de regionale marktfunctie in de kern langs de Nieuwe Rijn versterkt.



### Krachtige, maar korte bloeiperiode

Haarlem had via het Spaarne makkelijk toegang tot de Hollandse markten en die in de Zuidelijke Nederlanden, en via de landweg met de Hollandse steden langs de binnenduinrand. Het lijkt er evenwel op dat schippers die door Holland voeren in toenemende mate andere routes verkozen boven het Spaarne. Met name de Kostverlorenvaart (ca. 1418, in 1515 voorzien van een overtoom) betekende een aderlating, want hiermee was een directe verbinding tussen Leiden en Amsterdam tot stand gebracht. De stad profiteerde dan ook weinig van de toenemende goederenstromen naar Amsterdam al bleef de verbinding intensief.

De zestiende eeuw was economisch gezien een bloeiperiode. De Haarlemse economie had een gedifferentieerd karakter.<sup>242</sup> Er was handel, voornamelijk in graan, en er waren diverse takken van nijverheid te vinden, te weten bier, laken, linnen en scheepsbouw. Haarlem excelleerde in geen van die sectoren, maar gezamenlijk vormden ze een belangrijke bron van inkomsten. In de zeventiende eeuw werd een groot deel van de nijverheid naar Amsterdam, Leiden en de Zaanstreek verplaatst en werd de handel overgenomen door Amsterdamse kooplieden.<sup>243</sup> Wel werd de positie van Haarlem als marktcentrum voor de omgeving versterkt.

De bevolkingsomvang laat tussen 1560 en 1620 meer dan een verdubbeling zien, met een groei van 16.000 tot meer dan 39.000 inwoners. Het demografische belang ten opzichte van de overige steden bleef in deze periode gelijk met 12,8%. Tot 1670 stabiliseerde de omvang en nam het aandeel van de bevolking in het geheel van de negen steden af tot 8%. De aantrekkingskracht van Amsterdam was in deze periode groot en een aanzienlijk aantal Haarlemse burgers vertrok daar heen.<sup>244</sup>

### Centralisatie rond de Grote Markt (afbeelding 3.20)

De grootste ruimtelijke ontwikkelingen voltrokken zich in Haarlem in het laatste kwart van de zestiende eeuw. De krachtige groei van de lakennijverheid, scheepsbouw en bevolking leidden tot een sterke verdichting.<sup>245</sup> Het beleg door de Spanjaarden (1572-1573) en een grote stadsbrand (1576) zorgden naast ellende ook voor veel beschikbare ruimte in de stad.

De meeste ruimte werd echter gevonden bij de geconfisqueerde kloosterterreinen, die in de periode na 1578 in handen van het stadsbestuur kwamen. Met grote voortvarendheid werd tot transformatie en herbestemming overgegaan. Van de negentien kloosters en het begijnhof werden er maar liefst veertien geschikt gemaakt voor woningbouw of textielnijverheid. Rond 1610 waren de beschikbare ruimten reeds vol. Toen werd besloten de in het zuidwesten gelegen lakenramen en weverijen buiten de omwalling te plaatsen en de beschikbaar gekomen gronden te verkavelen voor arbeiderswoningen.<sup>246</sup> De overige kerken en kloosters kregen overwegend een publieke functie, zoals de Latijnse school, uitbreiding van het stadhuis en Prinsenhof, het pesthuis en weeshuis, de Nieuwe

---

242 Marsilje 1995, 47; Loenen 1950.

243 De scheepsbouw maakte in de zestiende eeuw een sterke ontwikkeling door, maar in de eerste helft van de zeventiende eeuw was sprake van een neergang als gevolg van de opkomst van scheepswerven in de Zaanstreek en Amsterdam (Marsilje 1995, 54). De wolproductie concentreerde zich steeds meer in Leiden (Diederiks 1995, 172). De handel werd steeds meer overgenomen door Amsterdam. Trokken Haarlemse kooplieden in de zestiende eeuw naar de jaarmarkten van Bergen op Zoom en Antwerpen, in de zeventiende eeuw had Amsterdam de handelsrelaties overgenomen (Speet 1982, 13).

244 Tussen 1601-1625 vertrokken 499 burgers uit Haarlem naar Amsterdam, tussen 1626-1650 1144, tussen 1651-1675 905, en tussen 1676-1700 548 (Diederiks 1995, 171).

245 In de zestiende eeuw werden al terreinen geschikt gemaakt voor de uitbreiding van de lakennijverheid (Kaptein 1998).

246 Groenveld 1995, 142.



Doelen en het Sint Elisabethsgasthuis.<sup>247</sup> De Waalse en hervormde kerk kregen beide de beschikking over een kerk. Het Zijklooster bleef in handen van de stad.

In dezelfde periode kwamen er nieuwe marktpleinen bij. Haarlem was van oudsher beroemd om zijn rundermarkten. Rond 1578 werd op de plek van het voormalige gasthuis de Ossenmarkt gepland.<sup>248</sup> Aansluitend werd een deel van de Oude Gracht overwelfd ten behoeve van de Koemarkt. Langs het Spaarne lagen de turf-, hout- stro-, appel-, kaas-, groente- en varkensmarkt. De verkoop van groente bleef gevestigd op de Warmoesstraat. In de jaren rond 1600 gaf het stadsbestuur opdracht voor de bouw van een nieuwe vishal en een nieuwe vleeshal aan de Grote Markt en van een nieuwe waag aan het Spaarne (afbeelding 3.16 en 3.17).<sup>249</sup> Het stadsbestuur koos voor de vleeshal het duurste ontwerp; blijkbaar ging het de stad voor de wind.



**AFBEELDING 3.16 De Grote Markt in Haarlem door Gerrit Berckheyde, ca. 1690**  
De Grote Markt in Haarlem gezien van het stadhuis, met de vleeshal, de vishal en de Sint-Bavokerk.

De ruimtelijke transformatie die Haarlem in de zestiende eeuw doormaakte zette in de zeventiende eeuw niet door. Er werden verscheidene uitbreidingsplannen gemaakt, maar pas in 1671 durfde

247 Van Herwijnen 1982, 25-30.

248 Speet 1982, 15.

249 Stenvert 2006, 326.

het stadsbestuur het aan om daadwerkelijk met de aanleg daarvan te starten. Het stadsbestuur verwachtte zo een aantrekkelijk woonklimaat te creëren voor de uit Frankrijk vluchtende Hugenoten, maar de meesten gaven de voorkeur aan Amsterdam.<sup>250</sup> Na 1672 vielen de bouwactiviteiten daarom zo goed als stil en de 'Nieuwstad' bleef grotendeels onbebouwd (afbeelding 3.19). In 1671 was de Rundermarkt al wel naar het noorden van de stad verplaatst en kwam op de plek van de Ossenmarkt een Botermarkt.

Samenvattend vonden in Haarlem tussen 1580 en 1620 snelle ruimtelijke transformaties plaats, maar vielen deze daarna nagenoeg stil. De stad lag gunstig ten opzichte van de goederenstromen door Holland en profiteerde aanvankelijk van de forse toename daarvan. De nabijheid van Amsterdam speelde de stad parten. De marktfunctie bleef van belang. Ondanks de uitplaatsing van markten, bleef de Grote Markt de kern van de stad en bleef de strandwal de structuur bepalen (afbeelding 3.18).



AFBEELDING 3.17 Gerrit Berckheyde, de Grote of St.-Bavokerk in Haarlem, 1666



AFBEELDING 3.18 Gezicht op Haarlem (profiel), Romeyn de Hooghe, 1688 - 1689

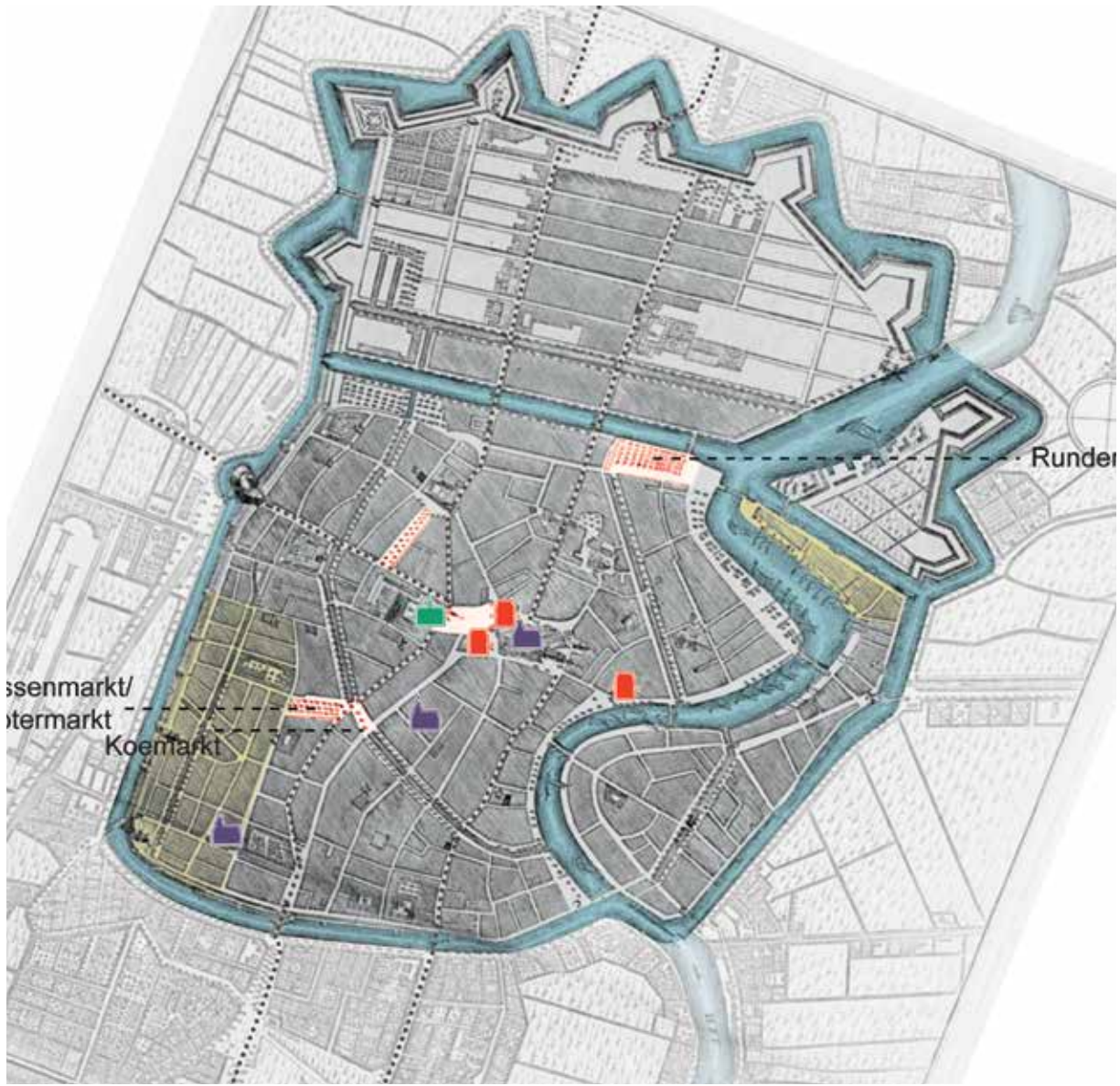


AFBEELDING 3.19 Gerrit Berckheyde, het opwerpen van de nieuwe stadswallen van Haarlem in 1671 (1671-1672)



**AFBEELDING 3.20** De stadsplattegrond van Haarlem in 1450 (links) en 1680 (rechts)

Op de stadsplattegrond is zichtbaar dat een sterke verdichting heeft plaatsgevonden. Open ruimten en veel voormalige kloosterterreinen zijn verkaveld. De nijverheid was geconcentreerd aan de rand van de stad; in het zuidwesten de lakennijverheid en in het noordoosten de scheepsbouw. Kenmerkend was de versterking van de centrale positie van de Grote Markt, waar rond 1600 verscheidene nieuwe gebouwen met een economische functie kwamen te staan. Tegelijkertijd kwamen er buiten de kern nieuwe marktpleinen.



### Regionaal centrum met bovenregionale bestuurlijke functies

De inbedding van Delft in het netwerk van Hollandse waterwegen veranderde nauwelijks. In de pogingen om de vaarwegen te verbeteren vond de stad steeds Gouda, Dordrecht en/of Haarlem tegenover zich. In 1584 kwamen Delft en Leiden overeen de Vliet uit te diepen en werd op beider initiatief de Bilderdam aangepast. Het grootste obstakel voor het goederenvervoer werd gevormd door de Leidschendam.<sup>251</sup> Pas in 1648 kwam er een verlaat, echter met de bepaling dat dit alleen voor trekschuiten en niet voor goederenvervoer toegankelijk was.<sup>252</sup> Via de Trekvliet had Delft een goede verbinding met Den Haag, een belangrijke afzetmarkt voor met name bier. Er kwam een vaart op Maassluis, die bovenal van regionaal belang was.<sup>253</sup> De stad was via de Schie goed verbonden met de Maas. Desondanks had de toename van de handelsstromen door Holland en de verandering van de vaarroutes in de Maas- en Scheldedelta nauwelijks een positief effect op de economie. (afbeelding 3.22)

In de zestiende eeuw was Delft een belangrijke handels- en nijverheidsstad. De productie van bier nam in de zestiende eeuw gestaag toe, met een hoogtepunt in het derde kwart van de zestiende eeuw.<sup>254</sup> De stad was een belangrijke importeur van tarwe uit Henegouwen, grotendeels was deze bestemd voor de biernijverheid, maar een deel ervan werd ook gedistribueerd naar andere steden in Holland.<sup>255</sup> In het midden van de zestiende eeuw nam de graanhandel met Henegouwen af, ten gunste van die uit de Oostzee, waarvoor Amsterdam in de zestiende eeuw het handelscentrum was geworden. Eind zestiende eeuw trachtte de stad een op de export gerichte lakennijverheid op te zetten, maar deze kwam nauwelijks van de grond.<sup>256</sup> Tussen 1572 en 1584 koos Willem van Oranje tijdelijk domicilie in Delft. Het voormalige Sint Agathaklooster werd het Prinsenhof. Verschillende bestuurscolleges zoals de Staten-Generaal, het Hof van Holland en de Hollandse Rekenkamer kwamen regelmatig in de stad bijeen.<sup>257</sup> Tijdens de Opstand werd Delft de 'wapenkamer van Holland'. Tevens waren er in Delft kamers van de VOC en de WIC gevestigd en beschikte de stad over een wisselbank.

In de zeventiende eeuw had de stad te lijden onder de snelle groei van Rotterdam. De in Delft gevestigde handelsfuncties, zoals de WIC en wisselbank, en de biernijverheid, vertrokken in de

- 
- <sup>251</sup> Reeds in 1487 had Delft toestemming gekregen om in de Leidschendam een verlaat te maken. Deze werd in 1492 door Gouda en Dordrecht vernield en in 1506 bepaalde het Hof van Holland dat het verlaat moest worden gedicht. Wel kregen Delft en Leiden toestemming voor een Overtoom waarover ook goederen mochten worden geladen. In 1536 gaf Karel V toestemming voor een verlaat in de dam. De stad maakte hiervan geen gebruik uit vrees voor tegenwerking van Dordrecht, Gouda en Haarlem. Na het ontzet van Leiden in 1574 kwam er weer toestemming voor het maken van een verlaat, vermoedelijk om militaire redenen. Nadat Haarlem en Amsterdam zich in respectievelijk 1576 en 1578 hadden aangesloten bij de Opstand, werd dit verlaat op initiatief van Dordrecht, Gouda en Haarlem weer weggehaald. In de jaren rond 1588 maakte het Delftse stadsbestuur zich sterk voor een verlaat in de Leidschendam en voor de aanleg van een kanaal naar Zoetermeer, waarmee de Leidschendam omzeild kon worden (Beekman 1948, 67-68, Tersteeg 1903, 148-215), maar zonder succes.
- <sup>252</sup> Ook hiertegen kwam verzet van Gouda, Haarlem en Dordrecht. Het proces liep nog in 1682 en werd beslecht in het voordeel van Delft en Leiden (Brand 2011, 136, Beekman 1948, 68 en 227).
- <sup>253</sup> Volgens Beekman was deze vaart bedoeld voor de visserij van Maassluis zodat de vissers hun vis sneller in Delft en Den Haag konden krijgen (Beekman 1948, 225).
- <sup>254</sup> Tielhof 1995, 37.
- <sup>255</sup> Tielhof 1995, 17 en 23.
- <sup>256</sup> In 1595 lukte het Delft een aantal drapeniers uit Leiden weg te lokken met gunstige vestigingsvoorwaarden, zoals vrije huishuur en woningen voor de arbeiders. Ook werden weeskinderen ter beschikking gesteld voor de arbeid. Het Leidse stadsbestuur startte hierop onderhandelingen met Delft. Leiden hief de accijns op buitenbieren op (wat sterk in het voordeel van de Delftse bierexport was) en ging akkoord met de verhuizing van 9 drapeniers, onder de voorwaarde dat Delft niet met nog meer drapeniers mocht onderhandelen (Posthumus 1939a, 146).
- <sup>257</sup> Kok 1981, 14.

loop van de zeventiende eeuw naar Rotterdam.<sup>258</sup> Ook kon Delft haar kamer van de VOC niet meer financieren en werd besloten deze naar Rotterdam te verplaatsen. De zo belangrijke bierexport daalde sterk, al kwam er een omvangrijke aardewerknijverheid voor in de plaats.<sup>259</sup> De stad maakte in de zestiende en zeventiende eeuw economisch gezien een transformatie door van een bovenregionaal naar een regionaal handelscentrum.

Tussen 1560 en 1620 nam het aantal inwoners toe van 15.000 tot 20.000. Dat lijkt veel, maar het belang van de stad ten opzichte van de overige acht steden halveerde vrijwel in deze periode van 11,3% tot 6,6%.<sup>260</sup> Na 1620 groeide de bevolking slechts licht en het demografische belang ten opzichte van de overige steden nam nog verder af tot 5,3% in 1670.

### Centralisatie rond de markt en een nieuwe kern bij de Schie (afbeelding 3.23)

In het midden van de zestiende eeuw was bij de waag een overkluizing gemaakt voor de handel in boter (afbeelding 3.21). De enige ruimtelijke transformatie in het laatste kwart van die eeuw betrof de herbestemming van de diverse kloosters en kapellen.<sup>261</sup> Aanvankelijk werd een aantal kloosters, of delen ervan, verhuurd aan particulieren om er te wonen en een bedrijf in te vestigen. Eén klooster werd gesloopt en verkaveld met woningen voor de textielarbeiders. Dat was niet veel, en uit het feit dat de ramen midden zeventiende eeuw werden heringericht, blijkt wel dat de textielnijverheid geen hoge vlucht had genomen. De meeste kloostergebouwen bleven behouden en er kwam een nieuwe publieke functie in, zoals het Prinsenhof, de lakenhal, de stadsleenbank, het weeshuis of het dolhuis.<sup>262</sup> De meest zichtbare verandering was de aanleg van een plein voor de beestenmarkt op het terrein van het voormalige Minderbroederklooster.

Tijdens de Opstand werd Delft de stad waar de militaire middelen werden ondergebracht, zowel van de Staten van Holland als van de Generaliteit.<sup>263</sup> Aanvankelijk werden de wapens verspreid over de stad opgeslagen, maar in 1602 lieten de Staten van Holland in het zuiden van de stad aan de Nieuwe Delft het Armamentarium bouwen.<sup>264</sup> Het terrein van het Clarissenklooster was de voornaamste opslagplaats van de Generaliteit. Na de verwoestende kruitramp in 1654 verrees buiten de stad langs de Schie een nieuw kruitmagazijn.<sup>265</sup>

Rond 1620 werd buiten de stadsvesten langs de Schie een ligplaats voor schepen gemaakt met aansluitend enige scheepswerven. Vrijwel gelijktijdig betrok de Delftse kamer van de VOC een pand aan de Oude Delft dat later nog werd uitgebreid met een kantoor en een pakhuis.<sup>266</sup> De kamer van

- 
- 258 In 1669 werden de drie kantoren van de kamer van de Maze (Rotterdam, Delft en Dordrecht) samengevoegd en gevestigd in Rotterdam.
- 259 Dit was onder meer een gevolg van de opkomst van nieuwe moderne bedrijven in Rotterdam die zich toededen op de vervaardiging van scheepsbieren. Het aantal brouwerijen in Delft liep sterk terug: in 1600 waren er nog 82, in 1645 25 en in 1667 nog maar 15. Daarna stabiliseerde het aantal op dit niveau (Wijsenbeek 1987, 57 en 417). Delft leverde bier aan Den Haag, maar in Den Haag werden, onder protest van Delft, brouwerijen voor de eigen consumptie gevestigd (Wijsenbeek 2005, 68).
- 260 Tussen 1500 en 1574 vertrok een groot aantal Delftse burgers naar Leiden om daar in de lakennijverheid te werken (Posthumus 1908, 377-384).
- 261 Brouwer 1981.
- 262 In 1645 werd de lakenhal verplaatst naar het Prinsenhof.
- 263 Zwitzer 1982, 15-16.
- 264 Berends 1981, 51-54.
- 265 Kok 1981, 14.
- 266 Het kantoor van de VOC lag aan de westzijde van de Schie. De VOC had hier twee panden aangekocht en liet deze in 1630 en 1631 verbouwen (Annema 1987a, 121-122 en 126). In 1653 werd aan de overkant van het Oostindisch huis een pakhuis opgericht, ook weer door de samenvoeging van bestaande huizen. Dit werd tussen 1665-1675 vergroot (Weve 1987, 141 en 147).

de WIC, de door het stadsbestuur ingestelde wisselbank en een vestiging van de English Merchant Adventurers, de stapel van de Engelse lakenhandel, kregen een plek rond de markt. De laatste bleef maar kort in Delft; de ligging van Delft ten opzichte van de overzeese goederenstromen was ongunstig en het verkrijgen van retourvracht bleek lastig.<sup>267</sup> In de gunstig aan de Maas gelegen haven van Delft, Delfshaven, waren de ruimtelijke initiatieven gering. Delft was bevreesd dat de haven de stad zou overvleugelen en stelde allerlei bouwrestricties in.<sup>268</sup> Er waren aanvankelijk geen pakhuizen te vinden; overzeese goederen werden in Delfshaven van zee- op binnenvaartschepen geladen en via de Schie vervoerd naar de pakhuizen in Delft.



AFBEELDING 3.21 Jan van der Heyden, de Boterbrug met de stadhuistoren te Delft, ca. 1660

---

267 Wijsenbeek, 1987, 58.

268 Van Schie 2011, 28.





AFBEELDING 3.22 Hendrick Vroom, gezicht op Delft vanuit het zuidwesten, ca. 1615

In de tweede helft van de zeventiende eeuw werd de aanwezigheid van overzeese handelsfuncties in Delft minder prominent. In 1669 werd de kamer van de WIC in Delft overgeplaatst naar Rotterdam. Het stadsbestuur hield de ontwikkeling van Delfshaven niet langer tegen en steeds meer terreinen werden ter beschikking gesteld aan de Delftse kamer van de VOC.<sup>269</sup> De scheepswerven rond de Buizenwaal werden bijvoorbeeld ingericht als scheepswerven en in 1672 liet de VOC er een representatief Zeemagazijn met kantoren en pakhuizen bouwen.<sup>270</sup> Tegelijkertijd werd in Delft vooral geïnvesteerd in de regionale marktfunctie: de vlees- en vishal en de waag werden uitgebreid of vernieuwd. Midden zeventiende eeuw kwam na de ontploffing van het kruithuis het terrein van het voormalige Clarissenklooster vrij. Een deel van dat terrein werd toen als Paardenmarkt ingericht. Het feit dat de rest van die grote ruimte niet werd ingevuld, is een indicatie van een gebrek aan bouwactiviteiten.

De ruimtelijke transformatie bleef beperkt in Delft. In verhouding tot deze beperkte transformatie waren er veel overzeese functies te vinden. Vermoedelijk waren deze functies te danken aan de prominente rol die de stad in de vorige periode speelde. Delft kwam echter niet mee met de krachtige ontwikkeling van de goederenstromen door Holland, wellicht mede door haar restrictieve beleid ten aanzien van het gunstig gelegen Delfshaven.

---

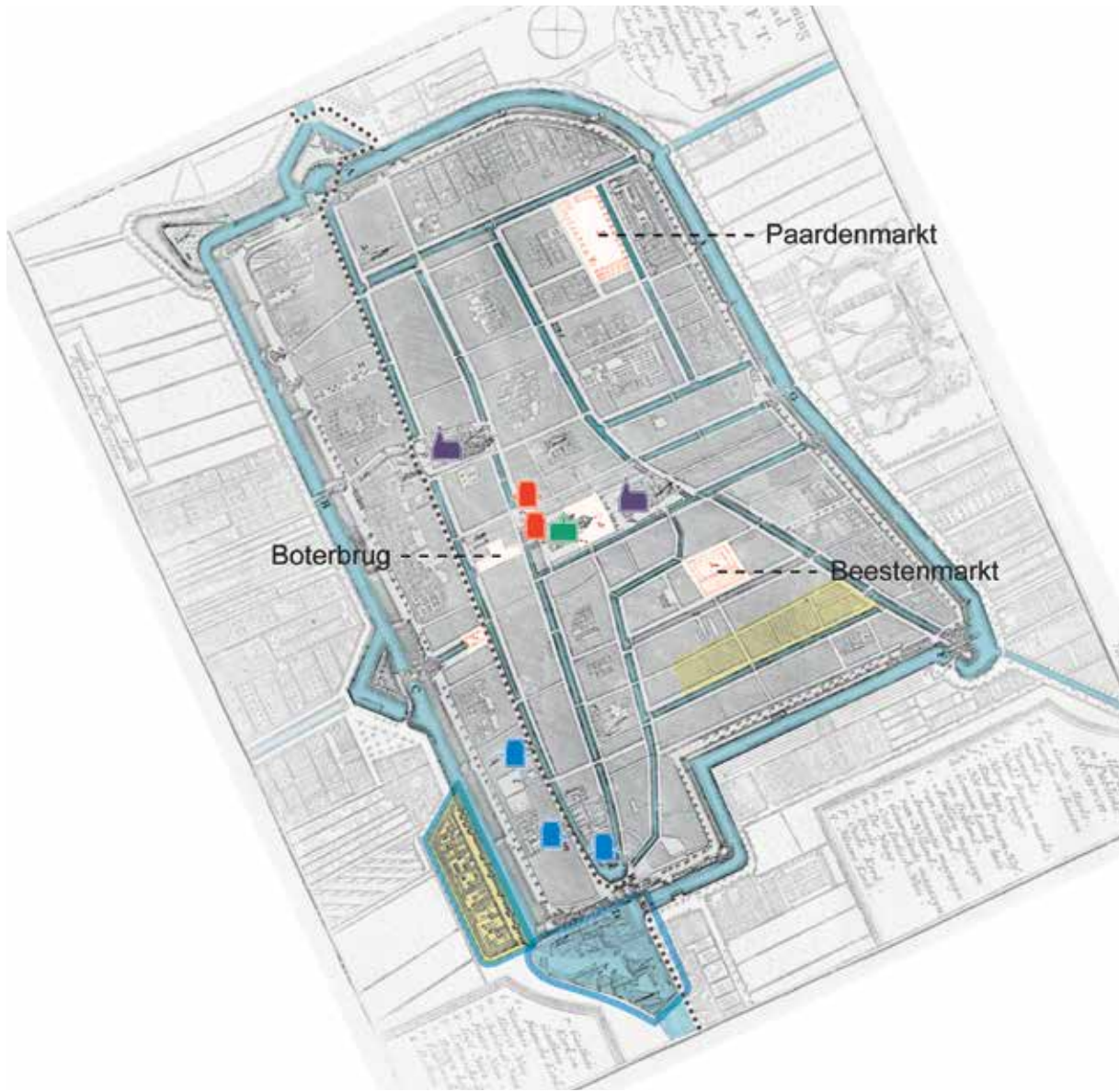
269 De bouwrestricties werden opgeheven en alle bedrijvigheid was toegestaan, behalve het brouwen van bier; Annema 1987b, 154-156.

270 Annema 1987b, 158. In de jaren rond 1670 liet de VOC meer schepen in Delfshaven bouwen dan voorheen en er was behoefte aan meer opslagruimte. In 1664, 1668, 1669 verlieten de meeste schepen Delfshaven naar Oost, 5 tegenover 1 á 2 per jaar in het eerste kwart van de zeventiende eeuw (Eekhout 1982, 91).



**AFBEELDING 3.23** De stadsplattegrond van Delft in 1450 (links) en 1680 (rechts)

Aan het eind van de zeventiende eeuw waren er twee zwaartepunten in de stadsplattegrond. De functie van het marktgebied in de kern van de stad was versterkt en daarbuiten waren er nieuwe marktpleinen bijgekomen. In het zuiden van de stad lagen langs de Schie de overzeese handelsfuncties, met een kleine haven, scheepswerven, vestiging van de VOC en de opslag van wapens voor Holland. De scheepswerven en pakhuizen in Delfshaven sloten hierop aan. Voor het overige was de dynamiek gering; verdichting was er nauwelijks en expansie vond niet plaats. Gezien de geringe dynamiek is het aantal bestuurlijke gebouwen voor de overzeese handel opmerkelijk. Vermoedelijk waren deze functies te danken aan de prominente rol die de stad in de vorige periode speelde.



### Behoudend regionaal marktcentrum

In de zestiende en zeventiende nam het goederenverkeer langs Gouda niet af, maar de echte groei vond plaats over de andere vaarverbindingen. De stad kwam herhaaldelijk in actie wanneer de overige steden de voor hen gunstige vaarten verbeterden.<sup>271</sup> Tegelijkertijd werd geen initiatief getoond om de doorvaart door de veel te nauwe Gouwe, waar de overige steden veelvuldig over klaagden, te verbeteren. De economie was immers sterk afhankelijk van de aanwezigheid van de schepen en schippers in de stad. Het is veelzeggend dat het stadsbestuur eind zestiende eeuw de doorgang door de beter bevaarbare stadsvesten juist zoveel mogelijk tegenhield.<sup>272</sup> Voorts investeerde het stadsbestuur nauwelijks in de verbindingen met de overige Hollandse steden. Eind zestiende eeuw kwam een vaarverbinding met Bodegraven tot stand en een landweg naar Alphen aan de Rijn, waarmee over land een betere verbinding met Amsterdam tot stand werd gebracht.<sup>273</sup>

Ten tijde van de Opstand stond Gouda er economisch gezien slecht voor.<sup>274</sup> Oorspronkelijk was de bierbrouwerij een belangrijke pijler van de Goudse economie, maar ondanks de enorme bevolkingsgroei in Holland daalden de bierproductie en -export en de daarmee verwante graanhandel gestaag, met name vanaf het tweede kwart van de zestiende eeuw.<sup>275</sup> Elders werden innovaties doorgevoerd en vond schaalvergroting plaats, maar Gouda hield vast aan de bekende productiemethoden en het stadsbestuur was vooral actief in het verdedigen van bestaande privileges en het aanklagen van schendingen daarvan.<sup>276</sup> Het stadsbestuur ondernam enig initiatief om een aantrekkelijk klimaat te scheppen voor textielondernemers en -arbeiders, zoals de bouw van twee volmolens, maar veel was dit niet.<sup>277</sup> Ook stelde Gouda weinig belang in de overzeese en de rivierhandel.<sup>278</sup> Het aantal Goudse schippers dat deelnam aan de interregionale handel was klein en nam in de zestiende en zeventiende eeuw af.

De bevolkingsgroei was gering. Alleen in het laatste kwart van de zestiende en het eerste kwart van de zeventiende eeuw groeide de bevolking door de toestroom van immigranten uit de Zuidelijke Nederlanden van 9.000 in 1560 naar bijna 15.000 in 1620.<sup>279</sup> In demografisch opzicht nam het belang van de stad af, van 6,8% in 1560 naar 4,8% 1620. Gouda was toen de stad met de minste inwoners. Tot 1670 stagneerde het bevolkingsaantal in absolute zin, maar in vergelijking met de overige steden nam het belang van de stad in demografisch opzicht nog verder af tot 3,2%.

- 
- 271 Tersteeg 1903; Brand 2010, 126-127.
- 272 In 1577 werd op aandringen van Willem van Oranje een sluis in de westelijke stadsvest gemaakt, omdat de oorlogsschepen veel hinder ondervonden van de Gouwe. Het stadsbestuur verbood echter de doorgang voor kooplieden. In 1598 gaf het stadsbestuur onder zware druk van Amsterdam en Rotterdam toestemming om ook kooplieden door de vestgracht te laten varen. Veel (tijd) winst zal dat niet hebben opgeleverd, want het schip moest vervolgens 36 uur in Gouda verblijven en de schipper moest 'armengeld betalen' (Goudriaan 2002, 281).
- 273 Goudriaan 2002, 282-284 en 289-290.
- 274 Als reden voor de economische achteruitgang wees het Goudse stadsbestuur op de verslechterde bevaarbaarheid van de IJssel, die vanaf de vijftiende eeuw was gaan verzanden, en op de toenemende concurrentie uit Vlaanderen en Brabant.
- 275 Tielhof 1995, 36. De productie bedroeg in: 1480's 290.000, 1557 122.000, 1571 47.000, 1572 24.000 vaten per jaar (Pinkse 1972, 128); Het aantal bierbrouwers daalde van 120 in 1588 naar 14 in 1616 (Hibben 1983, 21 en 140).
- 276 Hibben 1983, 21.
- 277 Abels 2002, 360.
- 278 Het aantal schepen uit Gouda dat door de Sont voer was in de 1570's en 1580' 17 en in 1584 6 (Hibben 1983, 165 noot 5 en 6). In discussies over handelsverboden met de vijandelijke landen mengde het stadsbestuur zich niet, ze was voorstander van het heffen van belastingen op handel met buitenlandse landen en van indirecte belasting op gemene middelen zoals voedsel (Hibben 1983, 141).
- 279 Posthumus 1939a, 70-71.

### Behoud van functie als 'flessenhals' in de goederenstromen (afbeelding 3.24)

Langs de voor de stad zo belangrijke Gouwe en IJssel vonden in het laatste kwart van de zestiende eeuw een paar kleine ruimtelijke ingrepen plaats. Langs de Gouwe werd een doorgaande route langs het water gecreëerd. De vismarkt werd er verplaatst van een overkluizing over het water naar twee visbanken aan weerszijden daarvan en de overkluizing werd versmald tot een brug en de Noodgods- en Remigiuskapel werden gesloopt.<sup>280</sup> Daarnaast werd langs de IJssel aan de oostzijde van de Gouwe de aanlegkade voor de niet-Goudse schippers verbeterd. Aanvankelijk was de stad vanaf deze kade niet toegankelijk, maar begin zeventiende eeuw kwam er een klein poortje in de stadsmuur. Veel profijt zullen de schippers hiervan niet hebben gehad, want binnen de stadsmuren liepen de straten aan deze zijde van de stad niet door naar de haven.<sup>281</sup> Ook de sloop van het kasteel en het Minderbroederklooster werden niet aangegrepen om de verbindingen tussen stad en haven te intensiveren. De aanlegplaats voor de Goudse schippers lag aan de westzijde van de Gouwe. Hier stond ook het Tolhuis. Drie stadspoorten en doorgaande straten boden hen een goede toegang tot het centrum van de stad. Buiten de stadsvesten lagen boomgaarden en tuinen.<sup>282</sup>

De grootste verandering in deze periode betrof de transformatie van de voormalige kloosterterreinen.<sup>283</sup> Aan de vooravond van de Reformatie telde Gouda elf kloosters. De meeste kloostergebouwen en kapellen bleven behouden en werden door het stadsbestuur verhuurd of verkocht. Het stadsbestuur stelde een aantal terreinen en gebouwen beschikbaar voor de textielnijverheid. Enkele kloosters en kapellen werden, al dan niet ten dele, gesloopt en de bijbehorende terreinen werden verkaveld en ontsloten door nieuwe straten. Tevens werden delen van de kloosters gebruikt voor de huisvesting van publieke functies, zoals de lakenhal, de looihal, het weeshuis, gasthuis en pesthuis, de bank van lening en de Latijnse school. De eind zestiende eeuw op de plek van de voormalige Sint Anthoniskapel langs de Kleiweg geplande markt kwam er niet en werd uiteindelijk bestemd voor woningbouw. Blijkbaar was de vraag naar marktruimte in deze periode niet heel groot. Dat blijkt ook uit het feit dat er in deze periode geen nieuwe marktpleinen bijkwamen. De markten bleven grotendeels gevestigd bij het marktplein, de Kleiweg en op de kade langs het Raam. Wel werden de grootschalige en overlast veroorzakende markten als de turfmarkt en de varkensmarkt verplaatst naar de stadsrand.

Pas in het laatste kwart van de zeventiende eeuw werd in de kern van de stad ruimte gecreëerd voor markten. Het meest belangrijke project betrof de bouw van een nieuwe waag aan het marktplein. Deze werd gebouwd nadat de stad in 1667 het recht op de waag voor vijftien jaar van de Hollandse grafelijkheid had gepacht. Aan de achterzijde kwam een klein plein en de verbinding tussen het noordoosten van de stad en het marktplein werd verbeterd. Voorts zien we de bouw van een boterhal aan het marktplein en de verplaatsing van de korenbeurs van de Gouwe naar een plek in het stadhuis.

De ruimtelijke transformaties wijzen op een geringe groei van de stad, een afname van het belang van de interregionale handel en een lichte toename van de regionale marktfunctie. Diverse ruimtelijke beslissingen wijzen erop dat het stadsbestuur ervoor koos om de bestaande economische orde te handhaven en geen aansluiting te zoeken bij de toenemende interregionale goederenstromen. De Goudse neringdoenden en schippers werden beschermd door de functie van Gouda als 'flessenhals' in de noord-zuid lopende goederenstromen te behouden.

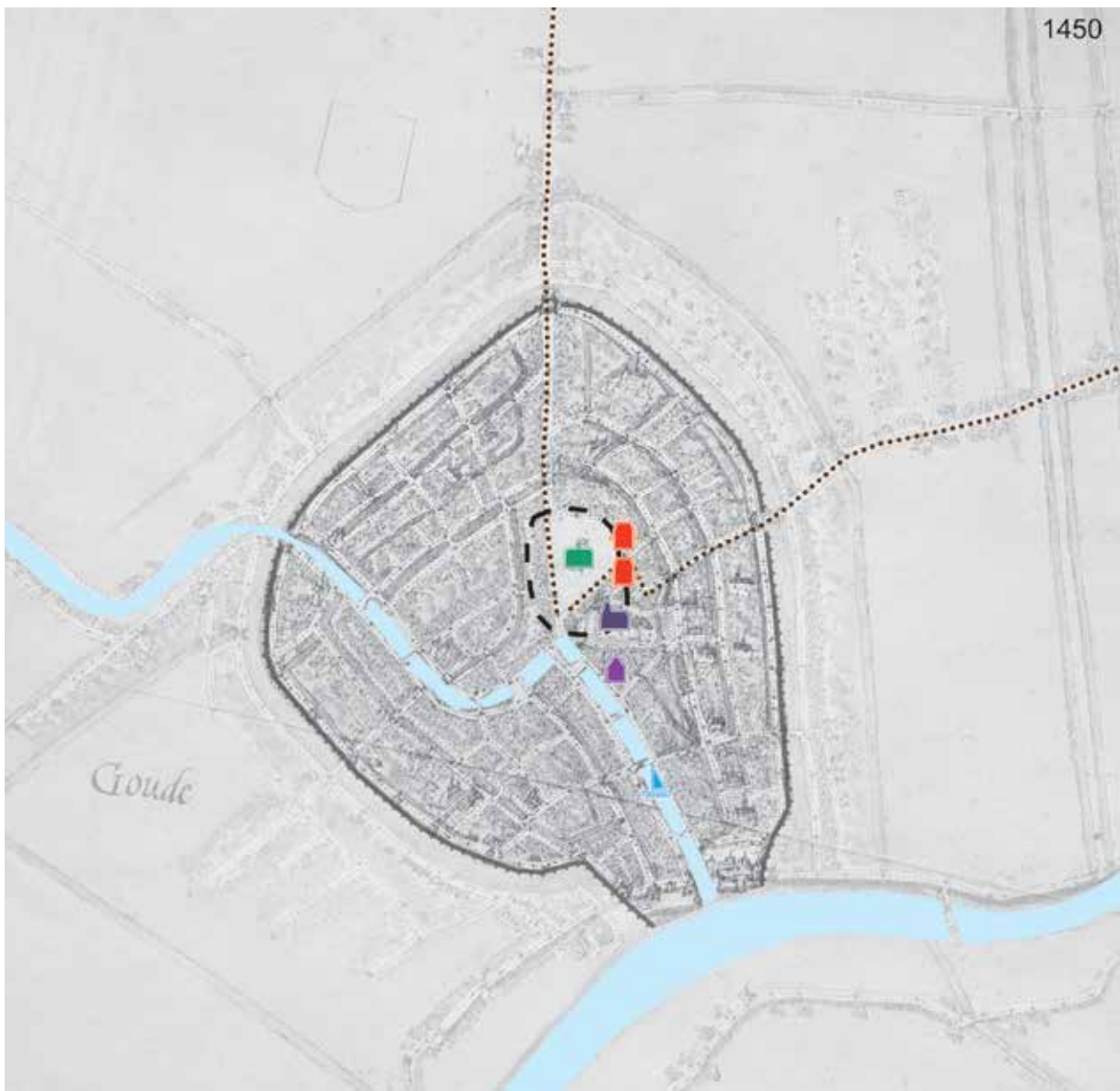
---

280 Goudriaan 2002, 280.

281 Goudriaan 2002, 278.

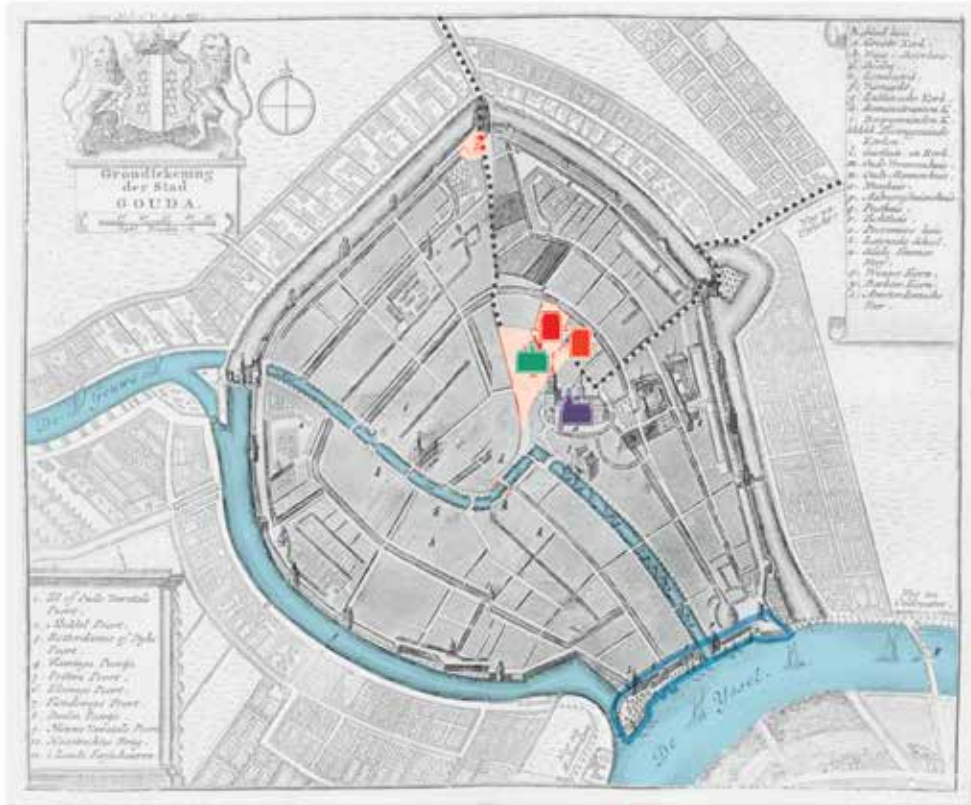
282 Denslagen 2001, 300.

283 Denslagen 2001, 330-341.



**AFBEELDING 3.24** De stadsplattegrond van Gouda in 1450 (links) en 1680 (rechts)

De ruimtelijke transformatie was gering in de zestiende en zeventiende eeuw. Expansie was er niet en de transformaties leidden niet tot ingrijpende veranderingen in de stedelijke structuur. Op twee plekken in de stad was sprake van kleinschalige ruimtelijke transformatie. In het zuiden langs de IJssel werden de havenfaciliteiten verbeterd en in de omgeving van het marktplein kwamen nieuwe marktgebouwen.



### Centrum van de stapelhandel

De ligging van Amsterdam ten opzichte van de Zuiderzee en de Hollandse binnenwateren was gunstig. Waterwegen verbonden de stad via Haarlem met de officiële vaarroute door Holland, via de Kostverlorenvaart met Leiden en Rotterdam en via de Amstel met Utrecht.<sup>284</sup> In de Kostverlorenvaart lag een overtoom die veel oponthoud veroorzaakte. Amsterdam heeft de Staten van Holland enkele malen toestemming gevraagd om hierin een sluis te maken, maar kreeg die niet. Na veel onenigheid met Gouda bepaalde het Hof van Holland in 1613 dat de binnenvaartroute langs de Hoogeveensche vaart, en de Hildam, naar Rotterdam voorlopig mocht worden gebruikt.<sup>285</sup> De stad was bijzonder actief in het versterken van de beurtvaartverbindingen met de Hollandse steden. Eind vijftiende eeuw waren er al afspraken met Dordrecht en Utrecht en na 1580 ontwikkelde Amsterdam zich tot een knooppunt in de beurtvaartverbindingen.<sup>286</sup> Zo was er in 1588 een dagelijks veer tussen Amsterdam en Rotterdam en in 1598 kwam er een beurtveer tussen Amsterdam en Haarlem. Het netwerk breidde zich in 1613 zelfs uit naar Hamburg.<sup>287</sup>

In het midden van de zestiende eeuw groeide Amsterdam uit tot de belangrijkste markt van Holland voor graan uit het Oostzeegebied. Het volume van de overzeese handel en de diversiteit in producten namen vervolgens snel toe.<sup>288</sup> De stad ontwikkelde zich tot de plaats waar de goederenstromen tussen de Nederlanden en Oost- en Noord-Europa samenkwamen.<sup>289</sup> In 1585 werd de Schelde afgesloten waardoor Antwerpen, het belangrijkste handelscentrum op dat moment, zwaar werd benadeeld. De omvang van het Amsterdamse handelsnetwerk nam daarna toe, evenals de hoeveelheid goederen op de Amsterdamse markt.<sup>290</sup> Amsterdam kon daarbij gebruik maken van een omvangrijk achterland waarmee de vaarverbindingen intensief waren. De Hollandse steden raakten in toenemende mate georiënteerd op Amsterdam.<sup>291</sup> Aan de economische groei kwam na het Rampjaar in 1672 snel een eind. Amsterdam kon blijven teren op het wereldwijde handelsnetwerk dat was opgebouwd en de veelzijdige economie en de positie van de stad bleef internationaal en nationaal sterk, maar de explosieve groei was voorbij.

In de zestiende en zeventiende eeuw maakte Amsterdam een krachtige demografische bloeiperiode door. De aantrekkingskracht op immigranten van het platteland, uit andere Hollandse steden en na 1585 ook uit Zuid-Nederland en de Duitse landen was groot. Met 30.000 inwoners was Amsterdam reeds in 1560 uitgegroeid tot de grootste van de negen steden. In demografisch opzicht nam het belang van de stad tussen 1560 en 1620 toe van 22,6% tot 34,1%. In 1620 waren er 105.000 inwoners en dit aantal steeg verder tot 219.000 in 1670, waarmee Amsterdam met 46,2% veruit de belangrijkste stad van het Randstadgebied was.

---

284 Heinemeijer 1987, 29.

285 Beekman 1921, 140.

286 De Vries 1978, 48; Lesger 2001, 100.

287 Beekman 1948, 68.

288 Tussen 1540 en 1565 verdubbelde het handelsvolume. De diversiteit aan producten nam toe van 90 verschillende producten in 1500 tot 190 in 1550. Handel, met name de graanhandel, was veruit het belangrijkste voor de stad. Daarnaast probeerde het stadsbestuur in het laatste kwart van de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw een eigen lakennijverheid tot ontwikkeling te brengen. De lakennijverheid kwam echter nauwelijks van de grond. Wel werd Amsterdam de belangrijkste importeur van producten voor de lakennijverheid en de belangrijkste exporteur van Leidse lakens (Posthumus 1939a, 137).

289 Lesger 2001, 81.

290 Lesger 2001, 94; Tussen 1580 en 1650 nam het aantal zeeschepen dat de haven binnenkwam toe van 2000 naar 5000 (Speet 2005, 33)

291 Lesger 2001, 99.



### Krachtige expansie en versterking van het centrum rond de Dam (afbeelding 3.27)

Reeds in de eerste helft van de zestiende eeuw werd de marktplaats op de Dam herhaaldelijk vergroot.<sup>292</sup> In het midden van de zestiende eeuw werden het paalhuis voor het innen van accijns bij het Damrak en de waag op de Dam vernieuwd. Rond 1594 werd het gebied rond de vismarkt geherstructureerd. Met het oog op de verdediging van de stad werd tussen 1578 en 1586 een verdedigingswal rond de stad aangelegd. Het aan de oostelijke zijde gelegen haven- en nijverheidsgebied de Lastage, kwam daarmee binnen de omwalling te liggen en aan de westelijke zijde kwamen langs de Singel en Herengracht woningbouw en aanlegplaatsen voor de scheepvaart.

Tussen 1592 en 1615 breidde het havenareaal fors uit met plek voor scheepswerven, berging van schepen en pakhuizen. Eerst kwamen tussen 1592 en 1596 aan de oostelijke zijde de haveneilanden Uilenburg, Kattenburg en Rapenburg gereed door grond op te hogen. Deze waren bestemd voor de scheepsbouw en overige daarmee verbonden nijverheid. Aansluitend werd Vlooienburg ontwikkeld met woningen en nijverheid. Tussen 1611 en 1615 vond aan de westelijke zijde de aanleg van het Prinseneiland, Realeneiland en Bickerseiland. De palenrij in het IJ waar de schepen afmeerden werd verlengd van 600 tot 1600 meter in 1585, 2000 meter in 1592 en 3000 meter in 1615. Rond de Dam werden diverse aan de overzeese handel gerelateerde functies gevestigd. In het stadhuis kwam een wisselbank (1609), iets ten zuiden van de Dam verrees over het Rokin de koopmansbeurs (1614), over het Damrak kwam een houten korenbeurs (1617) en de kamers van de VOC en de WIC kregen in respectievelijk 1603 en 1623 een eigen onderkomen.

Na de Alteratie in 1578 was een begin gemaakt met de herbestemming van de tweeëntwintig kloosters (afbeelding 3.25). Twee kloostercomplexen werden verkaveld ten behoeve van woningbouw en vier kloosters kregen een publieke functie.<sup>293</sup> De meeste kloosters werden ter beschikking gesteld aan de laken- en linnennijverheid. De terreinen met de ramen voor de lakennijverheid namen veel ruimte in beslag en lagen grotendeels aan de oostelijke zijde buiten de stadswal.<sup>294</sup> Gelet op de grote bevolkingstoename in de zestiende eeuw – in het midden van deze eeuw had nagenoeg een verdubbeling plaatsgevonden van het aantal huizen in de stad – is het opvallend dat slechts twee kloostercomplexen werden verkaveld in bouwpercelen.<sup>295</sup>

In het tweede decennium van de zeventiende eeuw kreeg Amsterdam een grootschalige uitbreiding aan de westzijde, tussen het IJ en de Leidsegracht. De omvang van de uitbreiding en de grootschalige luxe woongomgeving die daar werd gecreëerd, waren uniek voor de Hollandse steden. Het plan betrof drie parallel lopende grachten met woningbouw, het nijverheidsgebied de Jordaan aan de westrand en een herkaveling van de Haarlemmerbuurt. Langs de Herengracht en de Keizersgracht verschenen luxe woonhuizen voor de elite. Langs de Prinsengracht kwamen vooral pakhuizen. In het midden van de zeventiende eeuw volgde opnieuw uitbreiding van de haven. In 1648 werd de Nieuwe Vaart aangelegd. Kort na elkaar werden de Nieuwe Waal en de haveneilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg ontwikkeld. Op Kattenburg kwam een vestiging van 's Lands Zeemagazijn van de Admiraliteit van Amsterdam. De scheepswerven en nijverheid van de eilanden Uilenburg, Rapenburg en Marken werden naar deze nieuwe eilanden verplaatst en de vrijgekomen grond op de laatst genoemde eilanden vervolgens bestemd voor woningbouw. In 1658 begon de aanleg van nog een grootschalige uitbreiding met een verlenging van de Heren-, Keizers- en Prinsengracht. Deze liep

---

292 Rond 1500, 1525, 1540 en 1550 werd op verschillende plaatsen ruimte geschapen door de afbraak van huizen. De markten lagen rond de Dam, het Damrak en het Rokin en langs de Oude en Nieuwe Zijdsvoorburgwal (Speet 2004a, 930).

293 Vermeer 1997, 10-11.

294 Bakker 2004, 29.

295 Taverne 1978, 117.

van de Leidsegracht in oostelijke richting naar het IJ, waarmee een ring rond de stad tot stand kwam. Na 1672 daalde de bouwproductie en het deel tussen de Amstel en Nieuwe Vaart bleef grotendeels onbebouwd.



AFBEELDING 3.25 Cornelis Anthonisz, gezicht op Amsterdam in vogelvlucht, ca. 1557

Amsterdam aan de vooravond van de omvangrijke transformatie. Op de kaart is te zien dat de meeste kloosters in het noordoosten liggen en dat in de rest van de stad in de zestiende eeuw een sterke verdichting heeft plaatsgevonden.

Het aantal marktpleinen nam eind zestiende eeuw en begin zeventiende eeuw toe en er vond specialisatie van functies plaats. Van oudsher lagen de markten in de omgeving van de dam. Met de expansie van de stad na 1600 nam het aantal marktpleinen in de nieuwe stadsdelen toe. In de uitbreiding van 1612 werden de Herenmarkt, Noordermarkt en Westermarkt gepland, wat met het oog op de omvangrijke uitbreidingen niet veel was.<sup>296</sup> Daarnaast werd markt gehouden op de kades van de Singel, Prinsengracht en Herengracht.<sup>297</sup> In de uitbreiding van 1658 kwamen daar nog het Koningsplein en de Botermarkt bij.<sup>298</sup> Markten met grootschalige of overlaste veroorzakende producten werden verplaatst naar de randen van de stad. Zo werd de veemarkt verplaatst naar de

296 Abrahamse verklaart het geringe aantal nieuwe marktpleinen door de hoge grondprijzen (Abrahamse 2010, 270).

297 Bakker 2004, 68-69.

298 Kistemaker 1987, 53.

Utrechtsepoort en de turfmarkt naar de Prinsengracht.<sup>299</sup> De houtopslag verplaatste naar de Lastage en de oevers van de Amstel en het IJ.<sup>300</sup> Ook het aantal markthallen steeg. In de voormalige Sint Anthonispoort werd een waag gevestigd. Eind zeventiende, begin achttiende eeuw telde Amsterdam maar liefst zeven vleeshallen.<sup>301</sup> De omgeving van de Dam bleef belangrijk voor de voedselmarkten. Ondanks de hoge kosten werd de Dam in de tweede helft van de zeventiende eeuw diverse malen vergroot.<sup>302</sup> Op de dam zelf werden minder markten gehouden, alleen aan de westelijke zijde vonden deze nog plaats en ook op het Damrak waren vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw geen markten meer te vinden. Op de Dam kwam het nieuwe, prestigieuze stadhuis.

De stadsplattegrond van Amsterdam vertoonde in de periode 1580-1680 een ongekeerde dynamiek. We kunnen concluderen dat in Amsterdam alle ruimtelijke thema's uit de late zestiende en de zeventiende eeuw in een uitgesproken vorm zijn te vinden en dat de stad ver vooruit liep op de overige steden. Naast alle uitbreidingen bleef de kern van de stad gevestigd bij de Dam (afbeelding 3.26).



**AFBEELDING 3.26** Johannes Lingelbach, *de Dam te Amsterdam met het nieuwe stadhuis in aanbouw*, 1656  
Links is het nieuwe stadhuis in aanbouw zichtbaar. In het midden zien we de waag en rechts daarvan de Amstel.

---

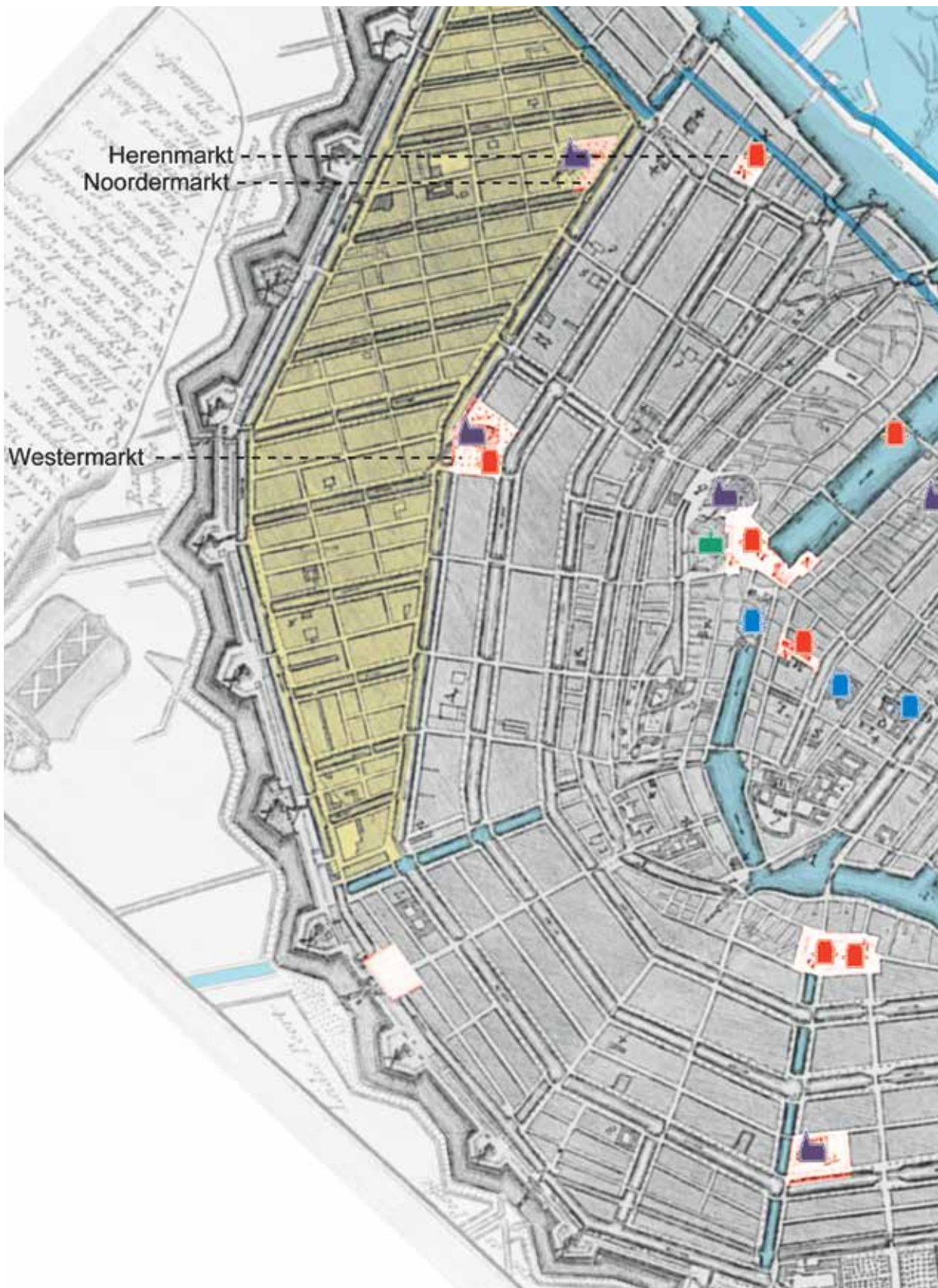
299 Abrahamse 2010, 276.  
300 Abrahamse 2010, 255.  
301 Kistemaker 1987, 52-53.  
302 Abrahamse 2010, 271.

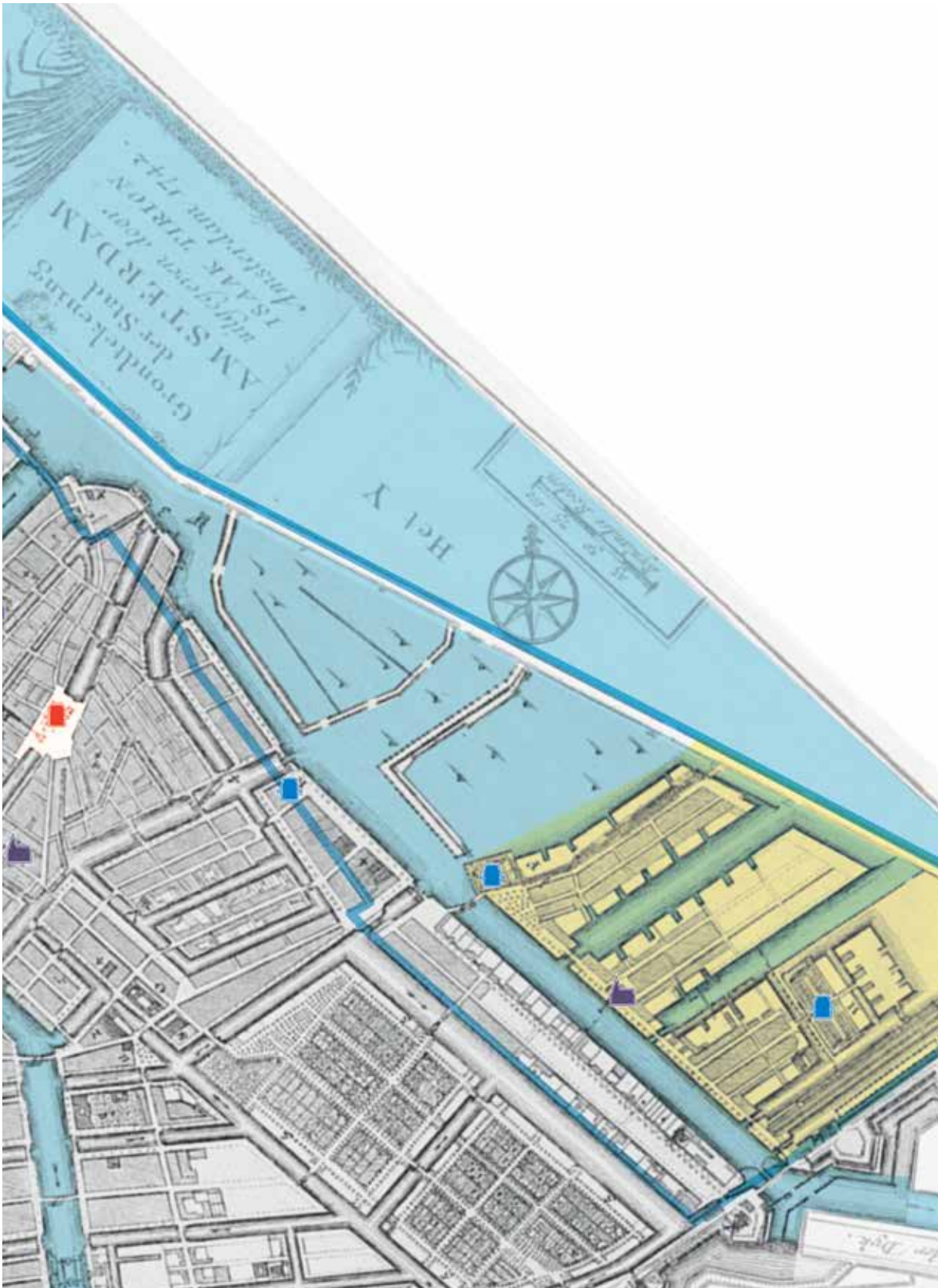


**AFBEELDING 3.27** De stadsplattegrond van Amsterdam in 1450 (hierboven) en 1680 (volgende pagina)

Tussen 1578 en 1665 vervijfvoudigde het oppervlak met havens, nijverheids- en woonwijken. De centrale functie van de Dam werd versterkt. Daarnaast zien we een uitplaatsing van marktpleinen en -gebouwen naar de nieuwe wijken. Er verrezen veel gebouwen met een functie voor de handel en scheepvaart. Nieuw in de ontwikkeling van de Hollandse stadsplattegronden is het sterke onderscheid tussen havens en wonen in de uitbreidingen, en het onderscheid tussen het luxe woonmilieu en de arbeiderswijken.







### Zeehaven van het zuiderkwartier

Rotterdam lag in de vorige periode marginaal ten opzichte van de goederenstromen door Holland. Nadien was er veel veranderd in de Maasdelta, maar Rotterdam was daarmee niet per se gunstiger komen te liggen. Weliswaar was de open connectie met zee, zonder sluizen, een voordeel en was Rotterdam voor schippers uit Holland, Brabant, Vlaanderen en Zeeland via het tussen 1530 en 1560 verbrede Spui beter bereikbaar dan voorheen, maar in de zestiende en zeventiende eeuw waren er tevens problemen met verzanding van de Maas.<sup>303</sup> Het stadsbestuur speelde daadkrachtig in op de toenemende goederenstromen door Holland, de snelle ontwikkeling van Amsterdam en de verslechterde positie van Dordrecht in het goederenvervoer. Pogingen om het bovengenoemde Spui af te dammen wist het stadsbestuur met succes tegen te houden.<sup>304</sup> Op verschillende momenten werden pogingen ondernomen om de routes via de Rotte en de Rotterdamse Schie richting Amsterdam te verbeteren.<sup>305</sup> Herhaaldelijke acties van Rotterdam om het ongemak van de Hildam in de Hoogeveensche vaart te verminderen, stuitten steeds op verzet van Gouda.<sup>306</sup> Desalniettemin liep er via de Hoogeveensche vaart al in 1588 dagelijks een beurtveer tussen Rotterdam en Amsterdam en uit de vele conflicten tussen 1590 en 1613 tussen Rotterdam en Gouda over de Hildam blijkt dat deze intensief gebruikt moet zijn.<sup>307</sup>

Vanaf het tweede kwart van de zestiende eeuw maakte de stad een krachtige economische groei door die in het laatste kwart van de zestiende eeuw versneld doorzette. Reeds rond het midden van de zestiende eeuw was het stadsbestuur succesvol in het aantrekken van de regionale en interregionale handel.<sup>308</sup> Stadspensionaris Johan van Oldenbarnevelt ondernam bijvoorbeeld pogingen om een jaarmarkt naar Rotterdam te halen.<sup>309</sup> In 1581 werd Rotterdam officieel gelijkgesteld aan de grote Hollandse steden; als zevende stemhebbende trad de stad toe tot de Staten van Holland. Eind

---

303 Jansma 1943, 242.

304 De afdamming van het Spui "comen soude tot inestimabel interest (=schade) ende groot ongerieff nyet alleen van de scipperen ende coopluyden van Hollandt, maer oick van alle ommeliggende landen als Brabant, Vlaenderen, Zeelandt ende generaelijck allen dengheenen, die uuyt ofte in Hollandt willen vaeren, aengezien dat duer dondiepte van Bernisse daer jegenwoordelijck gheen ander wech en is om binnenlants duer in ofte uuyt Hollandt te geraicken'. En de vaarweg via Dordrecht was niet gunstig, want "soude mede groote verachteringhe innebrenghen ende dyckmael nyet well doenlijck sijn overmits de droochte, daerby gevoucht, dat oick trecht van de stapel van Dordrecht ontalijcke veel schepen, stapelghoet inne hebbende, grootelijck soude retardereen ende ongerieff aendoen'. Dit citaat komt uit een bron uit 1564 uit het gemeentearchief van Dordrecht, G.A. Dordrecht nr. 704, acte nr. 773, 1564 November 18 (Jansma 1943, 241).

305 Zie voor een uitgebreid chronologisch overzicht over de strijd over de Hildam tussen Rotterdam en Gouda: Tersteeg 1903, 169-207.

306 Het Rotterdamse stadsbestuur verdedigde de route over de Hoogeveensche vaart met het argument 'dat het na der nature een iegelyck vrij stond te varen den weg dien hij 't commodeuste was achtende'. Eerdere toezeggingen deden er, volgens het bestuur, na de Opstand niet meer toe want de Staten waren soeverein en men hoefde geen rekening meer te houden met vroegere ordonnantiën (Beekman 1921, 140).

307 In 1581 maakten de Gouwenaren bijvoorbeeld een doorsteek ongedaan. Vervolgens plaatsten de Rotterdammers kaapstaanders op de dam zodat schepen over de dam konden worden getrokken. In 1590 maakten burgers uit Gouda de windassen en kaapstaanders kapot (Van der Schoor 1999, 191).

308 De stad streefde rond 1540 naar opheffing van het Octrooi Serviel, dat bepaalde dat inwoners van het platteland van Zuid-Holland (het gebied tussen de Hollandsche IJssel en de Nieuwe Maas) de agrarische producten in Dordrecht op de markt moesten brengen. Boeren en ambachtslieden brachten hun waar steeds meer in Rotterdam op de markt in plaats van in Dordrecht. In de jaren vijftig van de zestiende eeuw kwamen er voorts ordonnantiën uit die verplichtten om de waag in Rotterdam te gebruiken in plaats van die in de omliggende dorpen. Ook kocht de stad in de jaren 1576-1581 het recht van verpachten van de waag en de maten, de domaniale erfpachten in de stad en de gruit. Verder zette het stadsbestuur zich met succes in om het Dordtse stapelrecht te beknotten. Door de versoepeling van het stapelrecht waren schippers die door de Bernisse, en later door het Spui voeren, niet meer verplicht hun goederen in Dordrecht op de markt te brengen (Van der Schoor 1999, 157).

309 Op 6 mei 1580 heeft stadspensionaris Johan van Oldenbarnevelt een resolutie aangeboden aan de Staten van Holland over de markten van de stad. Op dezelfde dag is hij naar Delft gegaan waar hij afspraken heeft gemaakt over de jaarmarkt.



zestiende, begin zeventiende eeuw vond een structuurverandering plaats in de economie: van een bescheiden plaats met een functie in de haringvisserij en het regionale marktverkeer groeide de stad uit tot een van de belangrijkste handelssteden van Holland.<sup>310</sup> Rotterdam werd het distributiecentrum van het zuiden van Holland met de handel in Franse wijn als belangrijkste economische pijler. Met de groei van de overzeese handel nam de daaraan verwante nijverheid, zoals de scheepsbouw en bierbrouwerij, eveneens toe.<sup>311</sup> De stad nam daarbij steeds meer economische functies van Dordrecht, Gouda en Delft over.<sup>312</sup> De Admiraliteit van de Maze en de Kamers van de VOC en WIC vestigden zich in Rotterdam.

De bevolkingsomvang nam vanaf de tweede helft van de zestiende eeuw gestaag toe.<sup>313</sup> Tussen 1560 en 1620 vond bijna een verdriedubbeling plaats van 7.000 naar 19.532 inwoners, wat vooral veroorzaakt werd door immigratie.<sup>314</sup> Vooral in het eerste kwart van de zeventiende eeuw was de toename bijzonder groot. Relatief bleef Rotterdam (met 6,4% van de totale bevolkingsomvang van de negen steden) in 1620 een kleine stad. De groei continueerde in de zeventiende eeuw en in 1670 telde de stad 40.000 inwoners. Het demografische belang was toen toegenomen tot 8,4% en daarmee had de stad zich ontwikkeld tot de op drie na grootste stad van de negen steden.

### **Een nieuw economisch centrum aan de Maas en versterking van de regionale marktfunctie rond de dam (afbeelding 3.29)**

In het midden van de zestiende eeuw vonden diverse ruimtelijke ontwikkelingen plaats. De grootste was de aanleg van een marktplein vlakbij de dam door de overkluising van een deel van de Steigersgracht. Het duidt op een behoorlijke ambitie van het stadsbestuur, want veel kennis en financiën voor dit soort grote projecten waren op dat moment niet in de stad aanwezig.<sup>315</sup> Tevens werden de havenhoofden verbeterd, werden de vesten geschikt gemaakt om als haven te functioneren en werd het water van de Kolk en de Leuve uitgediept.<sup>316</sup> Het stadsbestuur hield toen al rekening met een uitbreiding richting de Maas.<sup>317</sup>

In het laatste kwart van de zestiende en het eerste kwart van de zeventiende eeuw vond die uitbreiding van het havenareaal in de Maas daadwerkelijk plaats. Allereerst werden de voormalige stadsvesten ingericht als de havens Blaak en Nieuwehaven (1575-1593). Hier liet het stadsbestuur tevens een koopmansbeurs bouwen, de eerste van Holland.<sup>318</sup> Kort daarop kwamen vier nieuwe insteekhavens in de Maas gereed: het Haringvliet (1593-1595), de Leuvehaven (1608), de Wijnhaven (1613) en de

- 
- 310 Tot 1609 was de haringvisserij (en -handel) de belangrijkste pijler van de economie geweest, waarna een snelle daling optrad. Deze daling is des te opmerkelijker omdat ze samenvalt met een stijging van de haringvisserij in Holland. Tussen 1600 en 1630 nam in Holland de opbrengst van de haringvisserij toe van 32.000 tot 40.000 ton (Groenveld 2009, 93). Daarna werd in Rotterdam de overzeese handel belangrijker.
- 311 Het aantal Rotterdamse schepen dat in de 1570's en 1580's door de Sont voer, was aanzienlijk: in 1574 waren dat er 117 en in 1584 100 (Hibben 1983, 165). Het aantal Rotterdamse brouwerijen steeg van 15 in 1609 tot 30 in 1621. Gelet op de schaalvergroting die in deze periode werd doorgevoerd was de toename van de productie nog groter (Wijsenbeek-Olthuis 1987, 57).
- 312 Rond 1590 ontlieden Rotterdam en Dordrecht elkaar niet veel qua export, maar in de jaren rond 1625 is de Rotterdamse export die van Dordrecht voorbij gestreefd. Zie hiervoor de tabel met de gemiddelde opbrengst van de Convooiën & Licenten (Lesger 2001, 97).
- 313 Van der Schoor 1999, 230-232.
- 314 Het aantal immigranten was tussen 1576-1579: 782, 1580-1584: 1414, 1585-1589: 2386, 1590-1594: 2726 en tussen 1595-1599: 2610 (Van der Schoor 1999, 175).
- 315 Van der Schoor 1999, 129-130.
- 316 Jansma 1943, 233; Van der Schoor 1999, 127.
- 317 Het stadsbestuur probeerde de buitendijks gelegen aanwassen die verhuurd werden weer in bezit te krijgen en was uitermate voorzichtig met de uitgifte ervan.
- 318 Bonke 1996, 39, 73.

Scheepmakershaven (1613). Hiervoor werd gebruik gemaakt van de voor de stad liggende zandplaten. De geulen werden uitgediept en voorzien van een beschoeiing en met het vrijgekomen zand werd het land opgehoogd. In slechts veertig jaar was de omvang van de stad verdubbeld en was het havenareaal exponentieel gegroeid (afbeelding 3.28). De bewoners hadden een voorname rol bij de inrichting en het onderhoud. In de meeste gevallen droeg het stadsbestuur zorg voor het uitdiepen van het water en het ophogen van land en verkocht ze de percelen op de nieuwe landen onder de voorwaarde dat de eigenaren verantwoordelijk waren voor beschoeiing en kades.<sup>319</sup>



AFBEELDING 3.28 Leon Schenk, gezicht op Rotterdam vanaf de Maas, ca. 1720

De vrijgekomen kloosterterreinen kregen eind zestiende en begin zeventiende eeuw, een andere bestemming. In Rotterdam stonden slechts vijf kloosters en we zien dat in de meeste gevallen een deel van het klooster een publieke functie kreeg en een deel werd verkaveld en verkocht ten behoeve van woningbouw.<sup>320</sup> In het Sint Achtenklooster kwam het weeshuis. Het terrein werd verkocht en verkaveld. Het Sint Agnietenklooster bleef eigendom van de stad. Een deel werd bestemd tot Heilig Geesthuis en in 1608 kwam de gereformeerde Prinskerk in de kloosterkerk. Het gasthuis werd in

319 Bij het Haringvliet moesten de kopers zelf de waterkering en de kade langs het Haringvliet aanleggen. De Spaansekade werd op rekening van de eigenaren aangelegd: de kopers moesten voor hun perceel de helft van de haven uitgraven, de kademuur en een kade van 12,6 meter breed aanleggen, en hun erf ophogen. Ook nadat in 1613 de scheepswerven aan de Blaak en Oude Haven waren verplaatst moesten kopers zelf de halve haven uitgraven en de percelen ophogen. De eigenaren van de percelen aan de Leuvehaven waren verantwoordelijk voor de aanleg van de beschoeiing aan de ene zijde en de stad aan de andere zijde. Bij de verkoop van de percelen aan de Scheepmakershaven bepaalde het Rotterdamse bestuur dat de eigenaren zelf verantwoordelijk waren voor het uitdiepen van de haven, de kademuur en straatophoging, waarmee de kosten dus grotendeels voor de eigenaren waren (Bonke 1996, 41-43 en 48-49).

320 Boom 1986, 208-214.

1575 verplaatst naar het Dominicanenklooster en in het Cellebroedersklooster kwam de Latijnse school. De huisjes van het Begijnhof werden geleidelijk verkocht. De kapel deed tussen 1585 en 1627 dienst als Waalse kerk. In Rotterdam vond enige verdichting plaats, maar er waren nog veel open plekken. Eind zestiende eeuw liet het stadsbestuur de lakenramen naar buiten de stad verplaatsen, en het vrijgekomen terrein verkavelen.<sup>321</sup> Ook de Doelen werden verkaveld.

In dezelfde periode zien we rond de Rotte een bloei van de regionale markten. Diverse infrastructurele ingrepen moesten de markten bereikbaar houden. In 1587 besloot de Vroedschap vanwege de toegenomen drukte voor de in het stadhuis gevestigde waag een brug over de Kipsloot te bouwen. Dat werd nodig geacht omdat: 'door de segeninge des Heeren, de marktdagen wekelijks alhier seer waeren aanwasschende', en '... dat sij ende namentlijk de voorscr. Waagen malkanderen qualijk konden wisselen, ...'.<sup>322</sup> Het stadhuis bleef gevestigd aan de Hoogstraat en werd eind zestiende eeuw vernieuwd en voorzien van een nieuwe gevel.<sup>323</sup>

In de jaren tussen circa 1625 en 1650 werd de uitsplitsing van de regionale en interregionale handelsfuncties versterkt. De aan de overzeese handel gerelateerde functies werden uitgeplaatst naar de zogenoemde Waterstad. De gebouwen en scheepswerven van de VOC, de WIC en de Admiraliteit kregen hier een plek. In 1635 besloot het stadsbestuur de beurs, wisselbank, bank van lening en de stadskraan te concentreren bij de Blaak. Dit werd ontegenzeggelijk het nieuwe handelscentrum van de stad.<sup>324</sup> Tets verderop werd een deel van de kade langs de Steigersgracht verbreed en de Korenbeurs gebouwd.<sup>325</sup>

Tegelijk werd bij de laatmiddeleeuwse kern rond de dam de ruimte voor markten fors uitgebreid en werd de verbinding tussen beide economische kernen verbeterd met de aanleg van de Keizerstraat.<sup>326</sup> De Huibrug en de bestrating van het kerkhof van de Laurenskerk hadden al geleid tot vergroting van het marktgebied. In het midden van de zeventiende eeuw kwam er met de aanleg van de Nieuwe Markt op de plek van het Prinsenhof een omvangrijk plein bij. Hier waren de hennepwaag, vleeshal en boterhal te vinden. In de tweede helft van de zeventiende eeuw werden de Nieuwe Markt en de Vlasmarkt vergroot en de Kaasmarkt bij het stadhuis aangelegd. De in het stadhuis gevestigde waag werd rond 1700 naar een nieuw gebouw op de Kaasmarkt verhuisd. De concentratie van markten rond de Rotte, en de grote inspanningen voor een vrije doorvaart door de Hoogeveensche Vaart, stroken overigens niet met de opvatting dat het belang van de Rotte gering was.<sup>327</sup>

De ruimtelijke dynamiek van Rotterdam was groot. Van een klein en onbeduidend marktstadje groeide het in enkele decennia uit tot een van de grotere steden van Holland, gericht op de overzeese handel. De ruimtelijke transformatie speelde in op de veranderingen die zich in de goederenstromen voordeden, waarbij naast de overzeese handel ook de regionale handel zich in Rotterdam concentreerde.

---

321 Bonke 1996, 28-29.

322 GAR OSA 1.01 27 augustus 1587, 1283

323 Medema 2008, 212.

324 Ratsma 1992, 135.

325 Carmiggelt en Guiran 1997, 134.

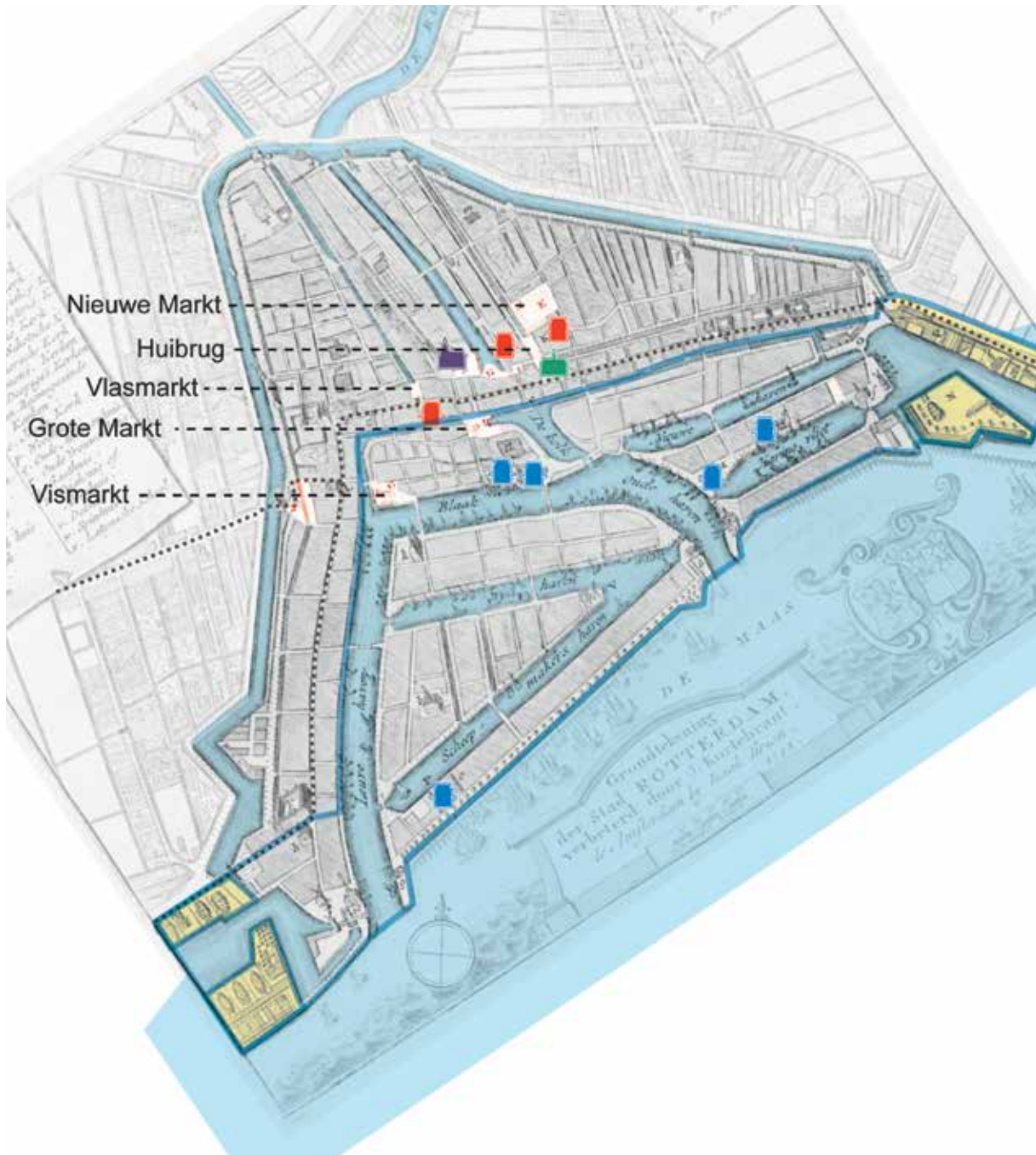
326 Bonke 1996, 150-157.

327 Ratsma geeft bijvoorbeeld aan dat de Rotterdamse Schie belangrijker was dan de Rotte (Ratsma 1992, 140).



**AFBEELDING 3.29** De stadsplattegrond van Rotterdam in 1450 (links) en 1680 (rechts)

Het meest opvallend in de Rotterdamse stadsplattegrond is de verdubbeling van het havenareaal in de Maas, die vroeg en in korte tijd (1575-1606) plaatsvond. Binnen enkele decennia werden hier voor de zeeschepen geschikte insteekhavens in gebruik genomen. Tevens werd op de overgang tussen het oude en nieuwe stadsdeel langs de Blaak een nieuw handelsknooppunt gemaakt. De regionale handel bleef geconcentreerd rond de middeleeuwse kern: de vele markten waren hier te vinden.



### Bestuurscentrum van de Republiek

Evenals in de late middeleeuwen boden het Spui en de Wagenstraat toegang tot het infrastructurele netwerk door Holland en lag Den Haag niet gunstig ten opzichte van de interregionale goederenstromen (afbeelding 3.30). Wel verbeterde de relatie met de directe omgeving, zowel over land als over water.

Eind zestiende eeuw ontwikkelde Den Haag zich tot het bestuurscentrum van de Republiek. Diverse bestuursorganen, zoals het Hof van Holland, de Staten van Holland, de Rekenkamer en de Raad van State werden er gevestigd, evenals het prinselijk hof. De economie van Den Haag was sterk gericht op de aanwezigheid van het bestuurscentrum en er was veel vraag naar luxeproducten. Laken en bier werden grotendeels uit Hollandse steden ingevoerd.<sup>328</sup> Het goederenvervoer van de Hollandse steden en het ommeland naar Den Haag ten behoeve van de consumptie was dan ook omvangrijk. Er waren pogingen gedaan om een substantiële lakennijverheid tot ontwikkeling te brengen, maar die bleken niet succesvol.<sup>329</sup>

De bevolkingsomvang nam vanaf het midden van de zestiende eeuw langzaam toe. Tussen 1560 en 1620 groeide de bevolking van 6.000 naar bijna 16.000 inwoners. Met 5,1% van de totale bevolkingsomvang van de negen steden bleef Den Haag echter een van de kleinste steden. Tot 1670 nam de bevolking nog enigszins toe, al nam het bevolkingsaandeel ten opzichte van het totaal van de negen steden licht af tot 4,2%.<sup>330</sup>

### Verschuiving van het economische centrum naar het oosten (afbeelding 3.31)

In het laatste decennium van de zestiende en het eerste kwart van de zeventiende eeuw traden diverse ruimtelijke veranderingen op (afbeelding 3.19). De eerste betrof de ontwikkelingen rondom het Spui. Ten noorden van het Spui werd een aantal grachten gegraven die dienst deden als haven. De eerste was de op kosten van de magistraat en de Rekenkamer van Holland aangelegde vaart tussen het Haagse Bos en het Spui. De Schedeldoekshaven en de Nieuwe Haven verbonden de vaart met het Spui. Deze Nieuwe Vaart werd aangelegd om de positie van Den Haag als handelsstad in het netwerk van de Hollandse steden te verbeteren.<sup>331</sup> Zand van het Haagse Bos werd getransporteerd naar steden als Rotterdam en Delft. Terug kwamen kalk, hout en steen. Tegelijk werden bestaande grachten (Spui en Lange Gracht) geschikt gemaakt voor de toenemende scheepvaart. De groei van de economie ging door en in 1607 kwam de magistraat, naar Rotterdams voorbeeld, met een plan voor een insteekhaven, de Turfmarkt.<sup>332</sup> Tevens fungeerde de tussen 1613 en 1617 gegraven verdedigingsgracht als haven.

---

<sup>328</sup> Bier kwam vooral uit Delft. Pas in de zeventiende eeuw werden, tot ongenoegen van Delft, enkele bierbrouwerijen in Den Haag opgericht voor de lokale consumptie (Wijsenbeek 2002, 68).

<sup>329</sup> Eind vijftiende eeuw kwam enige lakennijverheid en –export tot bloei en was het dorp zich zelfstandig gaan ontwikkelen. De productie ging reeds in de eerste helft van de zestiende eeuw achteruit en begin zeventiende eeuw verdween deze geheel. De textielnijverheid lag bij de Voldersgracht en in 1617 werd deze gedempt. Volgens de Enquete zag men zich weer genoodzaakt ‘herberge’ te houden en ‘de neringe van tappen ende andere ambochten die wat neringe hebben omme dattet Hof van Hollant aldaer leynt ende dat de vreemde man dairomme aldaer verkeert.’ En: ‘hoe dat tanderen tijden de draperye, verwerye, weverye ende volderye in den Haige een groote neeringe plach te wesen, dair deur dinwoonders aldaer welvaerden, ende insgelijcxs tlichaem van den zelve Haige zeer floreerde, welcke neeringhe nu gantz cesseert, zulcx dat die gemeente neeringeloes sittende, sunderlinge nyet te doene hebbende, mits twelcken tincommen van de voirscreven vrijheynt van der Haigenyet soe goet en es alst plach te weese’ (Van Gelder 1907, 273 en 276).

<sup>330</sup> Na circa 1580 verhuisden veel middenstanders van Delft naar Den Haag (Wijsenbeek 2005, 59).

<sup>331</sup> Stal 1998, 38.

<sup>332</sup> Stal 2005, 33.

De tweede belangrijke ontwikkeling was de aanleg van een nieuwe groentemarkt op de plek van het voormalige Sint Elizabethklooster.<sup>333</sup> Deze markt moest de druk op de groentemarkt in de kern van de stad verlichten. Grachten, kades, straten en bruggen werden aangelegd om de stadsdelen bij de oude en nieuwe groentemarkt en bij het Spui met elkaar te verbinden. In de jaren tussen 1640 en 1660 werd de nieuwe Groentemarkt verder tot ontwikkeling gebracht. Ten zuiden van de markt werd een nieuw, chique stadsdeel gepland. De Nieuwe Prinsegracht vormde hiervan de centrale as. De chique huizen zijn er nauwelijks gekomen, maar de Nieuwe Prinsegracht verbeterde wel de verbinding tussen het achterland en het nieuwe economische centrum rond de nieuwe Groentemarkt. In de jaren rond 1660 werden aan de Groentemarkt de korenbeurs en de boterwaag gebouwd en werd er bovendien een beestenmarkt ingericht. De markt werd in 1680 vergroot, gevolgd door een verdere vergroting in 1700 die tot stand kwam door het verbreden van de overkluizing over de Prinsegracht.



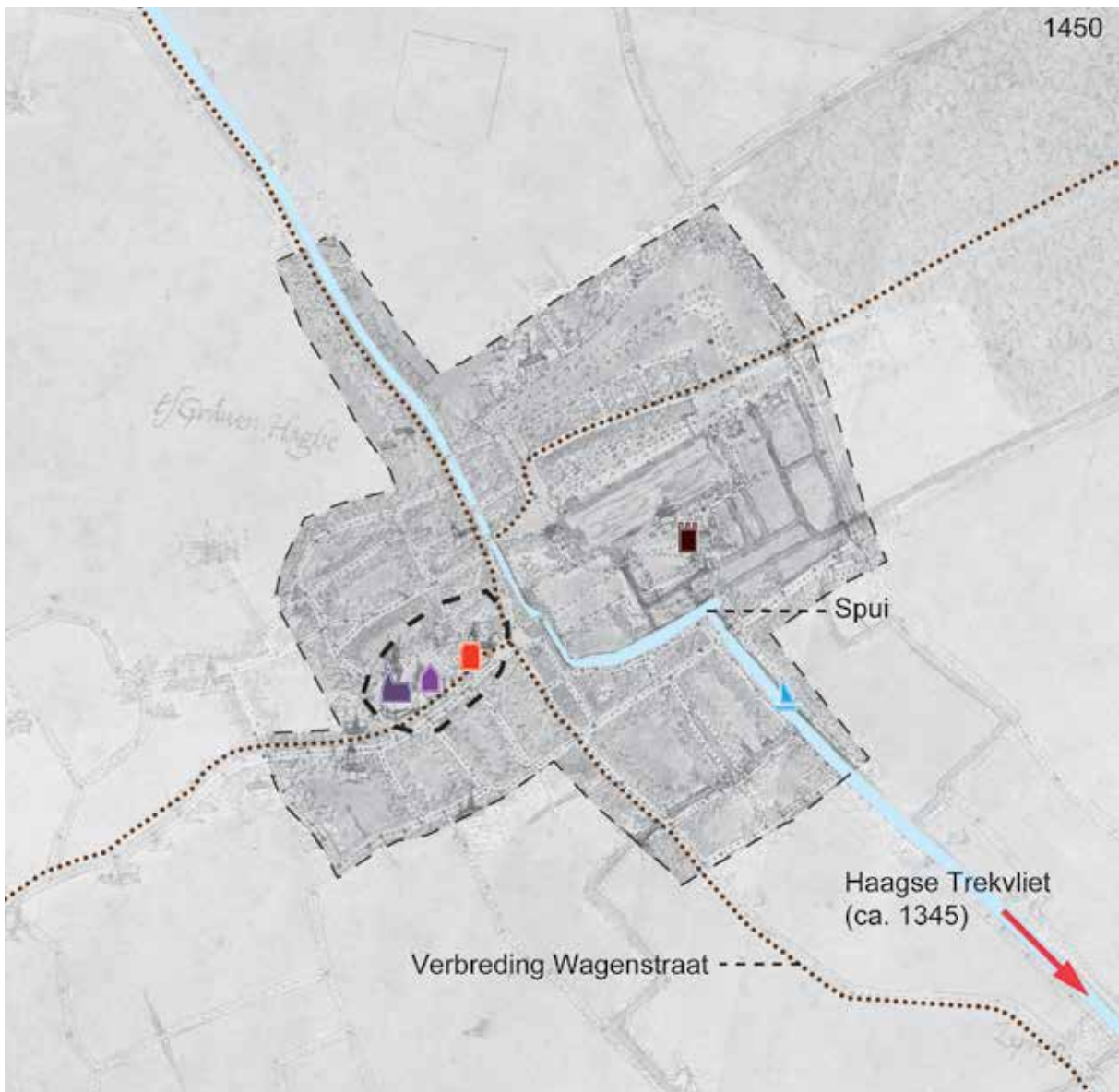
AFBEELDING 3.30 Jan van Goyen, gezicht op Den Haag vanuit het zuidoosten, ca. 1650-1651

De dynamiek rondom het prinselijke hof was minder groot. Naar plannen van Constantijn Huygens kwamen in de jaren rond 1630 de Vijverberg tot stand en het stadhoudelijke Plein, het enige plein in de negen steden dat voor representatieve doeleinden werd aangelegd. Daarnaast vond een herinrichting van de Korte Vijverberg plaats. Typisch voor Den Haag waren de logementen. Verschillende stemhebbende steden hadden in Den Haag een eigen logement, een plek waar de bestuurders verbleven als ze in Den Haag moesten zijn voor bestuurszaken.

Uit het bovenstaande blijkt dat in het laatste decennium van de zestiende en het eerste kwart van de zeventiende eeuw het economische centrum van Den Haag in korte tijd verschoof naar het oosten. In de nabijheid van het Spui kwamen havens en in het zuidoosten werd een nieuwe markt met diverse marktgebouwen ontwikkeld. De richting van de economische verschuiving wijst op het belang van het Hollandse netwerk van waterwegen voor Den Haag. Goederen werden uit andere Hollandse steden en van het platteland naar Den Haag vervoerd. De plannen voor havens, markten en betere infrastructuur wijzen op een ambitieus lokaal bestuur.

333

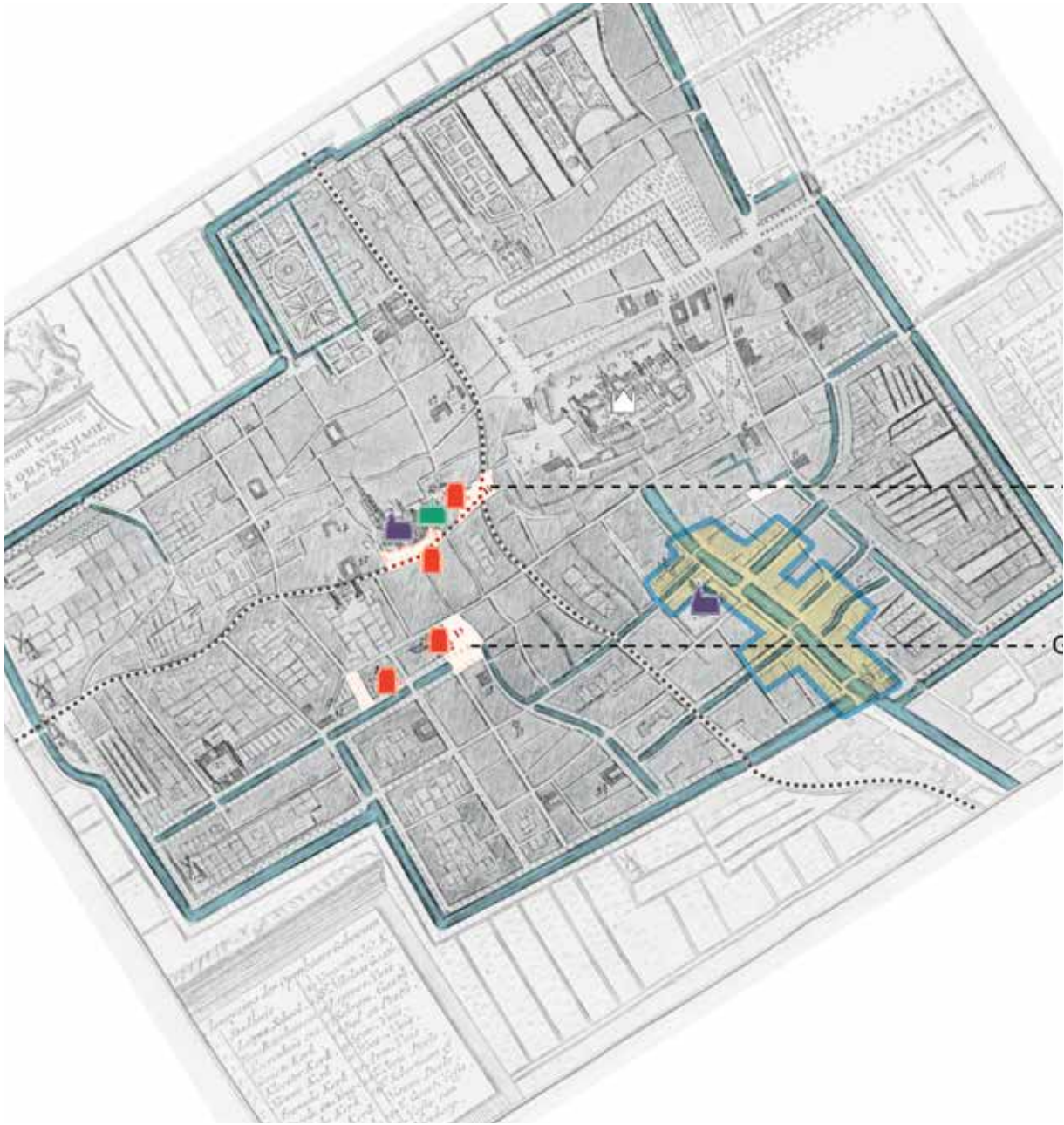
Er waren weinig kloosters in Den Haag en de transformatie ervan heeft, op het Sint Elizabethklooster na, weinig invloed gehad. Het Predikherenklooster werd aanvankelijk de vergaderplaats voor de Staten van Holland, maar al snel werd een deel gesloopt. In de kloosterkerk werd in 1589 een geschutgieterij gevestigd (Mulder 1907, 387).



AFBEELDING 3.31 De stadplattegrond van Den Haag in 1450 (links) en 1680 (rechts)

De stadplattegrond van Den Haag vertoont enige dynamiek. De meeste ontwikkelingen hebben plaatsgevonden aan de oostzijde van de laatmiddeleeuwse kern. Hier is een nieuw marktcentrum tot stand gebracht met een groot plein en diverse markthallen. Ten noorden hiervan ligt in aansluiting op het Spui een aantal havens.





## § 3.3 Vergelijking

In de ruimtelijke ontwikkeling van de negen stadsplattegronden is een aantal ruimtelijke thema's te benoemen: de marktpleinen en -gebouwen, de herbestemming van kloosterterreinen, de expansie van haven- en nijverheidsgebieden met bijbehorende gebouwen en de stedelijke kern.

### **Marktpleinen en -gebouwen**

In de vorige periode werden de markten vooral gehouden op kades, bruggen en daartoe aangewezen straten in de kern van de stad. Typerend voor deze periode is dat er daarnaast marktpleinen werden gecreëerd. De aanleg van de marktpleinen begon vroeg, in het midden van de zestiende eeuw. Dit was vóór de start van de grote havenuitbreidingen in het laatste kwart van de zestiende eeuw. Halverwege de zestiende eeuw werd in de meeste steden de marktfunctie in de laatmiddeleeuwse kern van de stad versterkt door brede overkluizingen van een deel van de binnenhavens. Daarnaast verschenen in het laatste kwart van de zestiende en het eerste kwart van de zeventiende eeuw buiten die kern nieuwe marktpleinen en -gebouwen, de meeste ter plaatse van kloosterterreinen die vrijkwamen ten gevolge van de Reformatie. Vervolgens werd in de tweede helft van de zeventiende eeuw de marktfunctie in de kern verder versterkt, ook in steden waar daarvoor tot dan toe weinig aandacht was geweest. De versterking van de marktfunctie in de stedelijke kern en de uitplaatsing ervan ging gepaard met een toenemende specialisatie: de dagelijkse waren, zoals vis, groente en fruit, bleven gevestigd in de centra van de steden. Markten die veel plek innamen, zoals die voor vee, turf en hout werden naar de stadsranden verplaatst.

Het aantal nieuwe marktpleinen was in Utrecht, Amsterdam en Rotterdam groot, in Haarlem, Delft en Den Haag middelmatig en in Dordrecht, Leiden en Gouda gering. De hoeveelheid en omvang van de marktpleinen lijkt te zijn ingegeven door de groei van de handel en bevolking, de intensiteit van de goederenstromen met het ommeland, het type markt en de grondprijzen. Twee steden vertonen een opmerkelijke ontwikkeling, te weten Leiden en Delft. In Leiden was de groei van de bevolking en de nijverheid, en daarmee gepaard gaande verdichting en expansie groot, maar werd er weinig plek ingeruimd voor marktpleinen. Andersom stond in Delft de hoeveelheid en omvang van de markten, met name de Paardenmarkt, in geen verhouding tot de economische en demografische situatie op dat moment.

### **Herbestemming kloosterterreinen**

Als gevolg van de Opstand en de Reformatie werden de Stichtse kapittels geseculariseerd en de kloosters door de stedelijke overheden geconfisqueerd. De voormalige kloosterterreinen en gebouwen werden deels herbestemd voor de huisvesting van publieke functies en deels gesloopt ten behoeve van woningbouw en nijverheid en voor de aanleg van marktpleinen. Opgemerkt moet worden dat de functies in de loop van de tijd veranderden en dat de herbestemming niet eenduidig was. Zo kon het zijn dat het klooster werd gesloopt, maar dat de kloosterkerk gespaard bleef. De intensiteit en snelheid van de transformaties verschilden. In Haarlem en Leiden werden de kloosterterreinen in hoog tempo hergebruikt voor met name de expanderende lakennijverheid en de woningbouw. Het is opmerkelijk dat de kloosters in Amsterdam, gelet op de grote bevolkingsgroei in de zestiende eeuw, nauwelijks werden herontwikkeld voor de woningbouw. In Utrecht duurde het langer voordat de kloosterterreinen een nieuwe bestemming kregen.

### **Expansie van havens en nijverheid**

Bij de eerste uitbreidingen van het havenareaal in het laatste kwart van de zestiende eeuw ging het in Rotterdam om verbreding en verdieping van bestaande waterlopen en de inrichting van de stadsvesten

tot haven.<sup>334</sup> De omvangrijke groei van de overzeese handel en de nijverheid kon in het eerste kwart van de zeventiende eeuw niet meer worden opgelost binnen de bestaande stedelijke structuren. De uitbreiding van het handelsnetwerk en de oprichting van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in 1602 vormden een belangrijke impuls voor de ontwikkeling van de havens. Er was behoefte aan kades met pakhuizen, scheepswerven en bergingsplekken voor de schepen.<sup>335</sup> In Amsterdam, Rotterdam en in mindere mate Dordrecht werden aan de rand van de steden insteekhavens gemaakt. De VOC had in Amsterdam, Rotterdam en Delft pakhuizen en werven voor scheepsbouw en -reparatie. Ook de Admiraliteiten van Holland hadden voor hun omvangrijke oorlogsvloot werven en ligplaatsen. Een aantal steden – Leiden, Den Haag en Utrecht – had de ambitie om een zeehaven te maken, maar deze plannen werden niet uitgevoerd. Het geeft wel aan dat er een bewustwording was van de importantie van de overzeese handel voor de bloei van een stad.

Aan het eind van de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw werd in diverse steden plaatsgemaakt voor de groei van de textielnijverheid. Aanvankelijk werd die gevonden op de geconfisqueerde kloosterterreinen, langs de stadsranden en buiten de stadsmuren. In Leiden werd de stad al snel uitgelegd. Kenmerkend is de hoge dichtheid en de smalle kavels en straten. De Jordaan in Amsterdam was bestemd voor een grote verscheidenheid aan ambachtslieden. De uitbreidingen waren voornamelijk bestemd voor de handel en de nijverheid. Alleen in Amsterdam werden uitbreidingen uitgevoerd met het oog op het scheppen van woonruimte voor de elite. In Amsterdam en Rotterdam kregen veel aan de handel gerelateerde functies een eigen onderkomen, terwijl in Leiden de verschillende takken van de textielnijverheid in aparte gebouwen werden gehuisvest, zoals de baai-, saai-, fustein- en rasnering. De vergaande diversificatie in het productieproces is er terug te zien in het grote aantal textielhallen. In Delft zijn gebouwen voor verschillende bovenregionale handelsfuncties te vinden, wat niet past bij de verder geringe dynamiek binnen de stad.

De expansie ten behoeve van de zeehavens en nijverheid was geconcentreerd in tijd en plaats. Eind zestiende en begin zeventiende eeuw was er een snelle uitbreiding van een omvangrijk havenareaal in Rotterdam en Amsterdam en in mindere mate in Dordrecht. In Leiden was aan het begin van de zeventiende eeuw sprake van een omvangrijke expansie voor de textielnijverheid. In het derde kwart van de zeventiende eeuw breidden Amsterdam en Leiden nog verder uit. De in die periode begonnen uitbreidingen in Utrecht en Haarlem werden niet voltooid.

### **Stedelijke kern**

De uitsplitsing van (boven)regionale handelsfuncties ging gepaard met de versterking van de laatmiddeleeuwse kern. Zoals hierboven weergegeven concentreerden de overzeese handelsactiviteiten en de nijverheid zich aan de stadsrand, en werden ook veel markten uitgeplaatst. Desondanks bleef de laatmiddeleeuwse kern gehandhaafd. De hier in de late middeleeuwen reeds gevestigde gebouwen als het stadhuis, de parochiekerk, de vleeshal en de waag bleven er gevestigd. De regionale marktfunctie werd er zelfs versterkt met de toename van marktpleinen en -gebouwen.

Er zijn twee steden waar naast de laatmiddeleeuwse kern een nieuwe kern zichtbaar is: Rotterdam en Den Haag. In Den Haag was deze, gunstig ten opzichte van de Hollandse steden gelegen kern, gericht op de regionale marktfunctie. In Rotterdam concentreerde het stadsbestuur de overzeese handelsfuncties aan de Blaak. Het strikte onderscheid tussen de uit de late middeleeuwen stammende regionale en stedelijke functies en de nieuwe aan de overzeese handel gerelateerde functies is in geen

---

334 De Neve 2007, 203, Bonke 1996, 24.

335 Zweerink 2013, 118-122.

van de overige steden zo sterk als in Rotterdam. Hoewel de expansie en transformatie in Amsterdam vele malen groter was, kregen de meeste aan de overzeese handel gerelateerde functies, zoals de wisselbank, de beurs en gebouwen van de VOC en WIC, een plek in de kern nabij de Dam.



Utrecht



Dordrecht



Leiden



Haarlem



Delft



Gouda



Amsterdam



Rotterdam



Den Haag

**AFBEELDING 3.32** De stadsplattegronden van de negen steden in 1680

In 1680 is de diversiteit tussen de stadsplattegronden groot. Amsterdam, Rotterdam en in mindere mate Dordrecht zijn uitgebreid met haven- en nijverheidsgebieden. In Leiden overheerst de nijverheid. In de overige steden was de dynamiek beperkt.

## § 3.4 Conclusie: Naar differentiatie tussen de stadsplattegronden

In de zestiende en zeventiende eeuw liep de ontwikkeling van de stadsplattegronden sterk uiteen (afbeelding 3.32). Na een periode van gestage groei in alle steden tussen 1550 en 1580, volgde tussen 1580 en 1620 een krachtige ruimtelijke ontwikkeling, waarbij de groei bijzonder ongelijk was en zich een economische specialisatie tussen de steden aftekende. Vervolgens zien we dat die tendens tussen 1620 en 1680 doorzette, en alleen Amsterdam, Leiden en Rotterdam nog een grote ruimtelijke transformatie doormaakten.

Dit lijkt de door Lesger gesignaleerde ontwikkeling van de ruimtelijke organisatie van de handel te ondersteunen.<sup>336</sup> Volgens hem bleef deze tot 1580 gelijk en veranderde deze sterk na 1580. Amsterdam ontwikkelde zich toen tot het centrale knooppunt in de goederenuitwisseling van de bovenregionale handel waarbij het handelsnetwerk en het volume van de goederen snel toenam. Rotterdam vervulde die functie in mindere mate als zuidelijke haven van Centraal-Holland. Amsterdam bouwde die positie daarna verder uit en de steden in Holland raakten in steeds sterkere mate georiënteerd op Amsterdam. De stadsplattegronden verschilden dan ook in omvang, dynamiek en spreiding van functies. Op basis van de dynamiek kunnen de steden in drie groepen worden verdeeld.

De stadsplattegronden van Utrecht, Delft en Gouda vertoonden nauwelijks dynamiek. De ontwikkeling was met name gericht op het creëren van marktruimte voor de toenemende regionale verzorgingsfunctie. Het is niet verbazingwekkend dat de steden vanwege hun ligging geen grote rol konden spelen in de stapelhandel. Utrecht bleef een wereld op zichzelf. De stad had nauwelijks aansluiting op de dynamische ontwikkeling van de Gouden Eeuw en raakte steeds meer op achterstand. Delft kreeg tijdens de Opstand een aantal bovenregionale functies toebedeeld, maar grote ruimtelijke transformaties bleven uit. Die bovenregionale functies camoufleren in feite de stagnatie van de stad voorafgaand aan de bloei van de Gouden Eeuw. Het achterblijven van Gouda kan worden verklaard uit het gebrek aan initiatief van het stadsbestuur om in te spelen op de toename van de goederenstromen door Holland.

De stadsplattegronden van de tweede groep met Haarlem, Dordrecht en Den Haag vertoonden enige dynamiek, vooral in het laatste kwart van de zestiende eeuw. Tot 1600 waren de ruimtelijke ontwikkelingen in Haarlem omvangrijk; in maar weinig steden was de verdichting zo intensief als in Haarlem en de investeringen in het centrale marktplein waren groot. In de zeventiende eeuw kwam aan die transformatie plots een eind. Dordrecht investeerde veelvuldig in faciliteiten voor de houthandel en voor de overzeese handel. De stad leed echter onder de verplaatsing van het handelsverkeer van de Oude naar de Nieuwe Maas. Dat de plattegrond van Dordrecht desondanks nog een zekere dynamiek vertoont, wijst erop dat de stad haar centrale positie in het scheepvaartverkeer over de grote rivieren wist te behouden. Beide steden konden aanvankelijk een belangrijke economische positie verwerven, maar begin zeventiende eeuw werden ze overvleugeld door de nabij gelegen steden Amsterdam en Rotterdam. Den Haag dankt de groei aan haar functie als bestuurscentrum. Havens en markten waren er gericht op de lokale consumptie.

In de derde groep met Leiden, Amsterdam en Rotterdam was de ruimtelijke dynamiek het grootst. De omvang van de uitbreidingen en transformaties was enorm in Amsterdam en de duur, van

ongeveer 1580 tot 1680, ongeëvenaard. Er was een sterke scheiding tussen woon- en werkgebieden. Amsterdam groeide in het laatste kwart van de zestiende eeuw uit tot het centrum van de stapelhandel. Dit was mogelijk door het goede Hollandse waternetwerk, waardoor de stad voor de aan- en afvoer van producten goed was verbonden met alle steden. Tegelijkertijd richtten de andere steden zich steeds sterker op Amsterdam. Leiden groeide uit tot hét nijverheidscentrum van Holland, maar was zowel voor de aanvoer van halffabricaten als voor de afvoer van het textiel afhankelijk van Amsterdam. Rotterdam ontwikkelde zich tot zeehaven en tot regionaal marktcentrum van het zuiden, en nam die positie over van Dordrecht. De Rotterdamse burgers speelden al vroeg in op de economische groei in Amsterdam. Tegenspeler Dordrecht was daarin minder voortvarend. De stad richtte zich op waar het van nature goed in was en trad niet actief op in het exploreren van externe betrekkingen.

Kortom kunnen we stellen dat hoewel het infrastructurele netwerk van land- en waterwegen in het Randstadgebied in de zestiende en zeventiende eeuw niet wezenlijk veranderde, de economische inbedding sterk wijzigde en er een sterke intensivering van het gebruik van dit netwerk plaatsvond. De steden profiteerden hier onevenredig van en tussen 1580 en 1620 vond een fase in de transformatie van de stadsplattegronden plaats waarbij de verschijningsvorm sterk uiteen ging lopen en zich een specialisatie tussen de steden begon af te tekenen. Als we de negen steden met elkaar vergelijken zien we dan ook dat er aan het eind van deze periode een sterke diversiteit was tussen de stadsplattegronden, in de omvang, de hoofdstructuur en de relatie tussen de stedelijke kern en de infrastructuur.

De diversiteit in de dynamiek van de stadsplattegronden kan ten dele worden gerelateerd aan de ontwikkelingen die zich in die tijd in de omvang van de goederenstromen hebben voorgedaan. In de steden die in staat waren om van de toenmalige groei te profiteren, voltrok zich een herordening van de ruimtelijke configuratie van de binnenstad. Waar dat voordeel groot was, werd de stadsplattegrond uitgebreid. In Amsterdam was dat profijt zeer groot en expandeerde de stedelijke activiteit tot op grote afstand van de in de late middeleeuwen zo belangrijke Amstel. Evenwel speelden ook andere factoren, zoals de bestuurlijke daadkracht, de grondprijzen en de economische structuur van de steden een rol in deze herordening van de ruimtelijke economie in het Randstadgebied.

## 4 Schaalvergroting (1870-1940)

### § 4.1 Sterke groei van de Rijnvaart en opkomst van de transitohandel

Volgend op de periode van stagnatie en terugval tijdens de achttiende eeuw vonden tussen 1800 en 1870 in het Randstadgebied omvangrijke investeringen plaats in het netwerk van straat-, water- en spoorwegen.<sup>337</sup> In de Franse tijd (1795-1813) was al een begin gemaakt met de verbetering van wegen en kwam onder andere de straatweg tussen Amsterdam en Utrecht gereed. Koning Willem I (1813-1840) zorgde er vervolgens voor dat de grote wegen in betrekkelijk korte tijd werden bestraat. Financiële problemen belemmerden echter al snel de verdere uitbouw van het straatwegennet.<sup>338</sup> Willem I was de belangrijkste initiator van de infrastructurele vernieuwingen, die daarmee naar Engels voorbeeld de industrialisatie en handel in Nederland en België trachtte te stimuleren. De aanleg van straatwegen en kanalen had als doel zowel het binnenlandse verkeer als de verbindingen met de grote industriële gebieden in Groot-Brittannië, de Duitse landen en Noord-Frankrijk te bevorderen.<sup>339</sup> Voorts streefde Willem I naar herstel van de handel op Indië en Azië, waar concurrent Engeland het begin negentiende eeuw voor het zeggen had.

De voor het Randstadgebied, en met name Amsterdam, zo belangrijke koloniale handel op Indië leefde weliswaar op door de oprichting van de Nederlandsche Handel-Maatschappij (NHM) in 1824 en met name door de instelling van het beruchte Cultuurstelsel in 1830, maar een steeds groter deel van het internationale goederentransport ging aan het Randstadgebied voorbij.<sup>340</sup> Om Amsterdam beter toegankelijk te maken voor zeeschepen, werd het Groot Noordhollandsch Kanaal (1819-1825) aangelegd en Rotterdam voorzien van het Kanaal door Voorne (1827-1829).

Amsterdam bleef de belangrijkste zeehaven, maar de Rotterdamse concurrentie werd steeds krachtiger gevoeld.<sup>341</sup> Dankzij het Kanaal door Voorne kon de Rotterdamse haven in de eerste helft van de negentiende eeuw profiteren van het toenemende belang van de Rijnvaart.<sup>342</sup> Ingevolge een Koninklijk Besluit van 1821 werd de vaarweg tussen Amsterdam en de Rijn op kosten van het Rijk en de steden Amsterdam en Utrecht verbreed en verdiept.<sup>343</sup> Vanwege de talloze bochten, de geringe diepte en de vele lage bruggen was deze vaart echter al vanaf het begin van de negentiende eeuw ongeschikt voor het internationale handelsverkeer.<sup>344</sup> Pas in 1881 stemde het parlement in met de plannen van de regering om de vaarverbinding tussen Amsterdam en de Rijn substantieel te

337 Voor de grootschalige wijzigingen in het Nederlandse landschap verwijs ik naar het boek van Auke van der Woud over de ruimtelijke ordening in Nederland in de eerste helft van de negentiende eeuw (Van der Woud 1987).

338 Horsten 2005, 63-69.

339 Filarski 2008, 113.

340 Het aantal zeilschepen dat naar Indië voer, steeg tussen 1824 en 1858 van 31 naar 390. Tussen 1830 en 1840 verviervoudigde de import van goederen uit Indië (Gilijamse 2009, 61 en 67-68).

341 Filarski 2008, 38 en 174.

342 Van de Laar 2000, 52-54.

343 Beekman 1958, 223.

344 Van der Woud 2006, 267.

verbeteren<sup>345</sup>, maar bij de opening van het Merwedekanaal in 1892 werd al vastgesteld dat de sluisen bij Utrecht en Vreeswijk te klein bemeten waren.<sup>346</sup>

In 1839 reed de eerste trein tussen Amsterdam en Haarlem en in de jaren 1850 kwam het 'rondje Randstad' per spoor tot stand (afbeelding 4.1).<sup>347</sup> Technisch gezien was de spoorwegaanleg een belangrijke innovatie, maar het infrastructurele patroon veranderde er nauwelijks fundamenteel door. De meeste spoorlijnen volgden het tracé van de trekvaarten en het merendeel van de treinstations lag bij een halteplaats of aan het eindpunt van die vaarten. In 1860 werd de spoorwegwet van Van Hall aangenomen. Hierin werd op nationaal niveau gestreefd naar een samenhangend stelsel van spoorwegen. Dit betekende een grote impuls voor de spoorwegaanleg in Nederland, maar in het Randstadgebied waren de contouren van het spoorwegennetwerk toen al uitgezet. De uitbouw van het landelijke spoorwegennet had met name gevolgen voor Utrecht; vanwege de centrale ligging groeide de stad uit tot het spoorwegknooppunt van Nederland.<sup>348</sup>

Dat het jonge Koninkrijk verantwoordelijk was voor de hoofdinfrastructuur, behoorde tot de erfenis van het Franse Keizerrijk. Uit het omvangrijke programma aan straatwegen en kanalen dat ten tijde van de regering van koning Willem I is gerealiseerd, blijkt dat de ingenieurs van Rijkswaterstaat op deze taak waren berekend. Dat gold niet voor de aanleg van spoorwegen, want de daarvoor benodigde technische kennis was aanvankelijk in Nederland niet beschikbaar.<sup>349</sup> Daardoor bleef de rol van de staat bij de spoorwegaanleg beperkt tot het verlenen van de benodigde concessies.

Thorbecke zorgde voor een ingrijpende herordering van het staatkundige bestel van Nederland met zijn Grondwet van 1848 en Gemeentewet van 1851. Door de staatshervorming van Thorbecke werd het overheidsgezag losgekoppeld van de persoon van de Koning en werd het politiek georganiseerde maatschappelijke belang de drijvende kracht achter de verdere verbetering van de infrastructuur.

Als gevolg van de aanleg van de Hollandse waterlinie verloren de stedelijke stadsvesten hun militaire betekenis. De ontmanteling van de vestingwerken was van invloed op de ontwikkelingen na 1870.<sup>350</sup> Haarlem en Utrecht waren de eerste steden waar de vestingwerken werden ontmanteld. In beide steden vond een herinrichting plaats tot een prestigieus onderdeel van de stad met plantsoenen en woonhuizen voor de elite langs de singel. In Amsterdam, Rotterdam, Leiden, Delft en Gouda werden de vestingen veel meer een randgebied met industrie, begraafplaatsen en parkjes.

Ondanks de groeicijfers was de economische situatie in het Randstadgebied niet gunstig en bleven de overzeese goederenstromen in vergelijking met omliggende landen Engeland, België, Frankrijk en de Duitse landen beperkt. Het economische klimaat van Nederland was in de eerste helft van de negentiende eeuw niet op vernieuwing gericht.<sup>351</sup> Het kleinbedrijf bleef dominant en het aantal stoommachines beperkt. Er werd voornamelijk voor de binnenlandse vraag geproduceerd. De stoomvaart kwam ook maar langzaam op gang. In 1823 werd in Rotterdam de eerste stoombootrederij opgericht en Amsterdam volgde twee jaar later. Rond het midden van de negentiende eeuw was

---

345 Van der Woud, 2006, 267.

346 Van der Woud 2008, 268.

347 Niemeijer 2003, 105-109.

348 Van Santen 1990, 10.

349 Van der Woud 2008, 284.

350 De Klerk 2008, 199-205.

351 Arnoldus 2003, 188-195.



de Nederlandse stoomvaart echter nog niet verder gekomen dan een aarzelend begin. Pas met de oprichting van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM) in 1856 te Amsterdam, de uitbreiding ervan naar Rotterdam in 1865 en de vestiging van een aparte rederij voor de Rijnvaart in 1867 zien we de stoomvaart opkomen.<sup>352</sup>

Tijdens de Republiek en in de Franse tijd had Nederland een omvangrijke staatsschuld opgebouwd en de daaraan verbonden aflossings- en rentelasten drukten zwaar op de rijksbegroting. De staat verkreeg een groot deel van haar inkomsten uit belastingen op eerste levensbehoeften. De binnenlandse vraag werd daardoor beperkt en de neiging tot productverbetering door het toepassen van technologische innovaties afgeremd. In 1844 slaagde minister Van Hall erin een wet door het parlement te loodsen waardoor de staatsschuld drastisch werd gesaneerd. Daardoor konden de belastingen omlaag, groeide de koopkracht van de gemiddelde man en nam de binnenlandse vraag geleidelijk toe.<sup>353</sup>



AFBEELDING 4.1 Kaartbeeld van het Randstadgebied in 1900

352 Dirkzwager 1993, 73-77.

353 Postma 2012, 186-188.

In de periode 1870-1940 werd de infrastructurele transformatie in het Randstadgebied gekenmerkt door een versterking van de internationale vervlechting (afbeelding 4.2). Ten eerste zien we dat waterwegen werden aangepast aan het onophoudelijke proces van schaalvergroting in het internationale goederentransport. Dit betrof wederom grotendeels verdieping en verbreding van bestaande waterwegen. Met het oog op een betere afwatering van de grote rivieren werd ingegrepen in de lopen van de Maas langs Rotterdam en de Merwede langs Dordrecht.<sup>354</sup> In 1863 werd een wet aangenomen om bij Rotterdam de Nieuwe Waterweg aan te leggen. Het belang van het kanaal voor de scheepvaart werd meteen ingezien en Amsterdam bedong in dezelfde wet een concessie voor de aanleg van het Noordzeekanaal.<sup>355</sup> De Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal kwamen in de jaren 1870 gereed, al kampte de Nieuwe Waterweg in de eerste decennia nog met allerlei problemen en was de vaarweg langs Rotterdam pas rond 1890 echt goed bevaarbaar.

Het Randstadgebied lag bijzonder gunstig ten opzichte van de industrialiserende grootmachten van dat moment: Groot-Brittannië en Duitsland. In het laatste kwart van de negentiende eeuw namen de vervoersstromen over de Rijn sterk toe. Het was vooral Rotterdam dat hiervan wist te profiteren, maar destijds was dat nog geen uitgemaakte zaak. Den Helder, Harlingen en met name het Zeeuwse Vlissingen werden in de negentiende eeuw goede papieren toegedicht en de staat investeerde fors in de ontwikkeling van havens daar.<sup>356</sup> Het idee was dat Vlissingen de snelste uitvalsbasis naar Londen was, maar de ontwikkeling viel tegen.

Technologische vernieuwingen in de scheepvaart, waarbij de vervanging van houten zeilschepen door ijzeren stoomschepen de meest pregnante is, leidde tot een constante vergroting van omvang en diepgang van de zee- en rivierschepen, en een dito schaalvergroting in de vaarwegen en havens. Daarbij groeide als gevolg van de industriële revolutie de vraag naar halffabricaten en grondstoffen. Het goederenvervoer nam sterk toe. Tot in de negentiende eeuw vormde het water de motor van het goederenvervoer, maar dit veranderde met de aanleg van een hecht systeem van spoor- en landwegen. Er werden knooppunten met havens, industrie, water-, spoor- en snelwegen gecreëerd. De havens kwamen steeds verder van de laatmiddeleeuwse stadskernen te liggen.

Rotterdam lag gunstig op de vaarroute tussen Engeland en Duitsland en de stad speelde hier actief op in door zich toe te leggen op de overslag van bulkgoederen.<sup>357</sup> Erts uit Zweden en kolen uit Duitsland werden overgeladen van zee- op rivierschepen. Snelheid was essentieel in de nieuwe door stoom gedreven zee- en riviervaart en de stad investeerde in moderne laad- en losfaciliteiten, kades aan diep water en aansluiting op het spoorweginet. De stad ondervond sterke concurrentie van Antwerpen, dat al vanaf 1843 een goede spoorverbinding had met de Duitse landen. Na de opheffing van allerlei nadelige tollens op de Rijn, de aanleg van de Nieuwe Waterweg, de aansluiting van spoor- en waterwegen en investeringen in moderne havenfaciliteiten kon Rotterdam tot volle bloei komen.<sup>358</sup> De bloei van de Rijnvaart via Rotterdam ging ten koste van Amsterdam.<sup>359</sup> De aanleg van het Merwedekanaal in 1892, dat het Duitse achterland ook vanuit Amsterdam (en Utrecht) voor de

---

354 Van der Woud 2006, 208-217.

355 Van der Woud 2006, 250; Van de Laar 2009, 194, Filarski 2008, 317-321.

356 Van der Woud 2006, 240-244.

357 Volgens Van der Woud vond de ontwikkeling van de Rijnvaart gelijktijdig met de rivierverbetering plaats, niet pas nadat die klaar was. De ontwikkeling van Rotterdam in de eerste helft van de negentiende eeuw en de relatieve achteruitgang van Amsterdam in die periode wijst hier eveneens op (Van der Woud 2006, 218).

358 Filarski 2008, 63.

359 Van der Woud 2006, 264-265.

grotere schepen bereikbaar moest houden, kon het tij niet keren.<sup>360</sup> De vele discussies over de loop van het kanaal wist Utrecht in haar voordeel te beslechten.

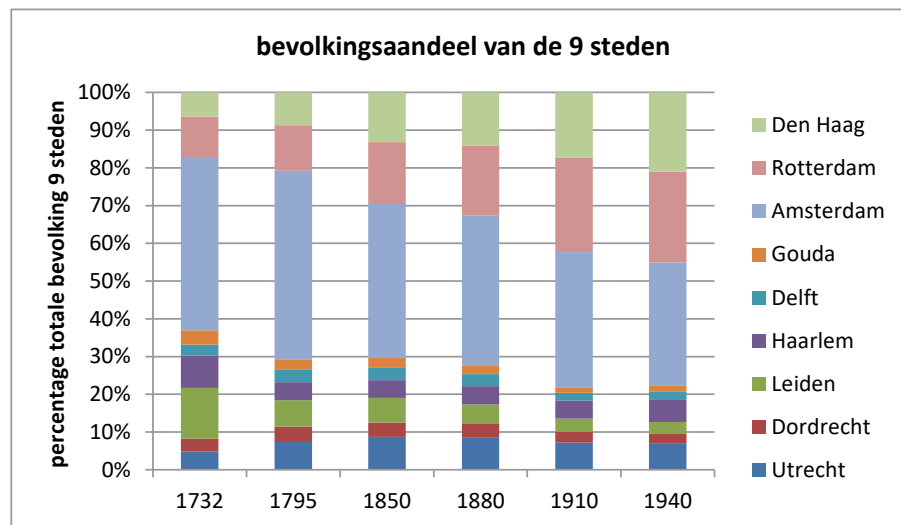
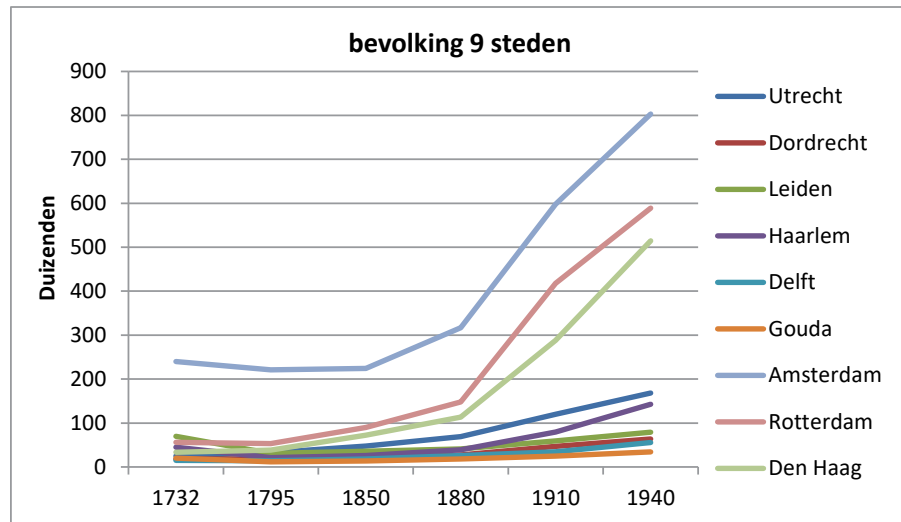
In de negentiende en twintigste eeuw was hygiëne in de steden een belangrijk thema.<sup>361</sup> Er vond op grote schaal demping van grachten plaats en de overheid ging over tot de aanleg van riolering. In steden als Gouda en Dordrecht zijn er veel wateren in de stad gedempt. Dit leidde echter zelden tot verandering in de hoofdstructuur. Vanwege de omvang van het aantal dempingen zijn deze alleen genoemd of op de kaart gezet wanneer sprake was van een structurele wijziging, zoals het Damrak in Amsterdam.

Tot slot nog twee fenomenen die hier wel moeten worden genoemd, maar waar ik niet dieper op zal ingaan: de tram en de auto. De introductie van de tram omstreeks 1900 was van grote invloed op de relatie tussen de stad en de omgeving.<sup>362</sup> De regionale centrumfunctie en het forensisme werden er door versterkt. Voorts zien we in de jaren 1920 en 1930 een snelle toename van het gemotoriseerde vervoer.<sup>363</sup> In 1926 werd het Rijkswegenplan gepresenteerd en in de jaren dertig werd een begin gemaakt met de aanleg van snelwegen. De eerste snelweg liep van Den Haag naar Utrecht, al snel gevolgd door die tussen Amsterdam en Utrecht. Veel invloed op de stadsplattegronden had de auto tot 1940 echter nog niet.

De vele veranderingen die zich in deze periode hebben voorgedaan in de situering van de publieke functies en de schaal, vormgeving en functies van de publieke gebouwen, dwingt tot een beperking. Daarom wordt in het onderstaande vooral aandacht geschonken aan de plaats van de stadhuizen, de hoofdpstkantoren, de stadsziekenhuizen, het centraal station en de hoofdwinkelstraten. Het postkantoor was nieuw in deze periode en heeft in de stadsplattegrond een prominente plaats gekregen.

---

360 Rotterdam was fel tegenstander van de aanleg van het Merwedekanaal langs Utrecht (Rotterdamsch Nieuwsblad 23 juni 1881).  
361 Van der Woud 2010.  
362 Mom 2008, 40.  
363 Mom 2008, 182-183.

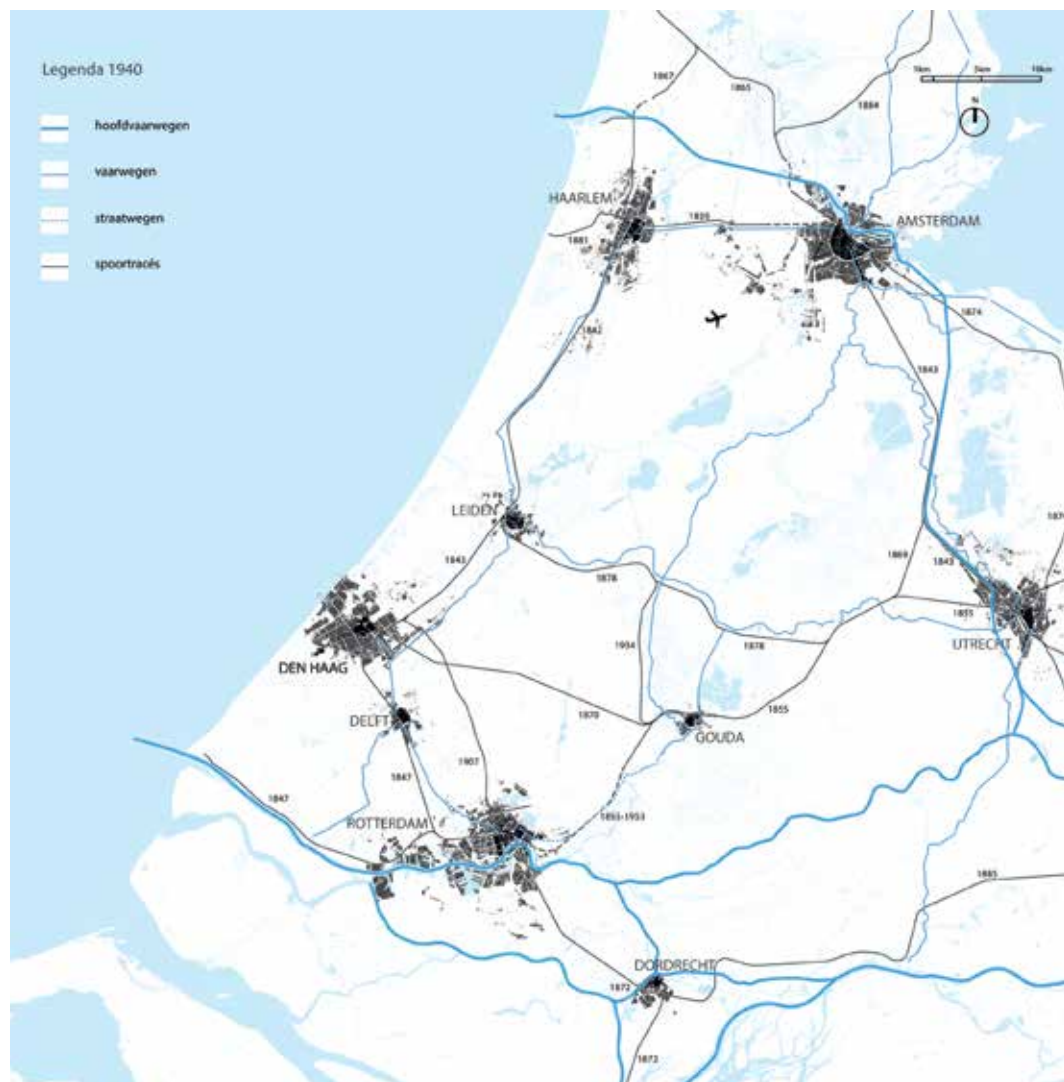


### Demografische ontwikkeling 1732-1940

In de eerste helft van de negentiende eeuw nam de totale bevolking van de negen Randstadsteden nauwelijks toe. Hoewel de bevolking van Amsterdam groeide, daalde het aandeel van de stad tussen 1800 en 1850 van 50,1% naar 40,8% door de sterkere groei van Rotterdam en Den Haag. Vanaf het laatste kwart van de negentiende eeuw was sprake van een sterke bevolkingsgroei in de negen steden. De crisis in de landbouw en de vraag naar arbeidskrachten in de steden leidden ertoe dat veel mensen van het platteland naar de stad trokken. Tussen 1880 en 1940 groeide de bevolking van de negen steden met gemiddeld 27.508 per jaar. De concurrentiepositie van Rotterdam nam snel toe, met name tussen 1880 en 1910. Ook Den Haag groeide sterk. De concurrentiepositie van Amsterdam nam verder af, evenals die van de overige zes kleine steden.



**AFBEELDING 4.2** De aanleg van Spoorlijnen in Nederland vóór 1860 (groen) en tussen 1860 en 1875 (rood)  
 De afbeelding laat zien dat de negen in dit onderzoek onderzochte steden vóór 1860 per spoor met elkaar waren verbonden. Tussen 1860 en 1875 breidde het spoorwegennetwerk zich snel uit en werd Utrecht het knooppunt in dit netwerk.



**AFBEELDING 4.3 De infrastructuur in het Randstadgebied in 1940**

De steden en dorpen buiten de negen Randstadsteden zijn voor dit onderzoek weggelaten. De spoorwegen volgden grotendeels de bestaande tracés van de trekvaarten en tot een herordening van het ruimtelijke patroon leidden de spoorwegen dan ook niet. De versterking van de verbindingen met het buitenland, zowel over water als per spoor springt het meest in het oog.

## § 4.2 Ontwikkeling stadsplattegronden 1870-1940

### Utrecht

#### Knooppunt in het Nederlandse spoorwegennetwerk

Utrecht maakte onderdeel uit van de vaarroute tussen Keulen en Amsterdam, die bij Utrecht aanvankelijk nog via de Vaartsche Rijn, de westelijke vestgracht en de Vecht liep. Die vaart was echter niet toegerust op de schaalvergroting in de scheepvaart en in 1892 werd ten westen van de stad het Merwedekanaal aangelegd.<sup>364</sup> Het belang van de Keulse Vaart voor de goederenstromen met Duitsland nam echter af ten gunste van de Rijnvaart langs Rotterdam. Daar stond tegenover dat de stad in het uitdijende spoorwegennetwerk uitgroeide tot het centrale knooppunt in het Nederlandse stelsel van spoorwegen. Utrecht was met de trein vanuit heel Nederland en ook vanuit het buitenland buitengewoon goed bereikbaar. Dit leidde ertoe dat Utrecht een grote aantrekkingskracht had op dienstverlenende en industriële bedrijven.<sup>365</sup> Zo kozen de diverse spoorwegmaatschappijen Utrecht als hoofdvestigingsplaats voor hun administratiegebouwen, onderhoudsloodsen en werkmaatschappijen. Na het samengaan van de diverse spoorwegmaatschappijen in 1917 bleef de N.V. De Nederlandsche Spoorwegen gevestigd in Utrecht.

Er was sprake van een sterke groei en schaalvergroting in de industrie, met name in de metaalindustrie. Ook was Utrecht de uitgelezen plek voor de organisatie van congressen en beurzen op (inter)nationaal niveau. In 1917 opende de eerste jaarbeurs en deze zou daarna in omvang toenemen. Naast deze aantrekkingskracht op economische functies op nationaal niveau, werd de rol van Utrecht als regionaal marktcentrum eveneens versterkt.

De bevolkingsomvang verdubbelde bijna van 69.220 in 1880 tot 120.200 in 1910 en nam daarna toe tot 168.250 in 1940. Met een groeipercentage van 2,4% tussen 1880 en 1940 bleef de stad echter sterk achter bij Rotterdam en Den Haag en daardoor nam het aandeel in het totaal van de negen steden in deze periode af van 8,7% naar 6,9%. Utrecht bleef in demografisch opzicht de grootste van de kleine steden, maar was qua omvang onvergelijkbaar met de drie grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

#### Ontwikkeling van een oostwest-as (afbeelding 4.6)

In het midden van de negentiende eeuw was vlak buiten de Catharijnepoort het treinstation voor de spoorlijn tussen Amsterdam en Arnhem aangelegd. Reizigers van en naar de stad liepen via de Leidseweg en het stationsplein werd in 1865 vergroot. Na 1860 vestigden diverse spoorwegmaatschappijen hun kantoren ten westen van de Catharijnesingel en werd begonnen met de bouw van de stationswijk. Na de samenvoeging van de verschillende spoorwegmaatschappijen in 1890 werd het centraal station er gebouwd.

In het laatste kwart van de negentiende eeuw vond een versterking van de verzorgingsfunctie van het gebied rond de Catharijnesingel plaats. De groente-, fruit-, boter- en veemarkten namen in omvang toe.<sup>366</sup> De markten die werden gehouden op de Neude, Oudegracht en Ganzenmarkt werden naar de

364 Er waren plannen om het Merwedekanaal door de Gelderse vallei aan te leggen, maar mede door een intensieve lobby van de Kamer van Koophandel Utrecht kwam het kanaal aan de westkant van de stad te lopen (Renes 2005, 52).

365 Van Santen 1990, 9-10.

366 Van Hulzen 1994, 129-140.

Boterhal bij de Mariaplaats en de Koren- en Fruitbeurs bij het Vredenburg verplaatst. Ten behoeve van de aanleg van schepen werd de Basaltkade langs de Catharijnesingel van de Willemsbrug tot de Catharijnebrug verlengd. Ook lagen er twee belangrijke stadsziekenhuizen (Stads- en Academisch Ziekenhuis en ziekenhuis Joan de Deo). In 1909 werd op het Paardenveld nog de fruitveiling gebouwd. Een nieuwe ontwikkeling betrof de substantiële uitbreiding van het winkelbestand. Rond het eind van de negentiende eeuw zien we al een groei in het aantal winkels. Het zwaartepunt van het winkelaanbod lag met name langs de Oudegracht en de uitvalswegen, zoals de Biltstraat en de Amsterdamsestraatweg. Opzienbarende uitbreidingen kwamen niet tot stand. In het oosten kwamen een paar wijken met gemengde bebouwing en enkele kleine buurten voor de elite, zoals het Wilhelminapark en de Maliebaan. In het noordwesten kwamen langs de straatweg arbeidersbuurten. Kleine doorbraken en bruggen verbeterden de bereikbaarheid van de nieuwe wijken.



AFBEELDING 4.4 De Demkafabriek tussen het Merwedekanaal en de Amsterdamsestraatweg met links de wijk Nieuw-Zuilen en rechts Elinkwijk in 1923

Vanaf circa 1915 is een nieuwe fase in de ruimtelijke dynamiek zichtbaar, gekenmerkt door schaalvergroting. Ten behoeve van de Nederlandse handel en industrie werd in 1917 op het Vredenburg de eerste jaarbeurs georganiseerd, die er wegens groot succes een eigen plek kreeg. Er was sprake van een omvangrijke expansie en een verdere verschuiving van het economische zwaartepunt naar het westen van de stad. In het gebied tussen het spoor en Merwedekanaal werd grootschalige industrie gevestigd, met name metaalindustrie. In het kielzog van de fabrieken



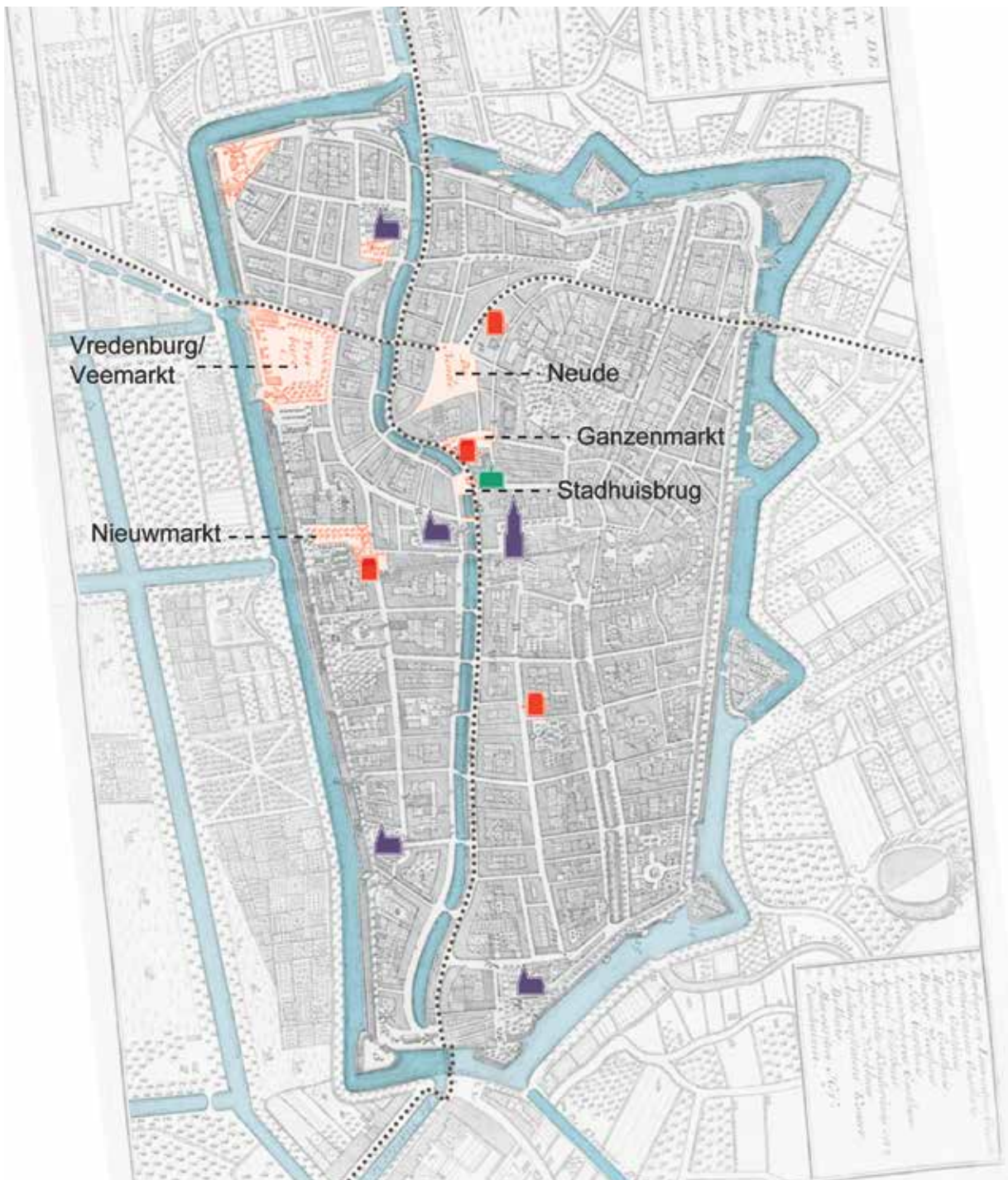
lieten woningbouwverenigingen arbeiderswijken bouwen.<sup>367</sup> Een voorbeeld daarvan zijn de in de periode 1915-1927 voor de werknemers van Werkspoor gebouwde (tuin)wijken Zuilen en Elinkwijk (afbeelding 4.4).<sup>368</sup> Tevens werd het tussen het spoor en het Merwedekanaal gelegen gebied van de Croeselaan rond 1925-1928 bestemd tot het nieuwe handelshart van Utrecht.<sup>369</sup> Hier werden de veilinghaven, de fruitveiling en een omvangrijke veemarkt geconcentreerd. Tegelijk kwam er met de aanleg van de Catharijnebrug verbetering in de relatie tussen de stad en dit nieuwe gebied ten westen van de stad. De graanhandel werd ondergebracht in de voormalige boterhal op de Mariaplaats. De jaarbeurs aan het Vredenburg onderging in de jaren dertig nog een omvangrijke uitbreiding.

In de jaren 1920 nam de groei van het winkelbestand grootschalige proporties aan toen in hoog tempo grote warenhuizen in het stadsbeeld verschenen (afbeelding 4.5). In het midden van de jaren twintig nam het belang van de Lange Viestraat toe.<sup>370</sup> De straat werd tussen 1927 en 1939 in fasen verbreed. Het werd een moderne winkelstraat met het nieuwe postkantoor aan de Neude (1924), grote warenhuizen (bijvoorbeeld Kreymborg in 1927), kantoren en bioscopen. Dit betekende een grote verandering in de ruimtelijke structuur van de stad. Tot die tijd waren de noord-zuid lopende Oudegracht en Catharijnesingel de belangrijkste structuurbepalende elementen geweest, maar hiermee werd de oost-westas door de binnenstad versterkt.



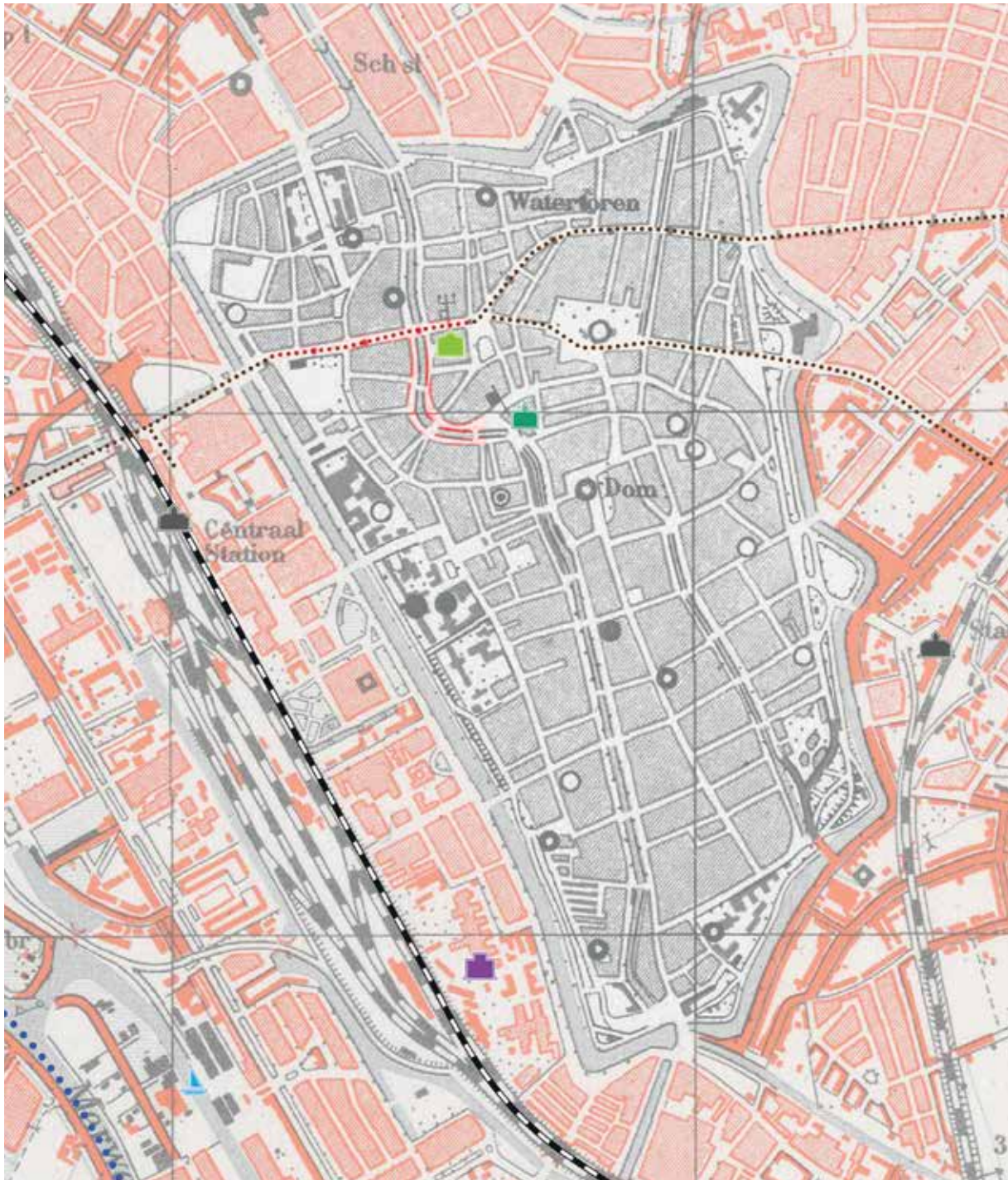
AFBEELDING 4.5 De Lange Viestraat na de verbreding

- 
- 367 In de jaren 1920 kwam er een industriehaven bij het Merwedekanaal, speciaal voor de bevoorrading van de elektriciteitscentrale (Renes 2005, 53).
- 368 Van Santen 1990, 75-77; Renes 2005, 52-53.
- 369 Van Santen 1990, 112-113.
- 370 Smook 1984, 160-166.



**AFBEELDING 4.6** De stadsplattegrond van Utrecht in 1680 (links) en 1940 (rechts)

Tussen 1870 en 1940 zijn in de stadsplattegrond van Utrecht drie belangrijke veranderingen zichtbaar. Ten eerste was sprake van een omvangrijke expansie van nijverheid en woonwijken aan alle zijden van de stad. Ten tweede verschoof de economische kern in twee stappen naar het westen: eerst vond eind negentiende eeuw een versterking van de economische activiteiten nabij de Catharijnesingel plaats en vervolgens verschoof het handelscentrum, met diverse veiling- en beursgebouwen, in de jaren twintig van de twintigste eeuw naar het gebied ten westen van het spoor. Ten derde kantelde de hoofdinfrastructuur in de binnenstad van noord-zuidelijke richting met de Oudegracht als basis naar een oost-westelijk gerichte oriëntatie met de Lange Viestraat als centrale as.



### Industrieel centrum

In de negentiende eeuw nam de infrastructurele inbedding van Dordrecht in het Randstadgebied af. De stad werd pas laat opgenomen in het spoorwegnetwerk tussen de negen steden; er was veel gesteggel over de aanleg van het spoor, waarbij lokale tegenstrijdige belangen van Rotterdam, Antwerpen en Dordrecht de aanleg steeds verhinderden.<sup>371</sup> Na de invoering van de spoorwegwet van Van Hall werden de spoorwegen een nationaal belang en werden de lokale belangen ondergeschikt. De stad kreeg in 1872 een station op de spoorlijn Rotterdam-Antwerpen en in 1885-1886 volgde een spoorverbinding naar het oosten.

De stad lag nog steeds te midden van de grote rivieren, maar had te kampen met verslechterende vaarwegen naar zee. De aanleg van de Nieuwe Merwede ten zuiden van Dordrecht (1866) bracht daarin geen verandering en de Nieuwe Waterweg langs Rotterdam (1872) bracht de stad zelfs in een nog ongunstiger positie. De Dordtse Kamer van Koophandel zette zich actief in om de zeeverbindingen te optimaliseren en in hun plannen woog de concurrentie met Rotterdam zwaar. Het duurde echter nog tot 1918 voordat de Nederlandse regering startte met de aanleg van een vaarweg langs de Nieuwe Maas en deze kon pas in 1934 in gebruik worden genomen. De Dordtse notabelen waren niet onverdeeld positief over deze verbinding. Ze hadden zich ingezet voor een betere verbinding met zee, maar hadden een voorkeur voor een route via Zeeland om Rotterdam te kunnen omzeilen.

Economisch gezien waaide er dan ook geen gunstige wind. In 1795 had de stad het stapelrecht reeds officieel verloren en ontwikkelde ze zich steeds meer tot streekcentrum. Pogingen in het laatste kwart van de negentiende eeuw om van Dordrecht een belangrijke zeehaven te maken waren niet succesvol. Het aantal zeeschepen dat Dordrecht aandede liep na 1875 verder terug.<sup>372</sup> Dat werd deels veroorzaakt doordat in Dordrecht lang werd vastgehouden aan de zeilscheepvaart en de overstap naar de stoomvaart pas laat op gang kwam. Tevens was de voor Dordrecht zo belangrijke houthandel grotendeels tot stilstand gekomen; er kwamen nauwelijks nog houtvloten de grote rivieren af.<sup>373</sup> De riviervaart bleef wel van belang. Het waren echter niet langer houten zeilboten die de rivieren bevoeren, maar sleep- en stoomboten. De industrie transformeerde mee met deze veranderingen: tegenover de afname van de houtnijverheid stond de opkomst van nieuwe fabrieken in de metaalbewerking en fabricage van machines.<sup>374</sup>

De bevolking van Dordrecht groeide tussen 1880 en 1940 van 27.550 naar 63.700. Het aandeel van de bevolkingsomvang van Dordrecht in verhouding tot het totaal aantal inwoners van de negen steden daalde echter van 3,4% tot 2,6%. In demografisch opzicht behoorde Dordrecht tot de kleinste van de negen steden.

### Verschuiving van het zwaartepunt naar het zuidwesten (afbeelding 4.7)

In het midden van de negentiende eeuw werd de marktfunctie tussen de Voorstraatshaven en de Nieuwe Haven versterkt met diverse nieuwe markthallen en pleinen. In de jaren 1830 verrezen er vlak bij elkaar de vleeshal, de boterbeurs, de waag en de vismarkt, en aan de Bomkade werd een korenbeurs

---

<sup>371</sup> Kooij 2000, 37-39; Benschop 2013, 46-47.

<sup>372</sup> Lamberts 2002, 24.

<sup>373</sup> Benschop 2013, 40.

<sup>374</sup> Kooij 2000, 42.

gebouwd. Tegelijk met de verbreding van de Tolbrug tot het Scheffersplein in 1854 werd een deel van de Wijnstraat verbreed en de Nieuwbrug aangelegd.<sup>375</sup>

In het laatste kwart van de negentiende eeuw werd weer geïnvesteerd in infrastructuur ten behoeve van de overzeese handel. De aanleg van de Merwedekade en van de Handelskade, die werd voorzien van een nieuwe ijzeren kraan, waren relatief kleine initiatieven en hadden vanwege de geringe doorwerking uiteindelijk niet het gewenste effect.<sup>376</sup> Met de aanleg van de Spoorweghaven en de Handelskade werd het spoor geïntegreerd met de haven. Vanaf het eind van de negentiende eeuw transformeerden de nijverheidsgebieden met houtwerven en -opslag aan de uiteinden van de stadvesten tot industriegebieden met fabrieken. Voorts zien we dat de stad zich buiten de stadsomwalling uitbreidde. Er ontstonden gevarieerde gebieden met arbeiderswoningen en -hofjes, villa's voor de elite, enkele parken en een aantal gemeentelijke gebouwen, zoals in het noorden Schouburg Kunstmin en het weeshuis.

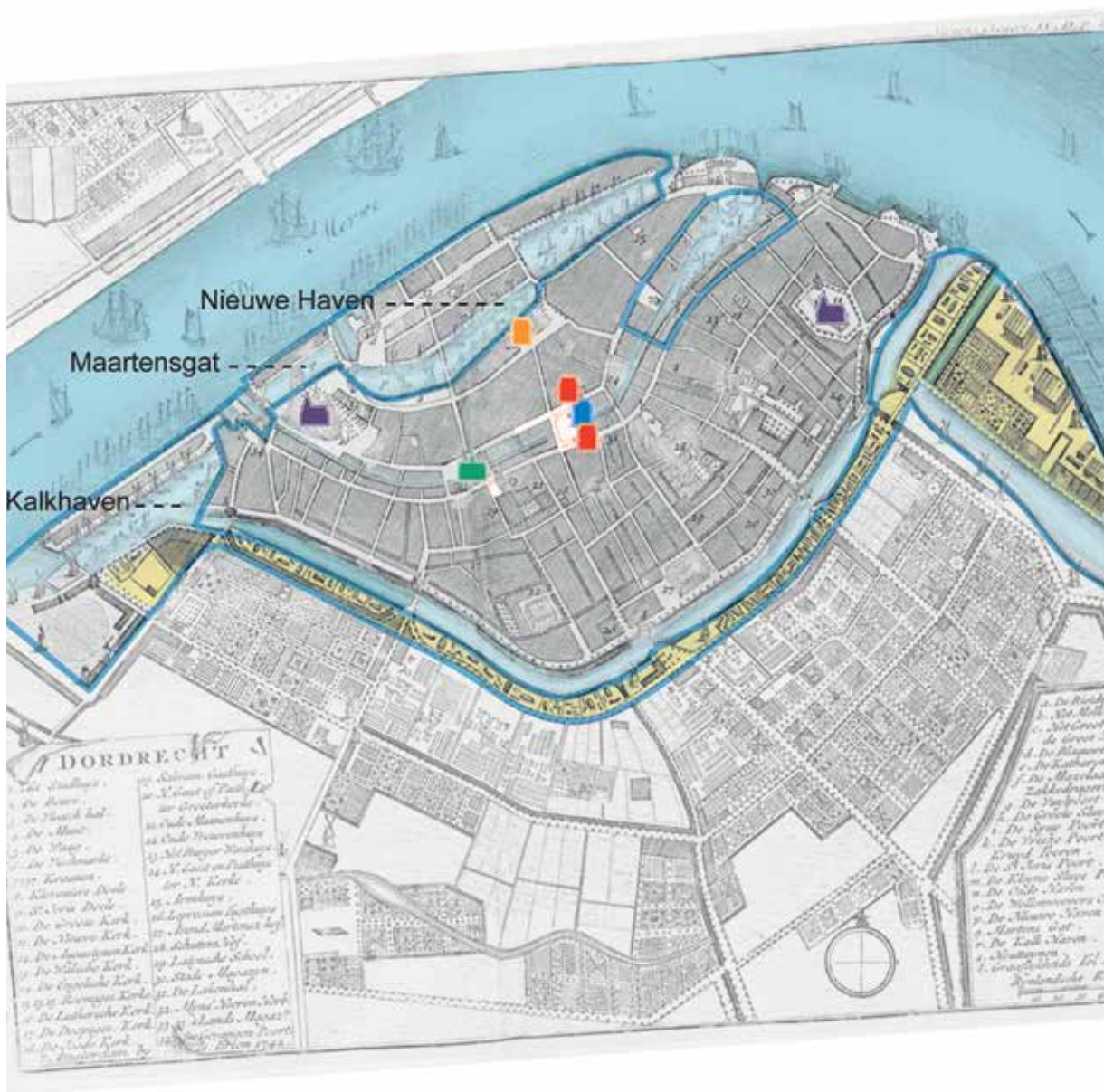
In 1872 werd aan de zuidwestzijde buiten de stadsvest het hoofdstation gebouwd en dat kreeg direct een goede verbinding met de stedelijke kern bij de Voorstraat.<sup>377</sup> Daartoe werd de nieuwe Stationsweg aangesloten op de Johan de Wittstraat, de gracht van het Bagijnhof gedempt en werden de Visstraat en een deel van de Voorstraat verbreed (afbeelding 4.8). Aan de Visstraat werd het postkantoor gebouwd (1871). Langs de Stationsweg werd tussen 1870 en 1880 het Beverwijksplein gemaakt met het Gemeenteziekenhuis (verplaatst in 1920), het stedelijk gymnasium, een concertzaal, woonbebouwing en een park.

De ontwikkelingen kregen rond 1910 een andere schaal. Toen werd besloten tot de aanleg van een zeehaven, ten zuidwesten van de stad.<sup>378</sup> Voorts werd rond die tijd ten noorden van de stad ten behoeve van de binnenvaart en de industrie de Merwehaven gegraven. In het noordoosten kwamen langs het water grootschalige industrieterreinen tot ontwikkeling. In de Maas werd land opgehoogd en de zogenoemde Staart in ontwikkeling genomen.<sup>379</sup> Dichtbij de industrie lieten de fabriekseigenaren arbeiderswoningen bouwen. Er kwamen grootschalige uitbreidingswijken. De verdere uitplaatsing van de havens en industriegebieden betekende dat de zee- en binnenvaartschepen verder buiten de kern van de stad kwamen te liggen.

De route tussen het station en de Voorstraat groeide uit tot een winkelgebied, waarvan de kern rond het Bagijnhof kwam te liggen. In 1905 werd het postkantoor verplaatst naar het Bagijnhof en vlak erna werden er de spaarbank (1913) en een aantal warenhuizen gevestigd.<sup>380</sup> Ook bij het Scheffersplein kwam een warenhuis.

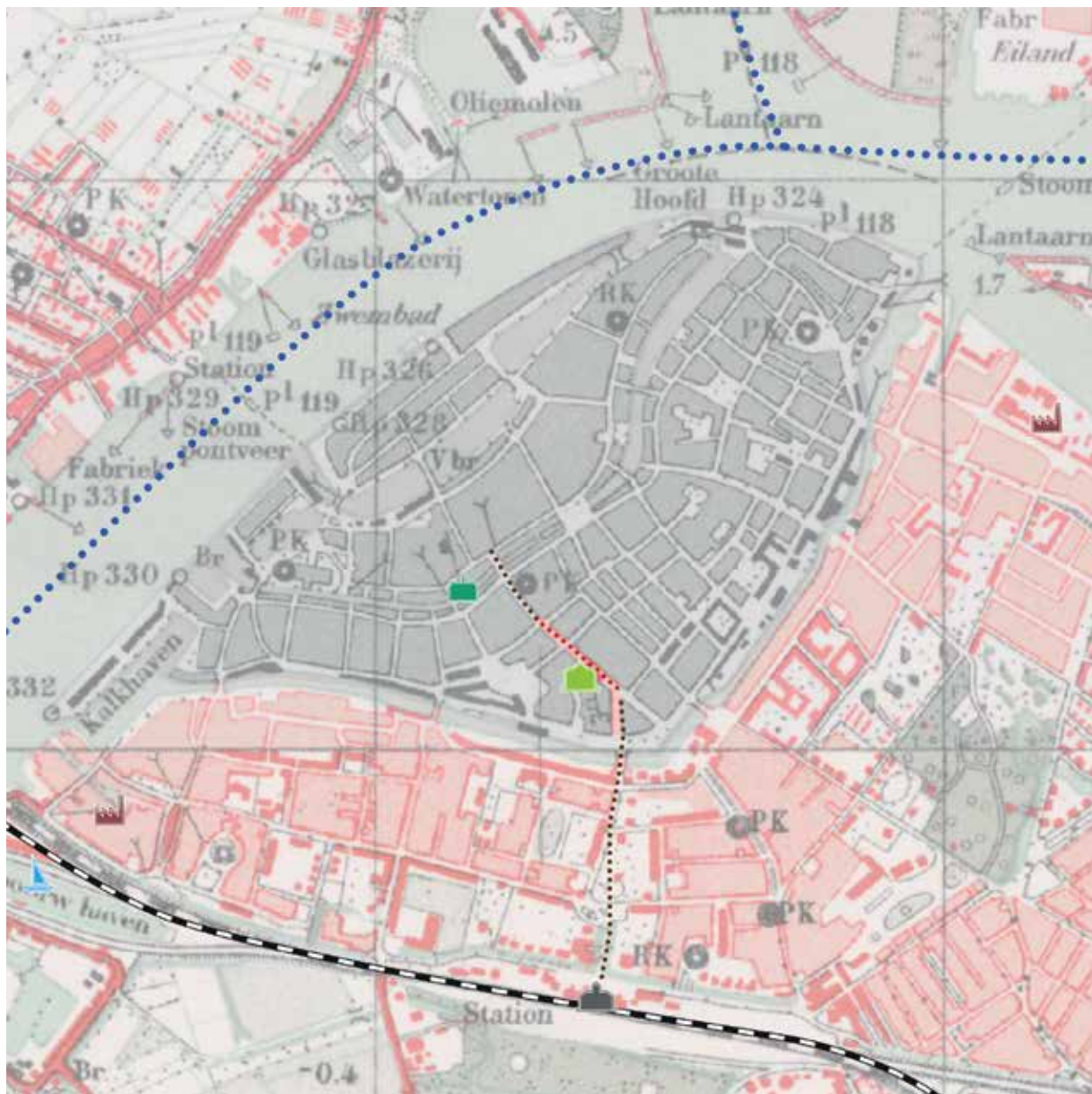
---

375 Smook 2000, 385.  
376 Sigmond 1995, 78-79.  
377 Smook 1984, 81-83.  
378 Sigmond 1995, 79.  
379 Sigmond 1995, 79.  
380 Smook 1984, 81-83.



AFBEELDING 4.7 De stadsplattegrond van Dordrecht in 1680 (links) en 1940 (rechts)

In Dordrecht waren eind negentiende en begin twintigste eeuw twee ontwikkelingen dominant. Ten eerste verschoof het kernwinkelapparaat naar het westen; op de route naar het station kwam een winkelhart tot ontwikkeling met een aantal warenhuizen. Ten tweede nam de industrialisering langs de Maas en Merwede toe.





AFBEELDING 4.8 De Visstraat in Dordrecht

De Visstraat vormde de verbinding tussen het centraal station en de Oude Haven en ontwikkelde zich tot een belangrijke winkelstraat.

## Leiden

### Industriestad aan de Vliet en regionaal centrum

De inbedding van Leiden in het infrastructurele netwerk van het Randstadgebied wijzigde in de negentiende en twintigste eeuw nauwelijks. Vanaf 1842 lag de stad aan de spoorlijn die de belangrijkste steden in het Randstadgebied met elkaar verbond. Het station kwam net buiten de stadspoort aan de straatweg naar Haarlem te liggen. Tussen 1909-1919 werd ten oosten van de stad het Rijn-Schiekanaal gegraven, waarmee het scheepvaartverkeer om de stad heen werd geleid. Door de aanleg van een omvangrijk netwerk van tramwegen werd de relatie met het ommeland geïntensiveerd.

Na het desastreuze verval in de achttiende eeuw liet de economie van de stad in de eerste helft van de negentiende eeuw een licht herstel zien.<sup>381</sup> Eind negentiende eeuw bloeide de industrie op, met name de van oudsher belangrijke textielnijverheid. Begin twintigste eeuw kwamen er ook andere bedrijfstakken op, waarmee Leiden een gedifferentieerde economie kreeg. Vanwege haar ligging tussen tuinbouwgebieden en aan het water kwam er een omvangrijke conservenindustrie tot ontwikkeling.<sup>382</sup> Daarnaast zien we de opkomst van de metaalindustrie. Tevens nam het belang van Leiden als streekcentrum toe, wat mogelijk was door onder meer de tram. De universiteit groeide in deze periode in omvang.

381 Smit 2004, 53.

382 Boersma 2004, 71.



De bevolking verdubbelde tussen 1880 en 1940 van 41.240 naar 79.140 inwoners. Het aandeel van de Leidse bevolking in het totaal van de negen steden nam echter af van 5,2% in 1880 naar 3,5% in 1910 tot 3,2% in 1940. Leiden behoorde tot de kleinste steden en was qua bevolkingsomvang vergelijkbaar met Dordrecht en Delft.

#### **Centralisatie rond de Breestraat (afbeelding 4.9)**

Tussen 1860 en 1910 kwamen in het noordoosten in het verlengde van de zeventiende-eeuwse Beestenmarkt de Nieuwe Beestenmarkt (1863) en de Lammermarkt (1875), waarvoor twee grachten werden gedempt.<sup>383</sup> Aan de stadsrand en langs de doorgaande water- en landroutes was enige kleinschalige industrie te vinden. Aan de zuidkant werd voor de werknemers van de eind negentiende eeuw sterk uitbreidende universiteit een woonwijk gebouwd. Met name in het zuiden werden met enkele doorbraken de verkeersstromen tussen de nieuwe wijken en de binnenstad verbeterd. Vanaf het begin van de twintigste eeuw volgde een aantal doorbraken ten behoeve van de tram.<sup>384</sup> Langs de tramroute vestigden zich winkeliers, zoals langs de Korevaarstraat, en kantoren, zoals bij het gedempte Kort Rapenburg. Eind negentiende eeuw waren aan de Breestraat het postkantoor en de stadsgehoorzaal gebouwd, aan de Oude Vest lag de schouwburg.

Ook in de jaren twintig bleef de kern van de stad gevestigd langs de van oudsher belangrijke Breestraat en de Rijn. Hier werden enkele grootschalige warenhuizen en kantoren gebouwd.<sup>385</sup> Na een grote brand werd op de oude plek een nieuw stadhuis gebouwd. De omgeving van de Aalmarkt ontwikkelde zich tot winkelkern, met filialen van Van Nelle (1927) en Vroom & Dreesman (1934). Tussen 1918 en 1940 zien we een ring van uitbreidingswijken rond de stad ontstaan, vooral ten zuiden en oosten van de stad. Langs het Rijn-Schiekanaal werden industriële complexen gebouwd.

---

383 Van Maanen 2004a, 32.

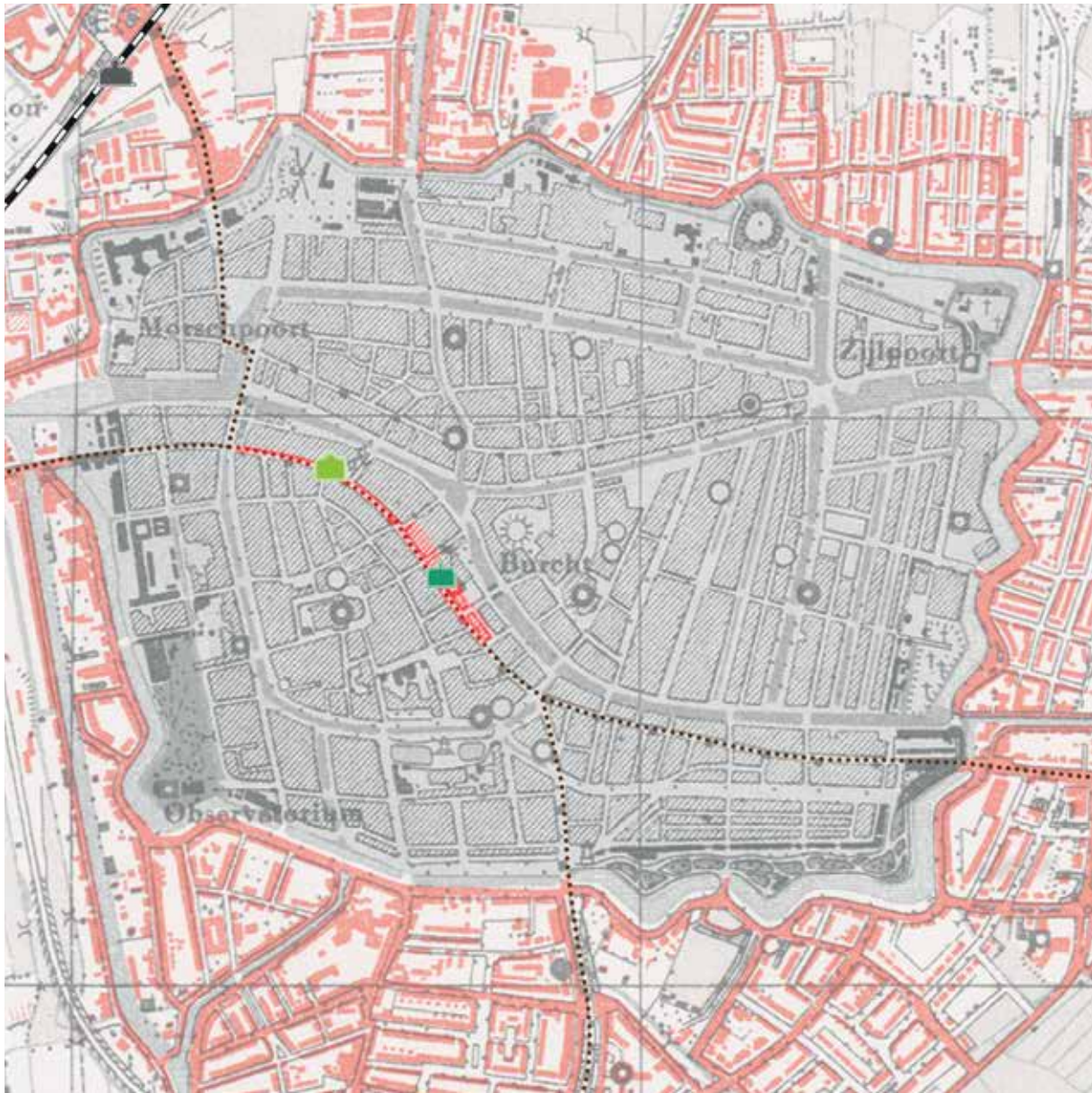
384 Van Maanen 2004b, 18.

385 Stenvert 2004, 326-327.



**AFBEELDING 4.9** De stadsplattegrond van Leiden in 1680 (links) en 1940 (rechts)

De binnenstedelijke ruimtelijke ontwikkeling van Leiden was in de periode 1870-1940 gering. Belangrijke wijzigingen in de structuur deden zich nauwelijks voor. Aan de Breesstraat en de Oude Rijn werd de centrumfunctie versterkt. De stad breidde uit en langs het Rijn-Schiekanaal kwam enige industrie.



### Regionaal centrum en forensenplaats

Via de straat- en spoorwegen was Haarlem goed verbonden met Amsterdam en de overige negen steden. Het eerste spoorwegstation lag bij de Amsterdamsepoort en werd verplaatst toen de verbinding begin jaren 1840 werd doorgetrokken naar Leiden. Het station lag tussen de noord-zuid lopende landwegen in en anders dan in de overige steden kwam het binnen de zeventiende-eeuwse omwalling te liggen. Het spoor vergrootte de bereikbaarheid van Amsterdam en het stadsbestuur zag in dat de stad een aantrekkelijke woonplaats kon zijn voor welvarende Amsterdamse burgers.<sup>386</sup> Het Spaarne speelde als gevolg van de drooglegging van het Haarlemmermeer (1852) niet langer een centrale rol voor de binnenvaart. Wel bood het Spaarne een goede verbinding met het in 1876 geopende Noordzeekanaal.<sup>387</sup> Rond de eeuwwisseling verbond een uitgebreid tramnetwerk Haarlem met de omgeving.

In vergelijking met de overige steden kwam de industriële ontwikkeling in Haarlem vroeg op gang. Na de opstand van 1830 verhuisden enkele Belgische textielabrikanten naar Haarlem en met steun van Willem I werd daar in de jaren 1830 een moderne textielindustrie opgezet.<sup>388</sup> Dit was echter van korte duur. De fabrieken lagen binnen de stadsvesten bij de Leidse trekvaart en bij het station. In het laatste kwart van de negentiende eeuw wist de stad te profiteren van het Noordzeekanaal en bloeide de industrie op, met name de metaal- en voedselindustrie. Haarlem had een gevarieerde economie, met een diverse industrie en dienstverlening.<sup>389</sup>

Tussen 1880 en 1910 verdubbelde het aantal inwoners van Haarlem van 38.900 naar 79.370 en nam daarna toe tot 142.690 in 1940. Tussen 1880 en 1910 bleef de verhouding ten opzichte van de overige steden vrijwel gelijk (4,8% en 4,9%), maar in 1940 was deze licht toegenomen tot 5,8%.

### Centralisatie rond de Grote Markt en villaparken (afbeelding 4.11)

Al vroeg in de negentiende eeuw ontplooidde het stadsbestuur activiteiten om de aantrekkelijkheid van de stad te verhogen. De noordelijke vesten werden in de jaren twintig volgens een ontwerp van de destijds veelgevraagde landschapsarchitect J.D. Zocher heringericht als park.<sup>390</sup> Haarlem was de eerste Hollandse stad die tot de transformatie van de bolwerken overging. Tegelijkertijd werd in het zuiden van Haarlem de Haarlemmerhout ingericht tot wandelpark. Haarlem liep voorop met de aanleg van villaparken, die welgestelde burgers, met name uit Amsterdam, aan Haarlem moesten binden.

In de periode na 1870 groeide Haarlem verder (afbeelding 4.10). De opening van het Noordzeekanaal leidde tot de ontwikkeling van industrie in het noordoosten langs het Spaarne. Dit gebied sloot tevens goed aan op het spoor. De Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij vestigde nabij het spoor en het Spaarne een werkplaats. Begin twintigste eeuw kreeg Haarlem een kleine spoorhaven.<sup>391</sup> Op aandringen van de spoorwegmaatschappij kwam deze aan de westzijde van de stad te liggen, maar de aansluiting op de bestaande infrastructurele netwerken was slecht.<sup>392</sup> In de nabijheid van de

---

386 Cremers 1981, 66-72.

387 De Wagt 2005, 19.

388 De Vries 1995, 340-344.

389 De Wagt 2005, 21.

390 Cremers, 1981, 66-72.

391 Speet 2006, 54-55.

392 De Kamer van Koophandel was tegen de locatiekeuze en adviseerde, zonder resultaat, om de haven aan de oostzijde aan te leggen.

industrie werden wijken voor de arbeiders gebouwd.<sup>393</sup> Er was sprake van een sterke scheiding tussen villaparken voor de elite op het zand en arbeiderswijken op de veengronden. Na de drooglegging van het Haarlemmermeer moesten veel grachten worden gedempt wegens gebrekkige doorstroming en stankoverlast.<sup>394</sup> Dit bood mogelijkheden voor verbetering van de afhandeling van het verkeer dat in de jaren 1860 en 1870 als gevolg van de groei van handel en nijverheid toenam. Grachten werden gedempt, straten verbreed, bijvoorbeeld de Hooimarkt en de Damstraat.<sup>395</sup> Om de verkeersdoorstroom te verbeteren werden in het laatste kwart van de negentiende eeuw verschillende bruggen aangelegd. Eind negentiende eeuw ontwikkelden de Kleine en Grote Houtstraat zich tot winkelstraten. Vlakbij het stadhuis kwam aan de Zijlstraat het postkantoor te staan.



AFBEELDING 4.10 J. Postma, Haarlem in vogelvlucht 1906

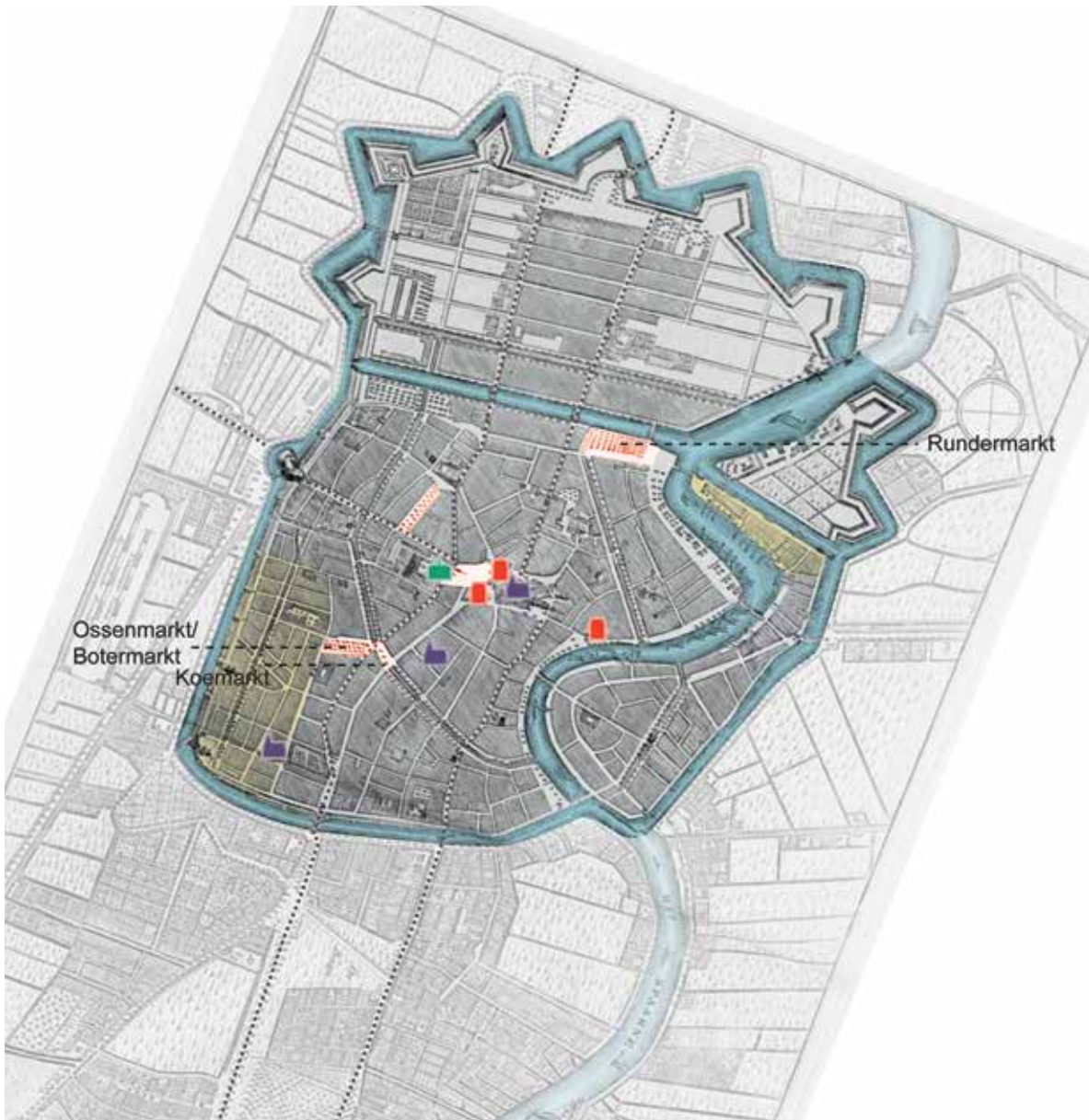
Rechts op de afbeelding zijn de voormalige stadsvesten zichtbaar. Het centraal station ligt tussen de Jans- en de Kruisweg. Langs het Spaarne roken de schoorstenen van de industrie. Links op de afbeelding zijn de villaparken en boven en onder de arbeiderswijken ingetekend.

Vlak na de Eerste Wereldoorlog werd er met rijks subsidie geïnvesteerd in volkswoningbouw. In de jaren dertig volgden een aantal ruimer opgezette arbeiderswijken. Vergeleken met de overige steden zijn de uitbreidingen omvangrijk. Aan het Noorderbuiten Spaarne verrees een groot industriegebied, de Waarderpolder. Om de elite in de stad te houden, had de gemeente de ontwikkeling tot industriestad tot dan toe verhinderd, maar in de Waarderpolder kreeg de industrie alle kans. Het winkelgebied bleef gevestigd rondom de Grote Markt, het postkantoor werd verplaatst naar de Gedempte Oude Gracht, waar ook een vestiging van Vroom & Dreesman kwam.

393 Speet 2006, 48-49.

394 Stenvert 2006, 312.

395 Stenvert 2006, 313.



**AFBEELDING 4.11** De stadsplattegrond van Haarlem in 1680 (links) en 1940 (rechts)

In de kern van de stad werd de verzorgende functie versterkt. Winkels waren met name te vinden langs de van oudsher belangrijke straten en bij de Grote Markt. Ten noorden van de stad was langs het Spaarne een industriegebied tot ontwikkeling gekomen. De stad kreeg met name in het noorden en zuiden omvangrijke uitbreidingen; wijken voor de elite en voor de arbeiders waren gescheiden.



### Regionaal centrum en industriestad tussen de grote steden

De inbedding van Delft in het infrastructurele netwerk bleef nagenoeg ongewijzigd. Tot 1870 vulden spoor- en straatwegen het bestaande patroon aan. In 1846-1847 kwam aan de westzijde van de stad de spoorlijn Rotterdam-Den Haag tot stand met bij de Buitenwatersloot een station. De Buitenwatersloot was over water en land de verbinding met het rijke Westland en lag in het verlengde van de westelijke toegang de stad in. In 1885 werd het station in zuidelijke richting verplaatst om ruimte te maken voor een spoorhaven. Deze spoorhaven diende vooral voor de overslag van groente uit het Westland en van steenkool voor de industrie. In 1891-1894 werd langs de oost- en zuidkant van de stad het Rijn-Schiekanaal aangelegd.<sup>396</sup> Deze maakte de verbinding tussen Delft en Leiden geschikt voor grotere schepen.

Midden negentiende eeuw vond een versterking plaats van de functie als regionaal marktcentrum voor zuivel en vee. Vanaf het eind van de negentiende eeuw kwam de industrie tot bloei en kreeg Delft meer het karakter van een industriestad.<sup>397</sup> Tevens groeide het belang van de Polytechnische School, de voorloper van de huidige Technische Universiteit.

Tussen 1850 en 1940 verdriedubbelde de bevolkingsomvang van 18.449 tot 55.637, maar in demografisch opzicht bleef Delft een van de kleinste steden. Het belang van de stad nam na 1880 af van 3,3% tot 2,3%.

### Weinig verandering (afbeelding 4.13)

In het laatste kwart van de negentiende eeuw kwam ten noorden en zuiden van de stad langs de Schie industrie tot ontwikkeling. In de nabijheid van de fabrieken werden arbeiderswijken gebouwd, zoals het tuindorp Agnetapark (afbeelding 4.12).<sup>398</sup> Eveneens kwam ten westen van de stad bij de Buitenwatersloot en het spoor industrie en hier werden buurten voor de middenklasse aangelegd. De westelijke stadsvest onderging een transformatie naar grootschalige bouwvolumes met gebouwen van onder meer de Polytechnische School. In het eerste kwart van de twintigste eeuw werden de gebouwen van de TH Delft in het zuiden langs het Rijn-Schiekanaal geconcentreerd. De westelijke stadsgracht veranderde in een singel waaraan luxe woningen werden gebouwd.

In de jaren twintig en dertig versnelde de groei. Ten westen van de stad verrezen woonbuurten voor de middenklasse, ten oosten kwamen industriële complexen langs het Rijn-Schie kanaal en ten zuiden ontstond een gevarieerde bebouwing met woonbuurten, begraafplaatsen, industrie en universiteitsgebouwen.<sup>399</sup> De verkeersdoorstroming van de westelijke vest werd verbeterd, eerst ten behoeve van de tram, vervolgens voor het autoverkeer. De verbindingen waren noord-zuid georiënteerd. Plannen om een oost-west verbinding te realiseren waren er wel, maar werden niet uitgevoerd, op de verbreding van de in het verlengde van de Binnenwatersloot gelegen Peperstraat na.<sup>400</sup> De relatie tussen station en binnenstad werd daarmee nauwelijks verbeterd. In de omgeving van de Markt en langs de Nieuwe Delft werden diverse winkels gevestigd. Ook werd hier het hoofdpstkantoor gevestigd.

---

396 Van Mil 2016, 131.

397 Tussen 1870 en 1890 kwam de industrie tot ontwikkeling en tussen 1890 en 1914 sprake was van een sterke groei (De Jonge 1974, 168-173).

398 Boekraad 2009, 100-101.

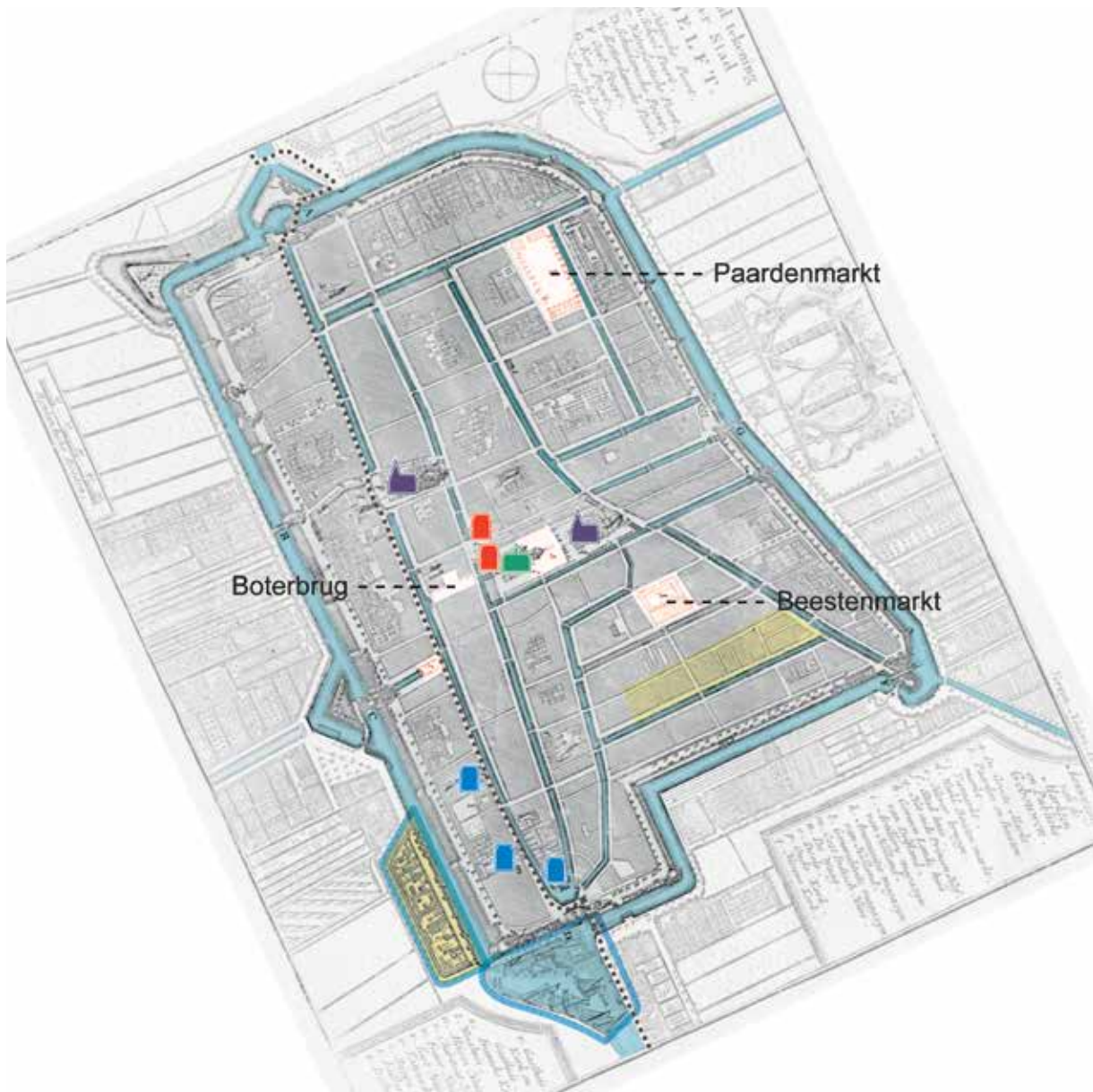
399 Stenvert 2004, 113.

400 Smook 1984, 71-74.



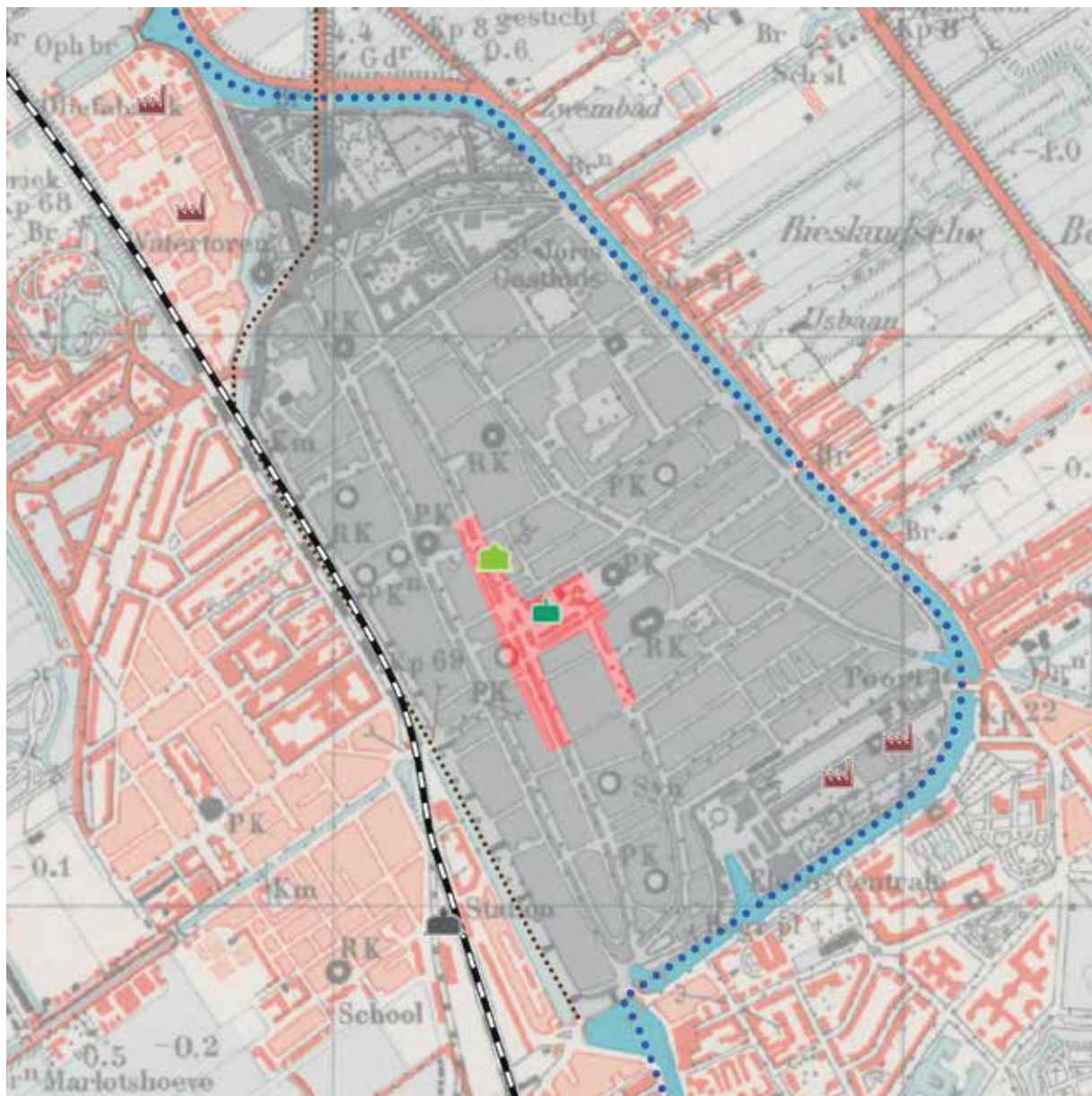


AFBEELDING 4.12 Luchtfoto van het tuindorp Agnetapark



**AFBEELDING 4.13** De stadsplattegrond van Delft in 1680 (links) en 1940 (rechts)

De structuur van de middeleeuwse stad bleef tot 1940 grotendeels gehandhaafd. Het winkelgebied lag in de omgeving van de Markt. De uitbreidingen van industrie en wonen volgden vooral het water (Schie en Buitenwatersloot).



### Excentrische ligging

Uit de infrastructurele ontwikkelingen in het begin van de negentiende eeuw kunnen we opmaken dat Gouda geen rol van betekenis meer speelde in het samenhangende netwerk van de negen steden. Verbeteringen aan de straatwegen gingen aan de stad voorbij en over land was ze met Rotterdam verbonden via de reeds in de zeventiende eeuw aangelegde verharde weg. Hoewel een deel van de scheepvaart tussen Rotterdam en Amsterdam nog steeds via de Gouwe liep, nam de betekenis ervan af als gevolg van nieuwe kanalen elders. Wel kreeg Gouda midden negentiende eeuw een halte op de spoorwegverbinding tussen Utrecht en Rotterdam, welke lijn in 1870 tevens werd verbonden met Den Haag. De aanleg van het Gouwekanaal met de Julianasluis, die in 1936 werd voltooid, vormde een verbetering in de verbinding tussen de Oude Rijn en de Hollandsche IJssel. Schepen voeren voortaan om de binnenstad heen en niet meer via de binnenstedelijke haven en de singels.

De economische situatie was in de negentiende eeuw penibel. Modernisering van de nijverheid vond niet plaats en de stad had geen aandeel in de zich herstellende economie in het westen van Nederland.<sup>401</sup> Na 1870 herstelde de economie zich enigszins. Er kwam enige industrie tot ontwikkeling en het aantal schepen dat door de Gouwe voer nam toe.<sup>402</sup> De ontwikkelingen bleven echter ver achter bij de andere steden.

De bevolking groeide in de eerste helft van de negentiende eeuw nauwelijks en Gouda bleef de kleinste van de negen steden. Na 1880 nam de bevolkingssomvang slechts licht toe, van 18.340 in 1880 naar 24.700 in 1910 en 34.300 in 1940. Het bevolkingsaantal ten opzichte van de overige steden daalde van 2,3% tot 1,5% en 1,4% in 1940.

### Omgeving van de Kleiweg het nieuwe winkelhart (afbeelding 4.15)

De ruimtelijke veranderingen waren gering en er was nauwelijks sprake van samenhangende ingrepen. Veel plannen bleven onuitgevoerd of onvoltooid. Rond 1870 was buiten de vesten alleen langs de Gouwe en de invalswegen bebouwing te vinden. Aan het begin van de twintigste eeuw vonden langs de stadsrand enige ruimtelijke veranderingen plaats, zowel binnen als buiten de stadsvesten. Aan de noord- en westzijde was met name industrie gevestigd. Aan de oostzijde van de stad werd een klein parkje aangelegd en langs de singel had de elite woningen laten optrekken. De directe omgeving van het station was nog niet bebouwd. Een smalle toegangsweg en een parkje verbonden het station met de noordelijke uitvalsweg, de Kleiweg. Aan de Haven waren een postkantoor en een ziekenhuis gekomen.

In de noordoosthoek werd in de jaren twintig tussen de Kleiweg en de Markt de marktfunctie versterkt.<sup>403</sup> Er kwamen twee nieuwe pleinen, die in verbinding stonden met de pleinen Achter de Waag en de Markt.<sup>404</sup> Hier werden tevens twee veehallen en een veilinggebouw gebouwd. De Nieuwe Markt werd aangelegd ten behoeve van de vanaf het eind van de negentiende eeuw snel groeiende veehandel.<sup>405</sup> De Kleiweg groeide samen met de Markt uit tot de belangrijkste winkelstraat (afbeelding 4.14).

---

401 De politicus G.K. van Hogendorp tekende in 1819 op dat de bedrijvigheid niet veel meer voorstelde en dat de armoede er 'treffender' was dan elders (Genuchten 2001, 385-387).

402 In 1851 zouden 18.049 schepen Gouda zijn gepasseerd. In 1869 was dat aantal toegenomen tot 44.169 schepen en 5905 stoomboten [Genuchten 2001, 386].

403 Denslagen 2001, 409.

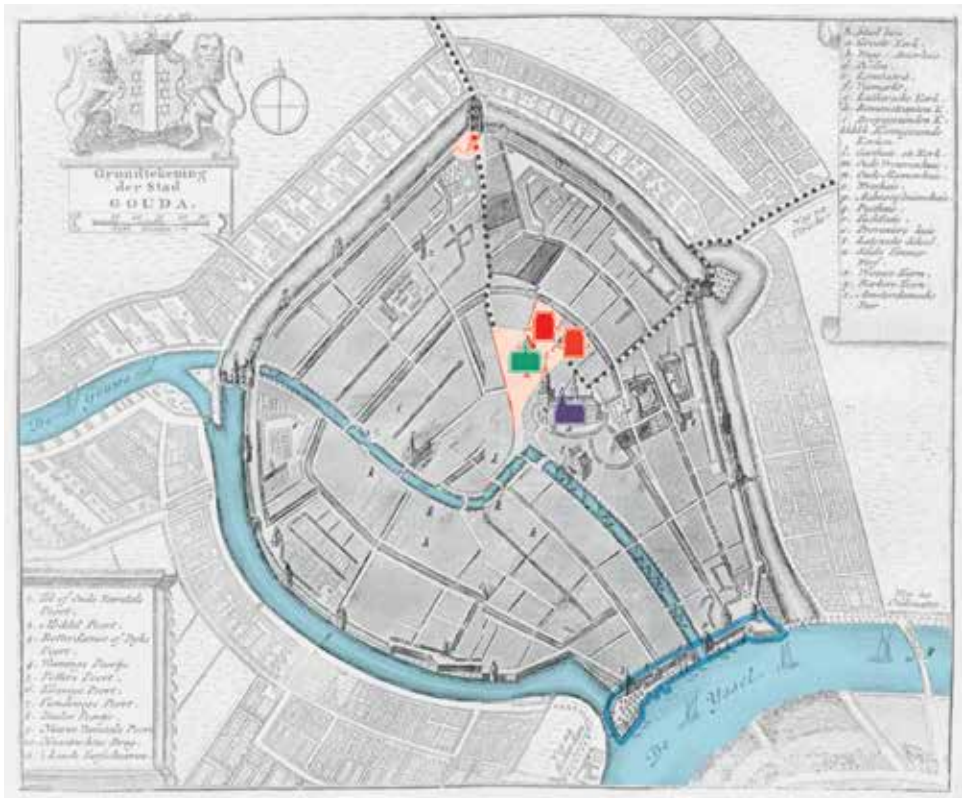
404 Van den Berg 2002, 505.

405 Denslagen 2001, 307.

Warenhuis 'de Zon' kwam op de plek waar de Haven en de Markt elkaar raken. Aan de Haven kwamen voorts nog enige bankgebouwen. Het kanaal met de in 1936 geopende Julianasluis oefende nog weinig aantrekkingskracht uit op de industrie.



AFBEELDING 4.14 Luchtfoto van de Markt in 1927

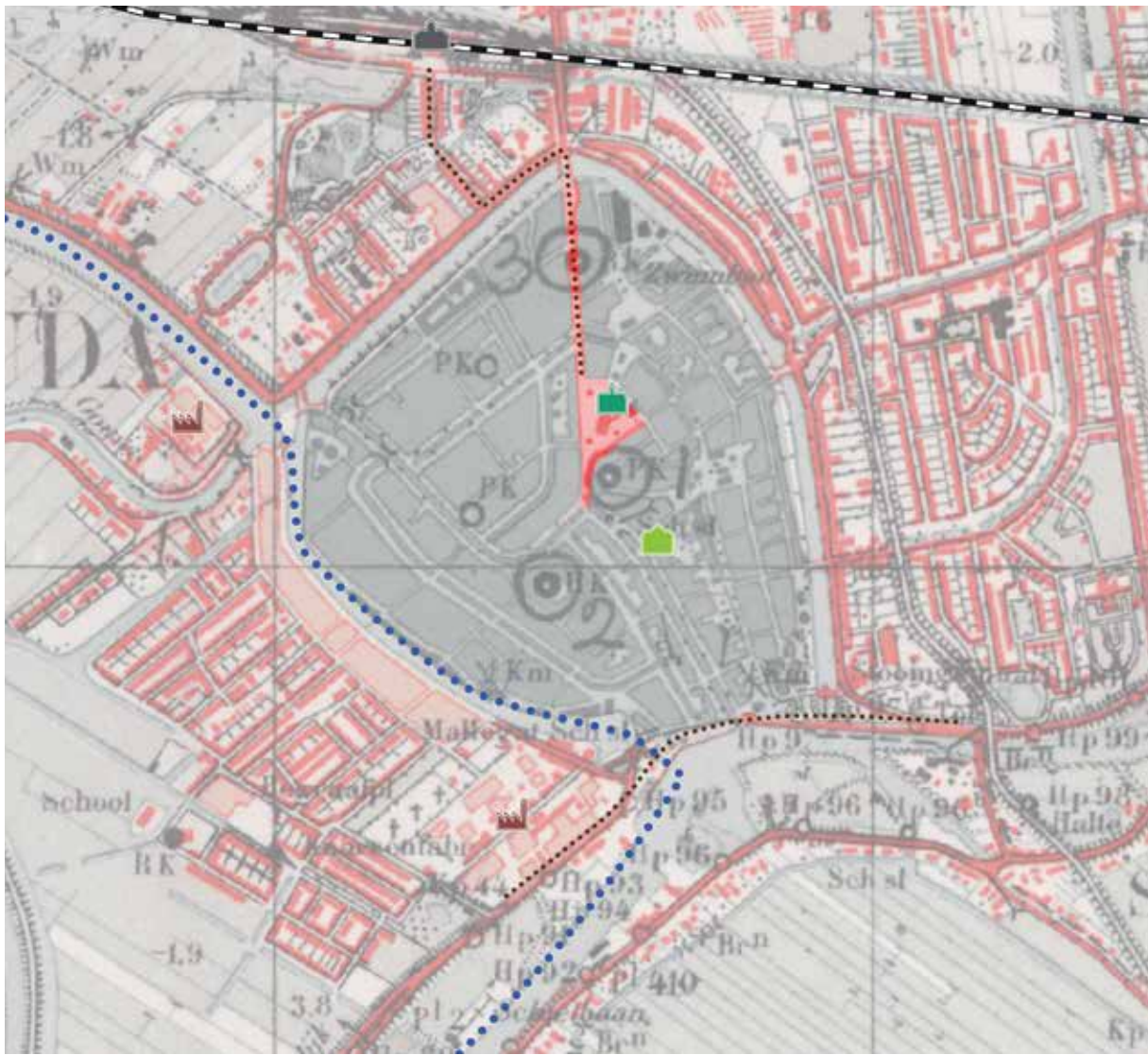


AFBEELDING 4.15 De stadsplattegrond van Gouda in 1680 (links) en 1940 (rechts)

De dynamiek in de binnenstad van Gouda was gering. De grootste transformatie vond plaats langs de singels.

Achter de waag kwam een nieuw economisch centrum tot bloei en de Kleiweg groeide uit tot winkelstraat.

De stedelijke kern verschoof verder richting het noorden, een proces dat al in de late middeleeuwen in gang was gezet.



### **Verminderde positie ten opzichte van de overzeese handel**

In de negentiende eeuw kwam de vooraanstaande positie van Amsterdam in het netwerk van de negen steden onder druk te staan, alle investeringen in de infrastructuur ten spijt. Begin negentiende eeuw werd het Noordhollandsch Kanaal gegraven om de connectie tussen Amsterdam en de Noordzee te verbeteren, maar het was al snel te smal.<sup>406</sup> Ook de financiële bijdrage die Amsterdam heeft geleverd aan het verbeteren van de vaarweg naar de Rijn door de inrichting van de Keulse Vaart, heeft de positie van de hoofdstad in de Rijnvaart niet wezenlijk verbeterd. De stad maakte uiteraard onderdeel uit van de eerste spoorwegverbinding tussen de negen steden en ze had reeds in het midden van de negentiende eeuw een spoorverbinding met het Duitse achterland.

In het laatste kwart van de negentiende eeuw hebben Amsterdamse particulieren zich actief ingezet voor een verbetering van de verbinding met de Noordzee en het Duitse achterland.<sup>407</sup> Nadat de regering had besloten tot de Nieuwe Waterweg bij Rotterdam bedong Amsterdam dan ook dat de stad eveneens een rechtstreekse verbinding kreeg met de Noordzee. Tevens lobbyde ze in Den Haag voor de aanleg van het Merwedekanaal naar Duitsland. Beide verbindingen kwamen er en leverden aanvankelijk rendement op. Het aantal zee- en binnenvaartschepen dat Amsterdam aandeed, steeg tussen 1876 en 1879 met 40%. Rond 1870 kwam er tevens een nieuwe spoorverbinding richting Utrecht, België en Duitsland. Toch kon dit niet voorkomen dat de Rijnvaart zich naar Rotterdam verplaatste.<sup>408</sup> Amsterdam raakte steeds meer achterop.<sup>409</sup> De snelle toename van de scheepsgrootte en het ladingvolume confronteerde de stad met de beperkingen van het nieuwe kanaal, de gebrekkige verbindingen met het achterland en moeizame aanpassing van de oude haven aan de nieuwe tijd.

De moeilijke positie waarin Amsterdam verkeerde, is zichtbaar in de demografische cijfers. Hoewel de bevolking tussen 1795 en 1880 groeide, nam het demografische belang van de stad sterk af. In 1795 woonde nog 50,1% van de bevolking van de negen steden in Amsterdam, maar in 1850 was dit aandeel afgenomen tot 40,8% en in 1880 kwam het uit op 39,6%. Deze trend zette zich door tot 1940, toen dat aandeel was afgenomen tot 32,8%.

### **Grootschalige expansie en versterking van de stedelijke kern (afbeelding 4.16)**

In de eerste helft van de negentiende eeuw vonden enige ontwikkelingen plaats, met name aan de oostzijde van de stad. De toegang tot de haven werd verbeterd en de instelling van het entrepotstelsel leidde tot een omvangrijk Rijksentrepot bij de Nieuwe Vaart.<sup>410</sup> Na de slechting van de vestingwerken kwam vanaf 1865 de stadsrand tot ontwikkeling, met een grote diversiteit aan functies. Naast fabrieken waren er parken, begraafplaatsen en een kazerne te vinden.<sup>411</sup> In de jaren rond 1870 kwam er in de buurt van het Weesperpoortstation grootschaliger bebouwing. We vinden er het Amstelhotel, het Paleis voor Volkslijf, ziekenhuizen en gebouwen voor onderwijs.

---

406 Van der Woud 2006, 252.

407 Van der Woud 2006, 252-253 en 265-266.

408 Van der Woud 2006, 264.

409 Het gestage verlies aan belang van de Amsterdamse haven blijkt uit een Amerikaanse ranglijst van wereldhavens uit 1902. Rotterdam werd daarin op plaats 7 gesteld, terwijl Amsterdam niet verder kwam dan plaats 32 (Van der Woud, Nieuwe Wereld 2008, 268).

410 Speet 2005, 40.

411 Aerts 2006, 90-91.



Eind negentiende eeuw noopten de toename van de zee- en binnenvaart tot investeringen in de havens. Er was discussie of de modernisering van de haven aan de westelijke (richting Noordzeekanaal) of oostelijke (richting Zuiderzee en Duitse achterland) zijde moest plaatsvinden. De nadruk kwam aanvankelijk te liggen op de oostelijke zijde, waar diverse kades met pakhuizen werden gebouwd.<sup>412</sup> Vernieuwend was de in opdracht van het Ministerie van Oorlog gebouwde graansilo bij de westelijk gelegen Oude Houthaven. Ten behoeve van de goederenoverslag kregen beide zijden een aansluiting op het spoorweganet. De spoorlijnen tussen oost en west werden met elkaar verbonden. Cruciaal voor de ruimtelijke ontwikkeling was de aanleg van het Centraal Station in het IJ, in het verlengde van de Amstel. Tegelijkertijd werd het Damrak deels gedempt.

In een ring rond de stad kwam nieuwe bebouwing. Nabij de havens werden door particuliere ondernemers goedkope woningen voor de havenarbeiders gebouwd. In het zuidwesten werd een wijk gebouwd voor personeel dat in de kantoren in de binnenstad werkte en in het zuiden verrees een luxe woonwijk voor de Amsterdamse elite. In de negentiende-eeuwse ring lagen verschillende parken. In het zuiden kwam een clustering van culturele en vermaaksfuncties tot stand met het Vondelpark, het Rijksmuseum, het Stedelijk Museum en het Concertgebouw.

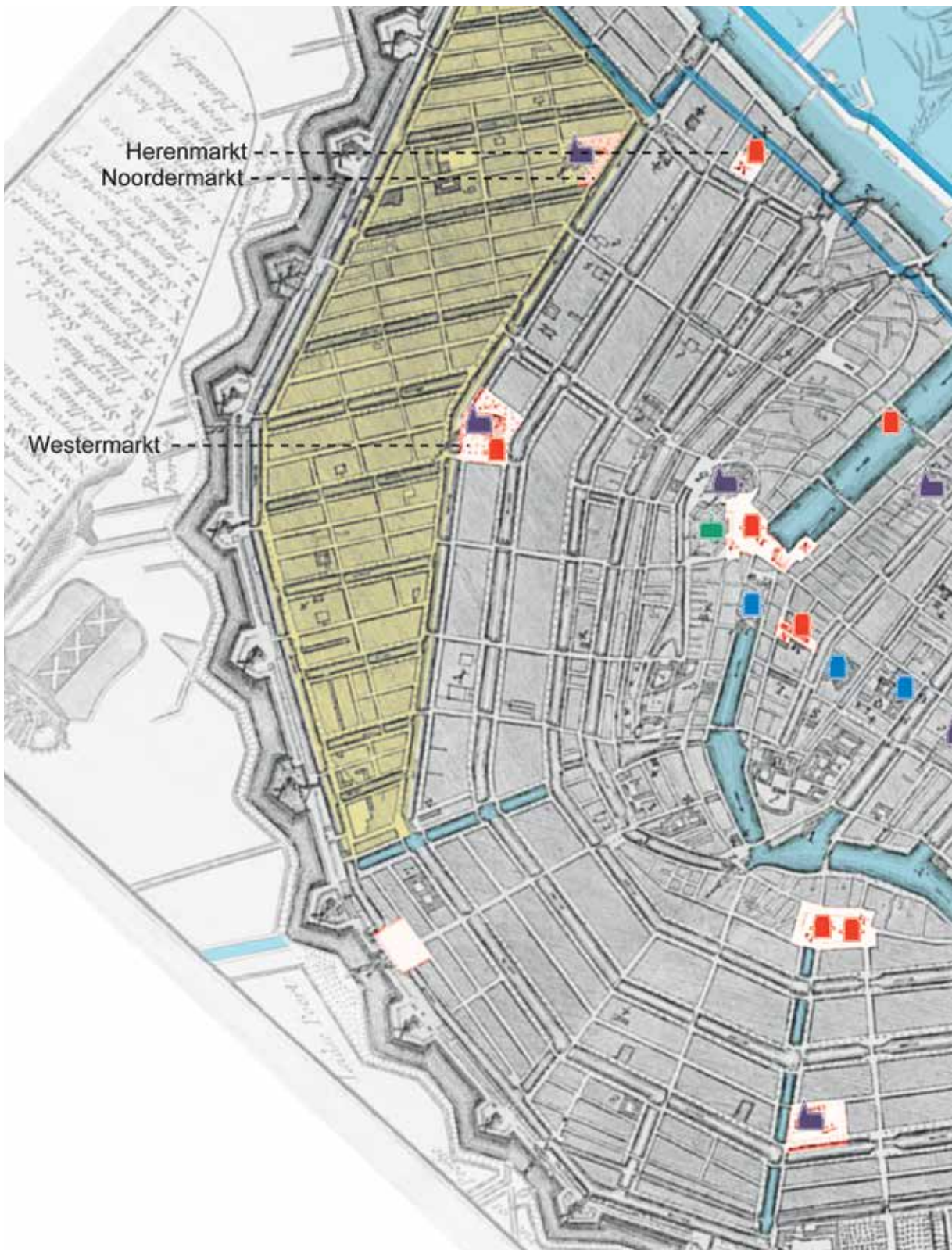
Vanaf circa 1910 vond een schaalvergroting plaats. Ten noorden van het IJ werd de zware industrie gepland en in aansluiting daarop liet de gemeente Amsterdam diverse tuindorpen bouwen. In het zuiden van de stad kwam naar een stedenbouwkundig ontwerp van Berlage een nieuw stadsdeel tot ontwikkeling. Er werden volksparken gepland, zoals het Florapark in Amsterdam-Noord, en in 1928 werd besloten tot de aanleg van het Amsterdamse Bos ten zuiden van Amsterdam.

Tegelijkertijd vond een versterking plaats van de functies rond de Dam. De Dam en omgeving bleef het centrum. Rond de Dam, het Damrak en het Rokin verreesen kantoorgebouwen en grote warenhuizen als de Bijenkorf, Peek & Cloppenburg en Vroom & Dreesman, terwijl de Nieuwendijk en de Leidsestraat zich ontwikkelden tot uitgesproken winkelstraten (afbeelding 4.17). Aan het Damrak werd de nieuwe koopmansbeurs gebouwd. Langs de Nieuwezijds Voorburgwal kwam een schaalvergroting in de bouwblokken op gang met het hoofdpstkantoor en kantoren (van met name uitgevers en kranten). De verbinding tussen de nieuwe stadsdelen en het centrum werd verbeterd door middel van dempingen en doorbraken, waardoor onder meer de op de Dam uitkomende Raadhuisstraat en de op het Muntplein uitkomende Vijzelstraat ontstonden.<sup>413</sup>

---

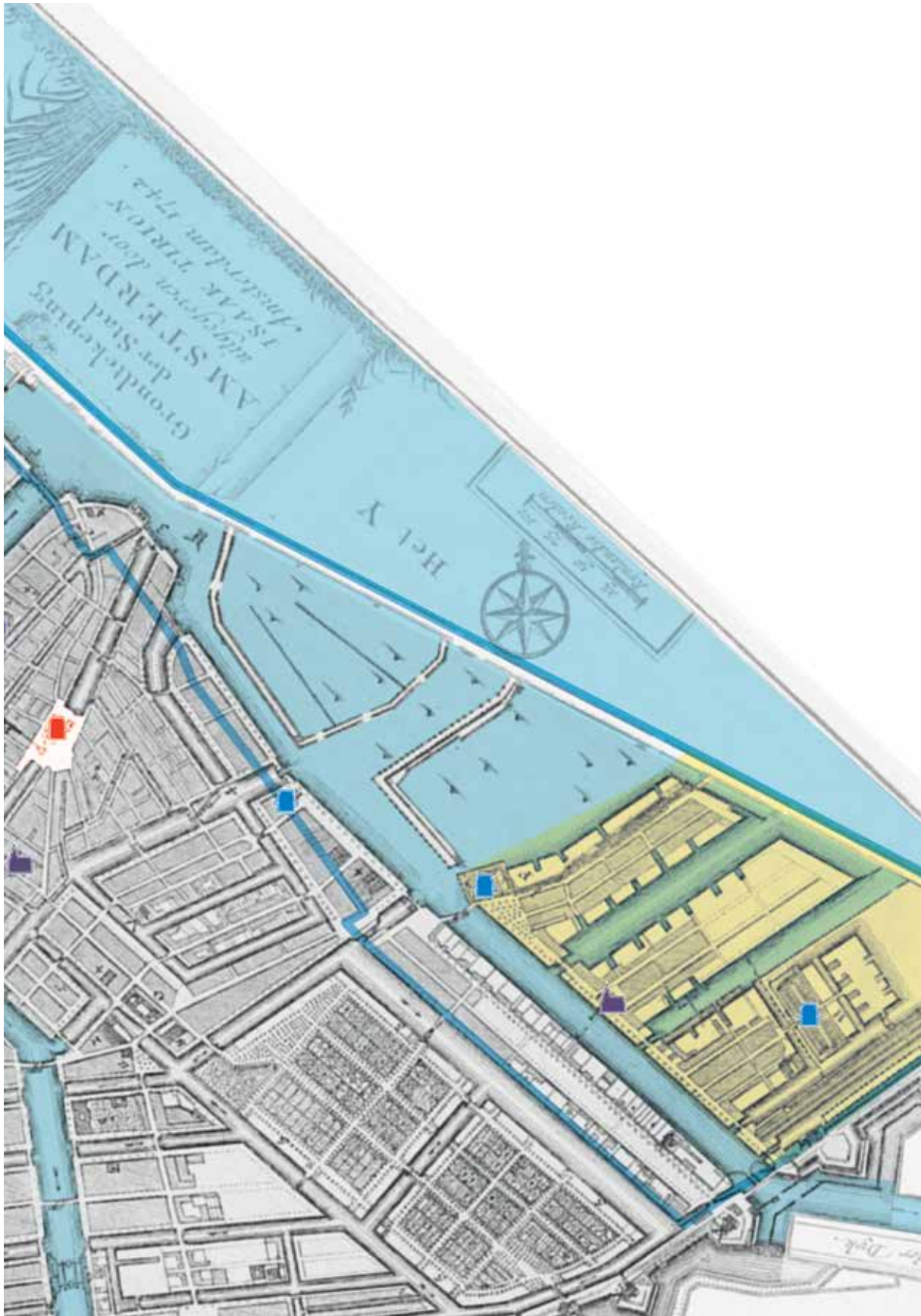
412 Speet 2005, 40-43.

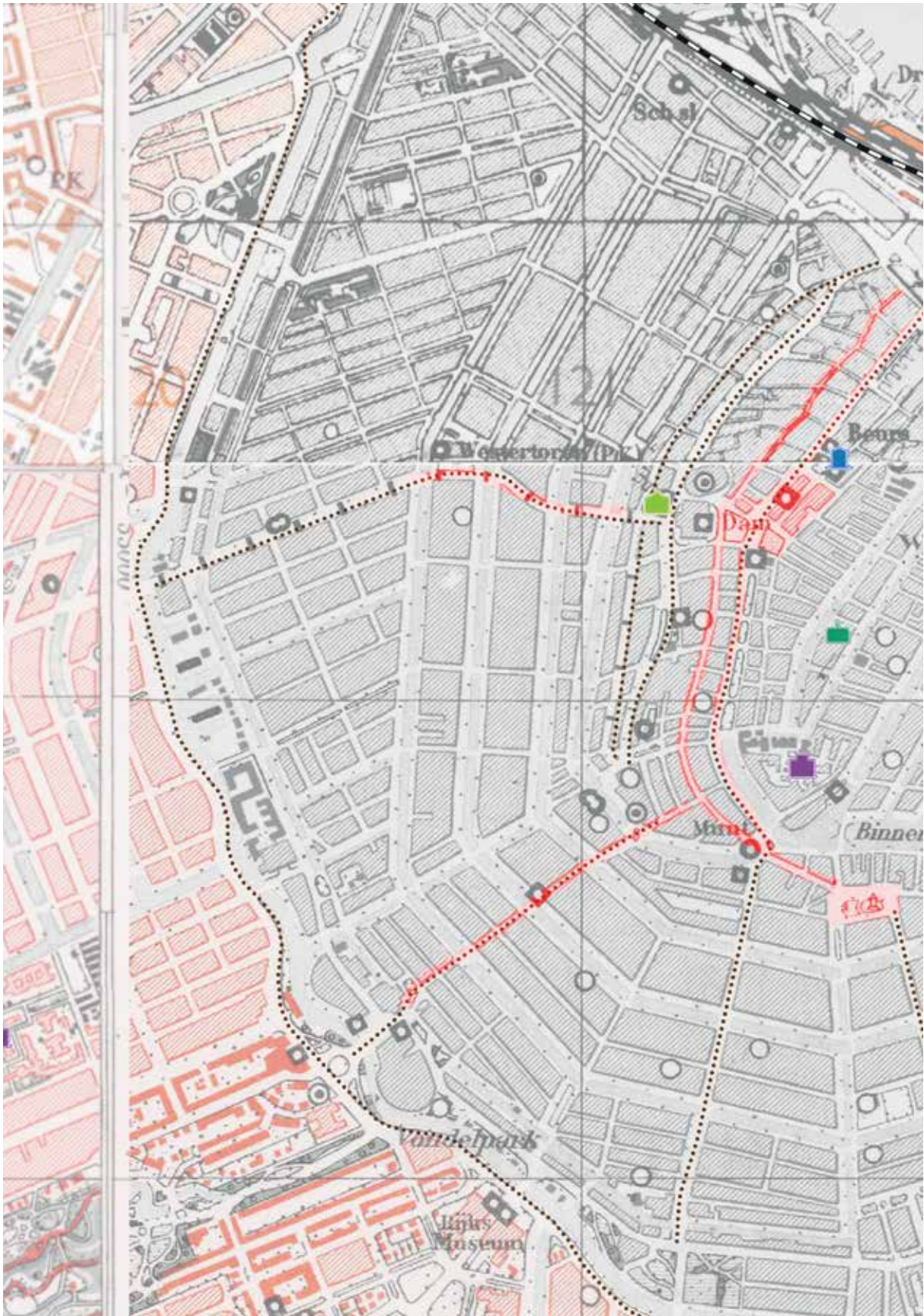
413 Wagenaar 2001, 220.

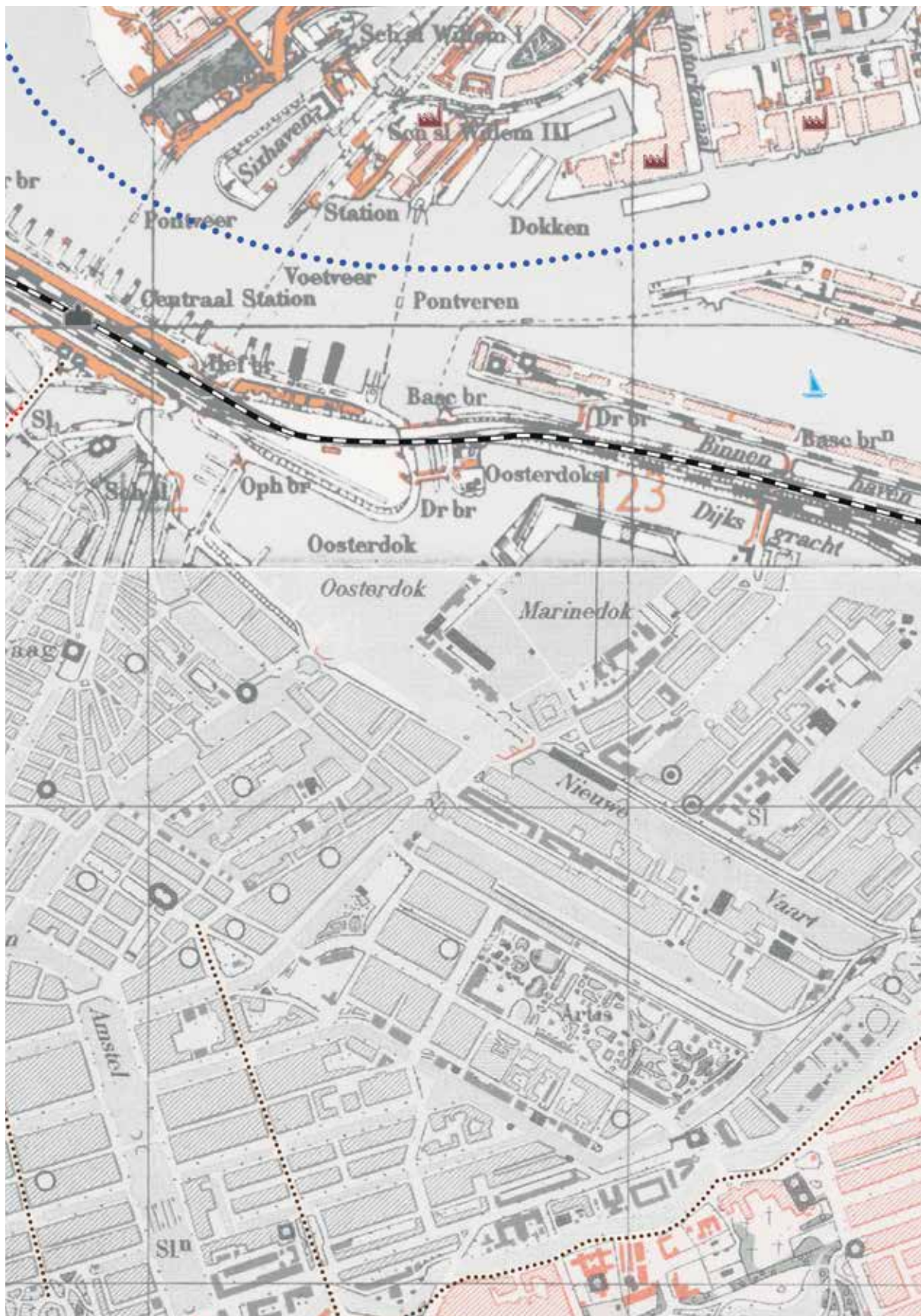


AFBEELDING 4.16 De stadsplattegrond van Amsterdam in 1680 en 1940 (volgende pagina)

De ruimtelijke transformatie was groot in Amsterdam. De stad breidde in een ring rondom uit met wijken voor arbeiders, middenstanders en welgestelden. Het gebied ten noorden van het IJ transformeerde in korte tijd tot een industrieel gebied met havens, fabrieken en tuinvijken. De kern van de stad rond de Dam werd versterkt. Grote warenhuizen openden er hun deuren.









AFBEELDING 4.17 De Nieuwendijk omstreeks 1900  
De Nieuwendijk was rond 1900 een van de belangrijkste winkelstraten.

## Rotterdam

---

### Van provinciestad tot wereldhaven

In de negentiende eeuw namen de goederenstromen over de Rijn en Maas langs Rotterdam toe. De route over de Waal, Merwede, en de Nieuwe Waterweg werd de best bevaarbare en snelste waterweg tussen het Ruhrgebied en de Noordzee.<sup>414</sup> Na de opening van de Nieuwe Waterweg groeide Rotterdam exponentieel. Rotterdam was per spoor goed verbonden met de overige steden in het Randstadgebied. Een belangrijke transformatie betrof de demping van de Rotte ten behoeve van de aanleg van het spoor tussen 1870 en 1877, op initiatief van de rijksoverheid.

Het karakter van de handel veranderde ingrijpend in deze periode.<sup>415</sup> Doorvoer van bulkgoederen (transito) verving de opslag van stukgoederen door kooplieden. Rotterdam wist het meest te profiteren van de doorvoer van grondstoffen naar het Ruhrgebied. Het was vooral de handel in en doorvoer van kolen en erts waarmee de Rotterdamse haven groot werd.<sup>416</sup>

Het inwoneraantal van Rotterdam nam toe van 148.102 in 1880 via 418.000 in 1910 tot 589.000 in 1940. Binnen het Randstadgebied nam het demografische belang van de stad daardoor toe van 18,5% in 1880 naar 25,1% in 1910, maar daalde vervolgens licht tot 24% in 1940. Dit was de fase waarin Rotterdam het verschil ging maken en de concurrentiepositie van Rotterdam nam sterk toe. Dit wordt nog pregnanter gezien de afname van de positie van concurrent Amsterdam. Overigens koos een groot deel van de Rotterdamse elite ervoor in Den Haag te wonen.



AFBEELDING 4.18 E. Hesmert, vogelvlucht van Rotterdam, 1904

Ten zuiden van de Maas is het nieuwe stadsdeel in ontwikkeling. De Rijn- en Maashaven zijn reeds aangelegd.

### Transitohavens in het zuiden en verschuiving van de stadskern naar het westen (afbeelding 4.21)

In het midden van de negentiende eeuw werd al geïnvesteerd in de verbetering van de havenfaciliteiten. Deze waren vooral gericht op de ouderwetse opslag van goederen. De kade langs de Maas werd verbeterd en ten westen van de stad werden enkele nieuwe havens aangelegd. Na 1870 heeft het stadsbestuur het aangedurfd om het ten zuiden van de Maas gelegen gebied vrij te geven voor grootschalige havenontwikkeling door particulieren.<sup>417</sup> Feijenoord was de eerste haven die op Zuid werd gerealiseerd en dat was nog een traditionele insteekhaven. Nieuw was wel dat die haven

---

414 Van der Woud 2006, 218.

415 De Vries 1965, 77.

416 Van de Laar 2000, 98-105.

417 Van de Laar 2000, 81-87.

werd verbonden met een zijtak van het spoor, waardoor verschillende infrastructurele voorzieningen aan elkaar gekoppeld werden.

De jaren vanaf 1880 vormden een breekpunt in de aanleg van de havens (afbeelding 4.18).<sup>418</sup> De ontwikkelingen gingen razendsnel en in de volgende decennia werden op de zuidoever polders vergraven tot omvangrijke havenbassins, gericht op de doorvoer van bulkgoederen.<sup>419</sup> Schippers konden hier op stroom hun goederen overladen. Na de Rijnhaven (30 ha), volgden de Maashaven (60 ha) en de Waalhaven (310 ha). Aansluitend kwam een nieuw stadsdeel tot ontwikkeling met industrie en woonwijken. Het aantal mensen dat naar de stad trok om werk te vinden in de haven nam sterk toe en de stad breidde snel uit met goedkope arbeiderswijken (afbeelding 4.20). Het geheel werd ontsloten door een op elkaar afgestemd infrastructureel systeem van water-, spoor- en autowegen. Er kwam zelfs een vliegveld, vooral bedoeld voor luchtvracht op Engeland. Ook op de noordoever breidde het havenareaal ten westen van de stad uit. In het noorden kwam langs de Schie industrie tot ontwikkeling, zoals de beroemde Van Nellefabriek. Om het nieuwe stadsdeel op Zuid te verbinden met de noordzijde werd de Maastunneltraverse aangelegd voor het fiets- en autoverkeer.



**AFBEELDING 4.19** De Coolingsingel in 1940 vanaf de Bijenkorf  
Rechts zijn de beurs, het postkantoor en de toren van het stadhuis zichtbaar.

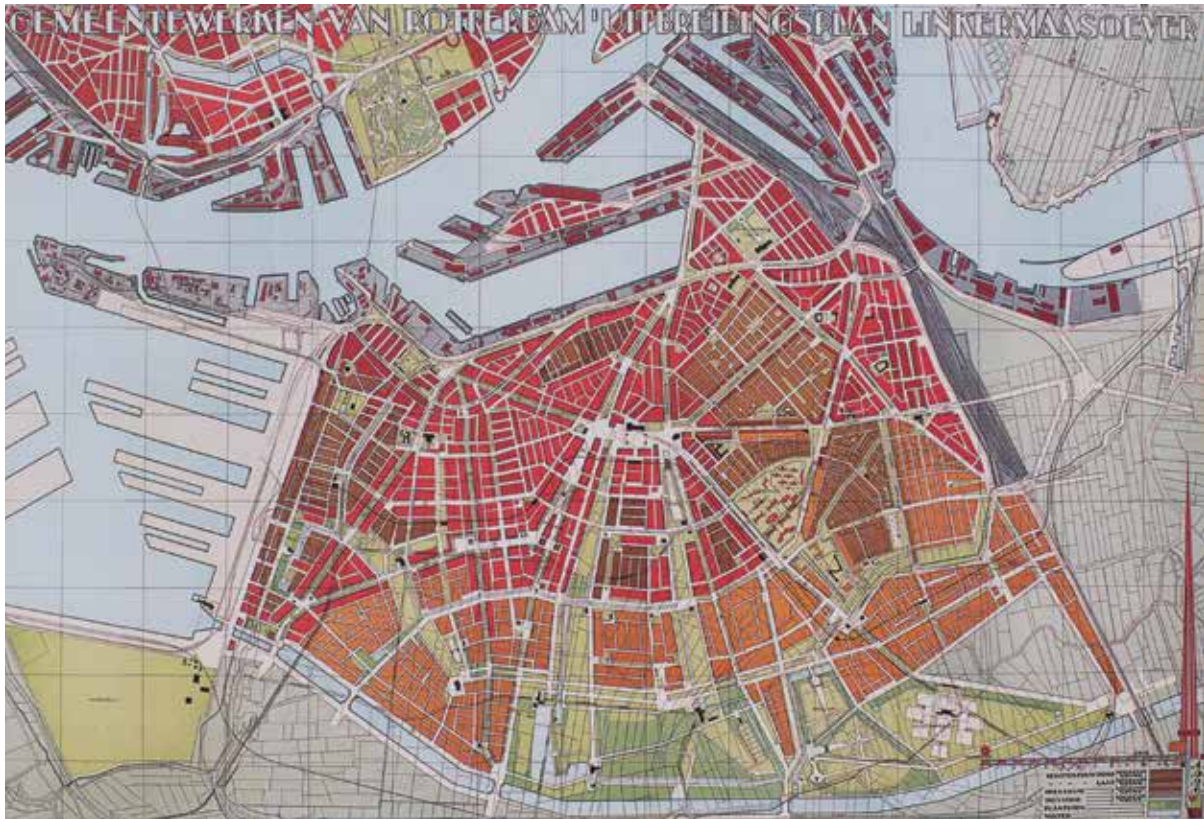
---

418 Meyer 1996.

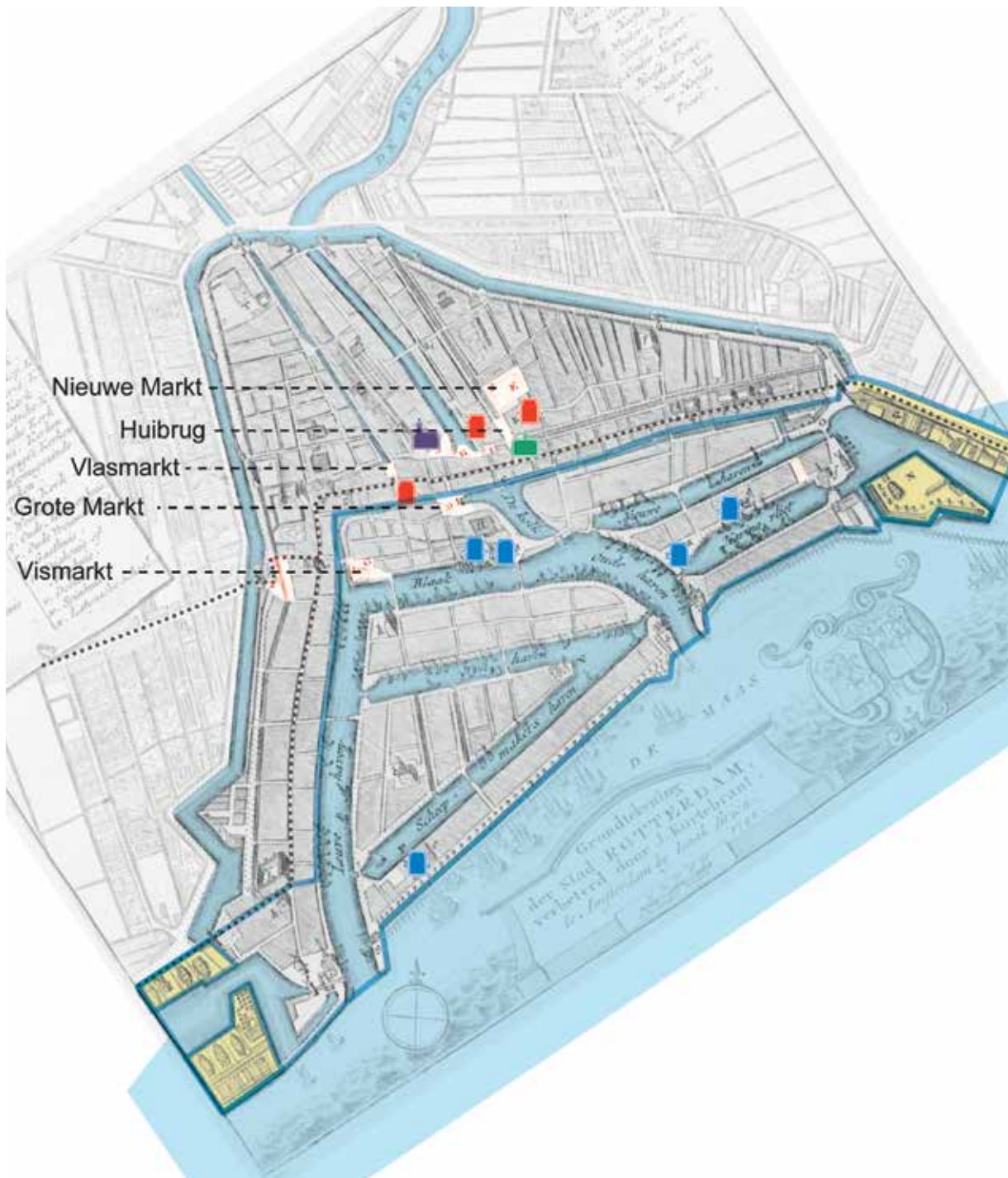
419 Van de Laar 2000, 105-117.



Bij de nieuwe status van Rotterdam als belangrijke transitohaven hoorde een representatief stadscentrum. Vanaf 1910 creëerde het stadsbestuur een nieuw centrum langs de Coolingsingel en verloor het laatmiddeleeuwse centrum bij de dam haar betekenis (afbeelding 4.19). In de jaren 1913-1922 werd de Coolingsingel gedempt en aan de brede boulevard liet het stadsbestuur vervolgens de meest belangrijke publieke gebouwen bouwen: het stadhuis, het postkantoor en de beurs.<sup>420</sup> Daarlangs lag ook het stadsziekenhuis en vestigden zich warenhuizen als de Bijenkorf en grote kantoren. Een luxe winkelpassage verbond de Hoogstraat met de Coolingsingel. In oost-westelijke richting werd een belangrijke doorbraak gemaakt met de Meent.

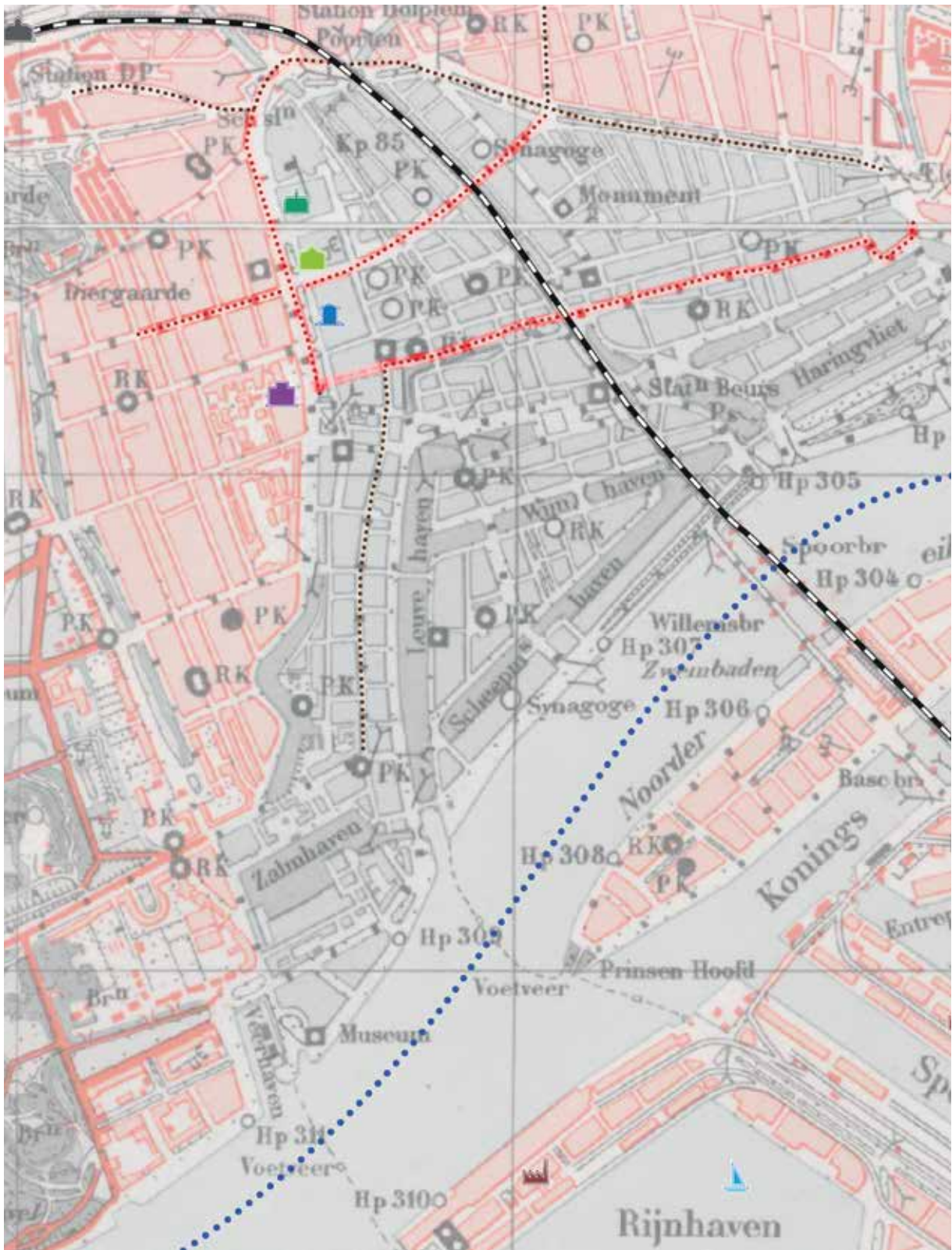


AFBEELDING 4.20 W.G. Witteveen, uitbreidingsplan Linker Maasoever, 1926-1927



AFBEELDING 4.21 De stadsplattegrond van Rotterdam in 1680 (links) en 1940 (rechts)

De ruimtelijke transformatie in Rotterdam was groot. De stad breidde aan alle kanten uit. Ten zuiden van de Maas werden grootschalige havens en industrie tot ontwikkeling gebracht. Er verrees een nieuw stadsdeel met goedkope arbeiderswoningen, parken en voorzieningen. Aan de gedempte Coolingsingel kwam een nieuw centrum tot stand met het stadhuis, het postkantoor, de beurs, winkels en kantoren. Als gevolg daarvan verschoof de kern van de stad naar het westen en verloor de dam bij de Rotte haar oude centrumfunctie.



### Regeringscentrum

Den Haag maakte in de negentiende eeuw een snelle groei door als regeringsstad. Tot de negentiende eeuw had de stad redelijk geïsoleerd gelegen, maar vanaf de jaren 1820 werd de infrastructurele inbedding sterk verbeterd en kwam de stad middenin het infrastructurele netwerk te liggen. Willem I vond het belangrijk dat Den Haag met straatwegen een goede connectie kreeg met België en Duitsland. Naderhand werd Den Haag opgenomen in het spoorwegnetwerk van het Randstadgebied. De verbinding met de omgeving kreeg een krachtige impuls met de aanleg van kanalen en tramwegen. De kanalen naar het Westland waren vooral bedoeld voor het vervoer van goederen, terwijl de trams met name een functie hadden voor het personenvervoer.<sup>421</sup> Ook de aanleg van autowegen duidt op een vooraanstaande positie van Den Haag. De eerste Nederlandse autosnelweg, aangelegd tussen 1933 en 1936, liep van Den Haag naar Utrecht.

Naast de groei als politiek centrum zien we dat de industrie er vanaf het midden van de negentiende eeuw toenam.<sup>422</sup> Aanvankelijk overheersten het kleinbedrijf en de ambachten en vervulde de industrie een verzorgende functie voor de stad zelf (luxeproducten zoals kleding, meubels, rijtuigen). Na 1890 werd veel industrie verplaatst, in mindere mate naar Delft maar vooral naar Rotterdam, omdat de ontwikkelingsmogelijkheden daar beter waren vanwege de havens en de goede verbindingen.<sup>423</sup> Andersom vestigden veel welgestelden uit Rotterdam zich in Den Haag, omdat het daar voor de elite beter wonen was. Forensisme werd mogelijk door de trein en vanaf 1880 de tram.

In tegenstelling tot de overige steden nam de bevolking van Den Haag al begin negentiende eeuw toe. De relatieve bevolkingsomvang in vergelijking met de overige steden steeg van 8,7% in 1795 tot 14,2% in 1880. De uitbouw tot regeringscentrum ging na 1880 verder en de bevolkingsomvang nam krachtig toe. Het aandeel van de Haagse bevolking in het totaal van de negen steden nam toen verder toe van 14,2% in 1880 tot 21% in 1940.

### Expansie en uitbouw van het regeringscentrum (afbeelding 4.23)

In het midden van de negentiende eeuw vond een versterking plaats van Den Haag als regeringscentrum en voltrok zich de grootste ruimtelijke transformatie rond het Binnenhof. Er kwamen nieuwe regeringsgebouwen voor de ministeries en de Hoge Raad. Het gebied ten westen van het Binnenhof werd in fasen ingevuld met woningen voor de elite. Het Willemspark was een van de eerste villaparken van Nederland.<sup>424</sup> Dit werd ontwikkeld door een Rotterdamse ondernemer. Nieuwe straten en doorbraken verbeterden de toegankelijkheid aan de westkant, zowel richting het Binnenhof als naar buiten.

Na 1890 werd Den Haag meer een stad van winkels, handelskantoren en overheidsdiensten. Veel kantoren en multinationals vestigden zich in Den Haag vanwege de nabijheid van de politiek. Ook het Vredespaleis werd in Den Haag gevestigd. Ten zuiden van het Buitenhof zien we een krachtige ontwikkeling van het stedelijke centrum, met kantoren en luxe warenhuizen zoals Vroom & Dreesman en de Bijenkorf. Hier werd een van de eerste Nederlandse passages met luxe winkels gebouwd (afbeelding 4.22). Het winkelcentrum concentreerde zich rond de Spuistraat en de Groenmarkt.

---

421 Langs de Veenendaalkade zou een nieuw kanaal naar het Westland worden aangelegd, maar dat is nooit afgemaakt, omdat het wegverkeer steeds belangrijker werd [Van Schuppen 2006, 61].

422 De Nijs 2005, 151-162.

423 Van Schuppen 2006, 36-37.

424 Stal 2005, 19.

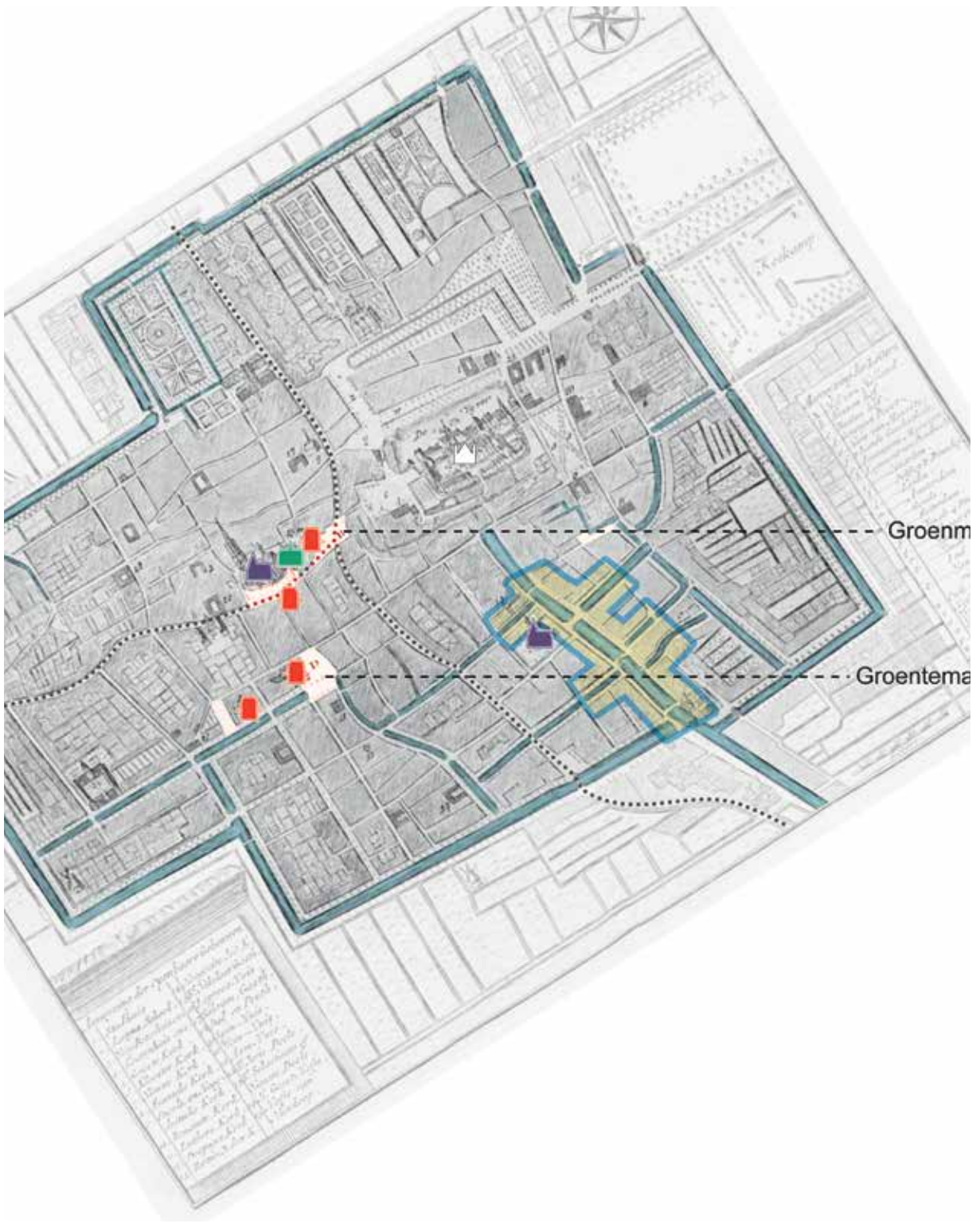
Een groot aantal doorbraken, dempingen en verbredingen moest de toenemende verkeersstromen in goede banen leiden.

Er waren plannen om het gebied rond het station Hollands Spoor te ontwikkelen tot een centraal vervoers- en transportknooppunt. De gemeente liet daar een haven aanleggen om er de industrie te concentreren, maar na 1890 werd die minder belangrijk. Ook de arbeiders- en elitewijken die daar waren gepland, ontwikkelden zich anders dan gedacht. De elite wilde er namelijk niet wonen. Door de forse groei van de stad ontstond een tweedeling tussen de wijken voor de elite op het zand en die voor de arbeiders op het veen. In de jaren 1930 breidde de stad verder uit naar het zuidwesten. Dat had niet de voorkeur van het gemeentebestuur, omdat het centrum hierdoor steeds excentrischer kwam te liggen. In de jaren 1920-1925 leidden de nieuwe verkeerswegen tot grootschalige veranderingen in de historische structuur.

Door de snelle groei van de tuinbouw in het Westland bleek rond die tijd ook dat de vaarverbindingen met dat gebied steeds minder geschikt waren voor de afhandeling van het toenemende vrachtverkeer. Bij de Veenkade werd daarom een knooppunt ontwikkeld met een overslaghaven en een aansluiting op de stoomtram. Vervolgens werd het Laakkanaal gegraven voor het transport van tuinbouwproducten uit het Westland en in 1932 werd het overslagpunt voor groente en fruit verplaatst van de Veenkade naar de Groothandelsmarkt aan het Laakkanaal. Ook elders in de stad deden zich verschuivingen voor in de marktfunctie. De in de binnenstad gevestigde markten werden rond de jaren 1930 uitgeplaatst en in 1938 werd de marktfunctie van de Grote Markt opgeheven. De groente- en fruitmarkt en de Vismarkt werden verplaatst naar de Haagse Markt bij het Hobbemapplein in de Schilderswijk.

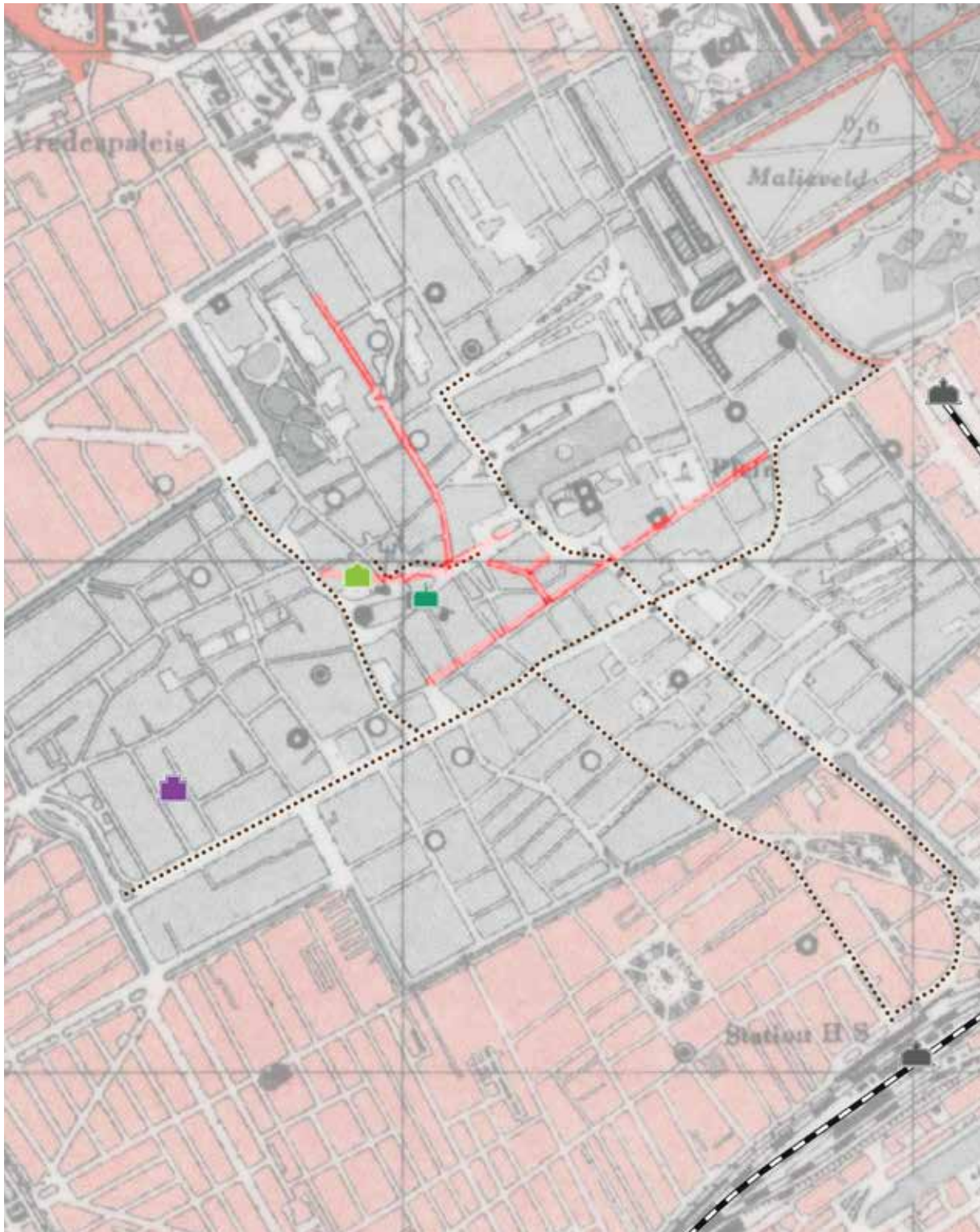


AFBEELDING 4.22 De winkelpassage in Den Haag



**AFBEELDING 4.23** De stadsplattegrond van Den Haag in 1680 (links) en 1940 (rechts)

De ruimtelijke transformatie was in de negentiende en twintigste eeuw bijzonder groot, zowel in de kern als daarbuiten. De kern werd een winkelgebied van importantie. De stad breidde uit en een groot aantal doorbraken wijzigde de structuur daarvan. In het oosten kwam nabij station Hollands Spoor een industriegebied tot ontwikkeling. In het zuiden concentreerde zich de handel in groente-, fruit en zuivel.



## § 4.3 Vergelijking

De periode 1870-1940 overziend is sprake van vergaande schaalvergroting in de bedrijvigheid, het verkeer en het verzorgingsapparaat. De grootschalige ruimtelijke transformaties startten rond 1870 met de aanleg van nieuwe havens. De volgende thema's zijn te onderscheiden: expansie van havens, industriegebieden en woonwijken, de opkomst van winkelstraten en schaalvergroting in het verkeer.

### **Expansie van havens, industriegebieden en woonwijken**

Vanaf 1870 kwamen vernieuwingen in de havens en industrie op gang. Aanvankelijk betrof dit nog kleinschalige ontwikkelingen. Aan de stadsranden kwamen fabrieken en in Rotterdam werden enkele havens gegraven. Op fiets- en loopafstand werden wijken voor de snel groeiende populatie arbeiders in de haven en industrie gebouwd. De volkswoningbouw was nog weinig planmatig en gecontroleerd. Het initiatief ging uit van particulieren, die veelal alleen naar hun eigen bouwdeel keken en niet naar het geheel van de stad. De huizen waren daarnaast vaak van slechte kwaliteit. Er was sprake van segregatie van wijken voor de welgestelden, middenklasse of de arbeiders in de industrie en havens. Een nieuw fenomeen waren de villaparken. Deze zien we het meest duidelijk terug in Haarlem en Den Haag, waar ook de vroegste voorbeelden zijn te vinden. Beide steden ontwikkelden zich al vroeg in de negentiende eeuw en ijverden zich ervoor om als forensenplaats de welgestelden uit Amsterdam en Rotterdam aan de stad te binden.

Omstreeks 1910 kreeg de expansie van de steden een andere schaal. De grote internationaal georiënteerde zeehavens vinden we in Rotterdam en Amsterdam. Met het tegen het eind van de negentiende eeuw aangelegde Noordzeekanaal en de Nieuwe Waterweg kregen beide steden weer een goede connectie met zee. Haarlem profiteerde aanvankelijk ook van het Noordzeekanaal, en Dordrecht van de Nieuwe Waterweg. Ook in andere Hollandse steden kwamen havens, maar die waren relatief klein en hadden een functie ten behoeve van de industrie. In Den Haag lag nabij station Hollands Spoor bijvoorbeeld een haven, in Utrecht bij het Amsterdam-Rijnkanaal en zelfs Delft en Leiden hadden een kleine spoorhaven. De dienst gemeentewerken was verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van de havens. In Rotterdam en Amsterdam werden er zelfs aparte gemeentelijke diensten voor opgericht.

Rotterdam liep voorop in de havenontwikkeling, zowel in tijd, snelheid en omvang daarvan, als in de ontwikkeling van een nieuwe haventypologie, zogenoemde transitohavens.<sup>425</sup> Omvangrijke gebieden moesten daarvoor worden uitgebaggerd, buurgemeenten geannexeerd, gebieden onteigend en dorpen gesloopt. De transitohavens waren vrij toegankelijke, ruime bassins waar schepen op stroom losten. Bulkgoederen werden direct overgeladen van zee- op rivierschepen, en andersom. Moderne machines, zoals de graanelevatoren, versnelden de overslag. In de Waalhaven werden laadbruggen geïnstalleerd en werden kolen en erts vanaf de wal geladen.

De havens vormden de aanzet voor de ontwikkeling van nieuwe stadsdelen. Buiten de stadsgrenzen werden knooppunten met havens, industrie, water-, spoor- en verkeerswegen gemaakt. De nieuwe stedelijke gebieden kwamen daardoor op steeds grotere afstand van de oude stadskernen te liggen. In Rotterdam werden aan de overzijde van de Maas havens gegraven en in Amsterdam aan de overzijde van het IJ. Vanaf 1910 kwamen ook in andere steden langs de waterwegen industriegebieden tot ontwikkeling. De opkomst van de zware industrie ging gepaard met de bouw van omvangrijke



fabriekscomplexen. In Rotterdam en Amsterdam was deze voor het merendeel gekoppeld aan de havens. Haarlem kreeg een industriegebied langs het Spaarne, Utrecht langs het Merwede- en Amsterdam-Rijnkanaal, Gouda langs de verkorting van de Gouwe, Delft en Leiden langs het Rijn-Schiekanaal, Den Haag bij de Laakhaven.

Na de Eerste Wereldoorlog zien we dat de woningwet uit 1901 effect gaat sorteren. Geholpen door de sociale onrust in Europa werden onder regie van gemeenten en woningbouwcorporaties de woonomstandigheden sterk verbeterd. In vrijwel alle steden kwamen in de nabijheid van de industrie tuindorpen tot stand. Architecten experimenteerden met plattegronden en materialen, en met de stedenbouwkundige opzet om de kosten laag te houden en de woonomstandigheden te verhogen. Er werden omvangrijke uitbreidingsplannen opgesteld die leidend werden in de ontwikkeling van nieuwe wijken. In de jaren twintig en dertig kwamen er grote volksparken, zoals het Kralingse Bos in Rotterdam. In Amsterdam en Rotterdam kwamen clusters met een concentratie aan culturele instellingen. In Amsterdam in Zuid bij het Museumplein en in Rotterdam in West bij het Land van Hoboken.

### **Winkelstraten**

De marktplaats speelden in tegenstelling tot de vorige periode geen belangrijke rol meer in de transformatie van de ruimtelijke structuur. We zien een tendens waarbij de handel omvangrijker werd en de markthallen werden verplaatst naar de randen van de stad. In Utrecht zien we aanvankelijk vooral een versterking van de marktfunctie rond de Singel en bij Vredenburg, waar langs een loskade verschillende marktplaatsen en -hallen waren gesitueerd. Ook de veemarkten werden in de jaren twintig uitgeplaatst. In kleinere steden als Gouda, Haarlem en Leiden verdwenen die uit het stadsbeeld, maar in Amsterdam (Cruquiusweg), Utrecht (Croeselaan) en Rotterdam (Crooswijk) werden aan de stadsrand omvangrijke veemarktterreinen aangelegd. Voor de wekelijkse boodschappen bleven nog enkele markten over, maar het was vooral de opkomst van de winkels die een verandering teweeg bracht in het ruimtelijke patroon.

Vanaf het midden van de negentiende eeuw werden winkels belangrijker in het straatbeeld. Vooral de hoofdwegen ontwikkelden zich toen tot winkelstraat. In Amsterdam waren de Nieuwendijk en Kalverstraat belangrijke winkelstraten, in Rotterdam de Hoogstraat, in Utrecht de Oudegracht. Hier waren de voorlopers te vinden van de omvangrijke warenhuizen.<sup>426</sup> Eind negentiende eeuw waren in de grote steden de winkelpassages in opkomst, een overdekte galerij met gespecialiseerde luxe winkels. Rotterdam (1879) en Den Haag (1885) hadden een passage die het oude met het nieuwe winkelgebied met elkaar verbond. Amsterdam had galerijen langs de Raadhuisstraat en bij het Paleis voor Volkslijdt. Begin twintigste eeuw werden de radiaal- en tramwegen populaire winkelstraten.

Vanaf 1910 vond met de opkomst van warenhuizen een schaalvergroting plaats in het winkelbestand. In Amsterdam verschenen de eerste warenhuizen en daar was de schaalvergroting ook het meest omvangrijk. De warenhuizen werden geopend op gunstige plekken ten opzichte van de binnenstedelijke vervoersstromen. In Amsterdam concentreerden ze zich in de oude stadskern bij de Dam, maar waren ze ook in de Kalverstraat en Leidsestraat te vinden. In Utrecht, Dordrecht en Rotterdam zien we dat de meeste warenhuizen zich vestigden aan de nieuwe verkeersdoorbraken (respectievelijk de Lange Viestraat, Visstraat en Coolsingel). In de kleine steden met weinig dynamiek was het aantal warenhuizen geringer en werden ze meestal gevestigd in de middeleeuwse stadskern (Gouda, Leiden) of aan de rand ervan (Haarlem).

---

426

In Amsterdam waren aan de Nieuwendijk vestigingen van C&A, P&K, Sinkel en Goudsmit en van de Bijenkorf (Miellet 1993).

In de publieke gebouwen vonden grote transformaties plaats. De postkantoren kregen veelal een plek in de winkelkernen. De stadsziekenhuizen lagen aan de Singels. Vanaf het eind van de negentiende eeuw vond een uitplaatsing van grootschalige functies, met name de ziekenhuizen en universiteiten plaats naar het gebied buiten de singels.

### **Schaalvergroting in het verkeer**

De bevolkingsgroei noodzaakte tot de aanleg van nieuwe woonwijken en tegelijkertijd zwollen de verkeersstromen aan door de aanleg van tramwegen, de uitbreiding van het spoorwegnet en naderhand door de komst van de auto. Met name in de sterk groeiende steden zag men zich daardoor steeds weer voor nieuwe uitdagingen gesteld. Doorbraken, dempingen, verbredingen en bruggen moesten het verkeer door en in de steden verbeteren. De verkeersstromen werden daardoor bepalend voor de vormgeving van de stadsplattegronden. Met de uitplaatsing van havens en industrie nam de betekenis van het goederenvervoer in de binnensteden af, maar daar stond tegenover dat het personenvervoer toenam en de bevoorrading van de detailhandel nieuwe eisen stelde.

Aan het eind van de negentiende eeuw zien we activiteiten om de binnensteden met de nieuwe wijken rond de voormalige vesten te verbinden. Er kwamen toen in alle steden kleine doorbraken en bruggen over de singels. Het waren veelal kleine ingrepen aan de randen van de steden die niet leidden tot structurele veranderingen in de binnensteden. Van grotere invloed waren de radiaalstraten in Amsterdam. De Vijzelstraat en de Raadhuisstraat vormden belangrijke verbindingen tussen de kern van de stad en de buitenwijken. Er kwam een tram en winkels vestigden zich er. Een aparte vermelding verdient bovendien het Maastunneltracé in Rotterdam. Deze maakte onderdeel uit van het Rijkswegenplan en verbond het nieuwe stadsdeel op Zuid met de noordelijke oever.

Tevens zien we eind negentiende eeuw verschillende pogingen om buiten de stadsvesten gelegen spoorwegstations beter te verbinden met de binnensteden. De stationsstraten werden veelal aangesloten op reeds bestaande uitvalswegen en deze zouden begin twintigste eeuw uitgroeien tot belangrijke winkelstraten. In Dordrecht was dit bijzonder duidelijk en werd haaks op de oude waterwegen een nieuwe route geïntroduceerd. Tegelijk met de komst van het station werd hier de Visstraat verbreed en het postkantoor gebouwd. Begin twintigste eeuw groeide deze straat uit tot de belangrijkste winkelstraat van Dordrecht. In Gouda gebeurde dat met de Kleiweg. Ook Utrecht kreeg aansluitend op het station een oostwest verbinding, waarvoor de bestaande invalsroute werd verbreed. In Delft zien we weinig aanpassingen en bleef de relatie tussen het spoor en de stad problematisch. In Amsterdam en Haarlem lagen de spoorwegstations gunstig ten opzichte van de bestaande hoofdstructuren. In Haarlem tussen de noord-zuid lopende wegen de stad in. In Amsterdam heeft men daarvoor het Damrak gedempt en in Haarlem werd tussen de noord-zuid lopende hoofdwegen en nieuwe verbinding tussen het station en de stad aangelegd. In Rotterdam lag het station ten noordwesten van de binnenstad. Een goede verbinding met de binnenstad was er niet, totdat het stedelijke centrum in de jaren twintig van de twintigste eeuw naar de Coolingsingel werd verplaatst.

In de steden waarin de infrastructuur vooral noord-zuid georiënteerd was, ontstonden in de periode 1870-1940 oost-west verbindingen. Die vielen deels samen met de verbindingen met de nieuwe wijken of het spoor. Alleen in Gouda en Delft zien we dat niet terug. In Den Haag was het aantal dempingen en doorbraken in deze periode niet alleen het grootst van de negen steden, maar bovendien buitengewoon vroeg. In de negentiende eeuw waren vrijwel alle Haagse binnenwateren al gedempt.

## § 4.4 Conclusie: Naar nivellering tussen de stadsplattegronden

In de ontwikkeling van de stadsplattegronden tussen 1870 en 1940 kunnen we twee fasen onderscheiden. Tussen 1870 en 1910 komt het veranderingsproces langzaam op gang, maar vanaf 1910 is er sprake van een enorme schaalvergroting. Dat geldt niet alleen voor de havens, de industrie en het verkeer, maar ook voor de verzorgende functies door de opkomst van de warenhuizen. Er vond een nivellering tussen de stadsplattegronden plaats, al bleven de verschillen tussen de steden groot als gevolg van de in de zeventiende eeuw ontstane uitgangssituatie.

Op basis van de dynamiek kunnen de steden in drie groepen worden verdeeld. Bij de eerste groep, bestaande uit Gouda, Delft en Leiden, bleven de ruimtelijke transformaties beperkt. Ten opzichte van de toenemende goederenstromen door Holland lagen deze steden ongunstig. Dat gold in het bijzonder voor Gouda, want de verbindingen te water van Delft en Leiden verbeterden enigszins door de aanleg van het Provinciaal Kanaal. De drie steden konden zich handhaven als regionaal marktcentrum met enige industrie langs de voornaamste waterwegen.

De tweede groep met Utrecht, Dordrecht en Haarlem kende enige ruimtelijke dynamiek. De ontwikkeling van Haarlem was vroeg. De stad profiteerde rond 1900 van de aanleg van het Noordzeekanaal. Dordrecht heeft niet of nauwelijks geprofiteerd van de aanleg van de straatwegen en ook de eerste fase van de aanleg van de spoorwegen is aan die stad voorbij gegaan. De opkomst van de stoomvaart is daarentegen wel weer profijtelijk geweest voor Dordrecht. Utrecht groeide uit tot een regionaal en infrastructureel knooppunt. De stad lag centraal in het nieuwe net van straatwegen en heeft ook geprofiteerd van de eerste fase in de spoorwegaanleg, maar pas in de tweede fase kwam Utrecht centraal in het spoorwegnet te liggen.

In de derde groep met Den Haag, Rotterdam en Amsterdam was de dynamiek het grootst. De groei van Den Haag had, zoals in de overige periodes, niet te maken met de infrastructuur maar met de uitbouw van het regeringscentrum. Amsterdam groeide na de aanleg van het Noordzeekanaal. Rotterdam maakte de snelste groei door. De stad profiteerde van de toename van de goederenstromen over de Maas en werd de belangrijkste internationale zeehaven.

In de eerste helft van de negentiende eeuw brachten de omvangrijke investeringen in de infrastructuur geen veranderingen te weeg in de stadsplattegronden. De goederenstromen namen licht toe, met name die over de Rijn. Uitzonderingen hierop waren Haarlem, Den Haag en Rotterdam. In Haarlem kwam een nieuwe textielnijverheid tot bloei en Den Haag breidde uit als regeringscentrum en Rotterdam profiteerde van de toename van de goederenstromen over de Rijn.

In de periode 1870-1940 was het effect van de modernisering van de infrastructuur op de stadsplattegronden groot. De transformatie tot transitohavens had grote invloed op de plattegronden van Rotterdam en Amsterdam. De waterwegen bleven structuurbepalend voor de uitbreidingen. De kanalen trokken havens, industrie en arbeiderswijken aan. Anders dan in de vorige periode werd gekeken naar een betere aansluiting van de verschillende transportmiddelen op elkaar. In de binnensteden gaven de bestaande landwegen en het spoor richting aan de transformaties.



Utrecht



Dordrecht



Leiden



Haarlem



Delft



Gouda



Amsterdam



Rotterdam



Den Haag

AFBEELDING 4.24 De negen stadsplattegronden in 1940

## 5 Samenvatting en conclusie

In dit onderzoek staat de ruimtelijke transformatie van negen steden in het Randstadgebied over de lange termijn centraal: Utrecht, Dordrecht, Leiden, Haarlem, Delft, Gouda, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Van de twaalfde tot de twintigste eeuw zijn drie periodes met ingrijpende ruimtelijke transformaties te onderscheiden. Tussen 1250 en 1450 vonden de stadswording en volwassenwording plaats. Vanuit verschillende startposities in zowel tijd als ruimte maakten de steden in de loop van de dertiende en veertiende eeuw in hoofdlijnen parallelle ontwikkelingen door: omstreeks 1450 hadden ze alle negen een aanzienlijke omvang en een stedelijke kern bij een knooppunt van interlokale (vaar)wegen. In de periode tussen 1580 en 1680 was de ontwikkeling van de stadsplattegronden divers. In de meeste steden bleef de ruimtelijke transformaties beperkt, maar een aantal steden specialiseerde zich en veranderde sterk. Amsterdam en Rotterdam legden zich toe op de overzeese handel, Leiden op de textielnijverheid ten behoeve van de export. Tussen 1870 en 1940 begonnen de stadsplattegronden weer meer gelijkenissen te vertonen, al bleven Rotterdam en Amsterdam uitzonderingen door hun omvangrijke havenuitbreidingen, en Rotterdam kende daarbij als enige stad een verschuiving van de stedelijke kern naar de stadsrand.

---

### § 5.1 Samenvatting lange termijnontwikkelingen

---

#### **Lange lijn infrastructuur en goederenstromen: van doorvoer naar stapelhandel naar transit**

In de ontwikkeling op het gebied van infrastructuur en goederenstromen in en door het Randstadgebied zijn drie periodes te onderscheiden (afbeelding 5.1). In de eerste periode, tot 1450, ontwikkelde het Randstadgebied zich in geografisch opzicht van een gebied dat hoofdzakelijk bestond uit een onbewoonbaar en nauwelijks toegankelijk veenmoeras met enkele oost-west lopende rivieren tot een in cultuur gebracht landbouwgebied met een stelsel van noord-zuid lopende vaarwegen en een groot aantal relatief kleine steden langs deze vaarwegen. Met de bovenregionale handel hadden de steden in het Randstadgebied, met uitzondering van de aan de rivieren gelegen steden Utrecht en Dordrecht, aanvankelijk weinig van doen. Ze hadden een functie als regionaal marktcentrum. Dat veranderde in de tweede helft van de dertiende en de veertiende eeuw toen een doorgaande vaarverbinding door Holland ontstond en het graafschap steeds sterker vervlochten raakte met de economieën van de omliggende regio's, waarvan de zwaartepunten zich destijds in Vlaanderen, het Rijnland, Engeland en het Oostzeegebied bevonden. Het intensief benutte vaarwegennet werd van betekenis voor de bovenregionale handel, waardoor het Randstadgebied een intermediaire functie in het doorgaande goederentransport kon ontwikkelen. Van die nieuwe functie hebben de steden gebruik gemaakt door in korte tijd uit te groeien tot op export gerichte nijverheidscentra. De officiële vaarroute door Holland, de gecostumeerde route Binnendunen, liep via Dordrecht, Gouda en Haarlem. Deze steden kenden in de dertiende eeuw een snelle ontwikkeling, maar gezien het feit dat deze steden geen vooraanstaande positie innamen ten opzichte van de overige steden, lijkt het er op dat ook de overige vaarwegen veelvuldig werden gebruikt.

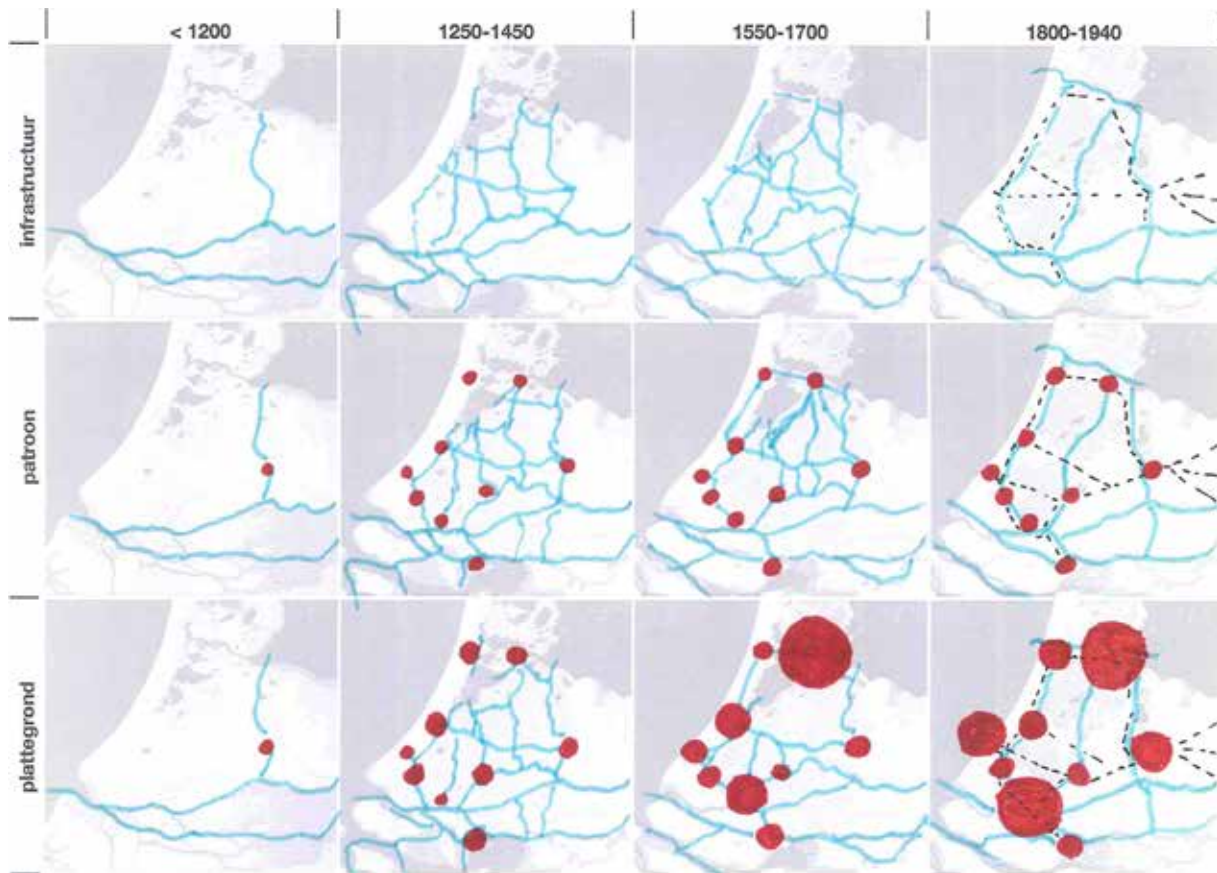
In de tweede periode, tijdens de zestiende en zeventiende eeuw, groeide Amsterdam uit tot het centrum van de bovenregionale stapelhandel. De stad werd een concentratiepunt van overzeese en regionale goederen die hier werden opgeslagen om vervolgens verhandeld en verder vervoerd te worden. Wijzigingen in het infrastructuurele patroon van land- en waterwegen vonden nauwelijks

plaats. Wel werden er plaatselijk enige verbeteringen in het bestaande net van waterwegen aangebracht. De veranderingen die zich in die periode hebben voorgedaan in de waterlopen in de Zuidwestelijke Delta lijken nadelig te zijn uitgekapt voor Dordrecht.

Doordat de goederenstromen door het Randstadgebied sterk op Amsterdam gericht waren, bleef de bijdrage van de overige steden aan deze economische bloeiperiode beperkt. Rotterdam wist in zekere mate te profiteren van de opbloei van de overzeese handel en Leiden ontwikkelde zich tot een belangrijk nijverheidscentrum. Daarnaast nam het belang van Den Haag toe doordat de Hofstad het bestuurscentrum van de Republiek werd. De overige steden vervulden hoofdzakelijk een regionale marktfunctie. Dat gold ook voor Utrecht, maar door de dominante positie van de stad in een uitgestrekt marktgebied bleef de Domstad in deze periode nog steeds een van de grootste steden in het Randstadgebied.

De derde periode, tussen 1870 en 1940, wordt gekenmerkt door een verplaatsing van de hoofdgoederenstromen in oost-westelijke richting en de opkomst van de transitohandel. Bulkgoederen werden direct overgeslagen van zee- op rivierschepen. Ook in deze periode zien we een grote mate van continuïteit in het infrastructurele patroon van land- en waterwegen. De spoorwegen vormden weliswaar een nieuw transportmiddel, maar zij werden aangelegd om te kunnen concurreren met de bestaande verkeersverbindingen voor het personen- en goederenvervoer. Aangezien die verbindingen meestal natuurlijke of kunstmatige waterlopen volgden, werden de tracés van de nieuwe spoorwegen in sterke mate bepaald door de bestaande waterwegen. Er werden diverse kanalen gegraven om de vergroting van de omvang van de schepen en goederen te faciliteren. In de tweede helft van de negentiende eeuw verschoof het zwaartepunt van de goederenstromen naar de Rijn. Hiermee veranderde de hoofdorïëntatie van de goederenstromen door Holland van noord-zuid naar oost-west. Rotterdam groeide uit tot het centrale overslagpunt van massagoederen uit Groot-Brittannië, het Noorden en Duitsland. Amsterdam behield een belangrijke positie in de goederenstromen en Den Haag groeide verder als regeringscentrum van Nederland. De overige steden legden zich in hoofdzaak toe op de industrie en handhaafden zich als centrum voor de directe omgeving.

Het infrastructurele patroon zoals dat in de periode van stadswording tot stand kwam is in de eeuwen daarna in hoofdzaak ongewijzigd gebleven. Wel namen de goederenstromen door het Randstadgebied sterk toe, eerst in noord-zuidelijke richting door Holland en vanaf de negentiende eeuw in oost-westelijke richting. Tevens veranderde de functie van de goederenstromen voor de economische ontwikkeling van de Randstadsteden. Aanvankelijk lag het accent op de doorvoer van goederen door Centraal-Holland en legden de steden zich toe op de nijverheid en naderhand versterkten die goederenstromen de centrumfunctie van de Amsterdamse stapelmarkt. In de laatste fase ging de transitohandel overheersen, waarbij grote hoeveelheden bulkgoederen in snel tempo direct werden overgeladen van zee- op rivierschepen. Hadden de negen steden eerst een vrijwel gelijkwaardig aandeel in de bovenregionale handel, in de zeventiende eeuw domineerde Amsterdam de wereldmarkt, maar in de tweede helft van de negentiende eeuw kreeg Rotterdam een vooral dienende functie toebedeeld voor de economische ontwikkeling van elders gelegen regio's.



**AFBEELDING 5.1** Schematische weergave van de plek van de negen steden in het infrastructurele netwerk in de eerste, tweede en derde periode  
 In deze tekening zijn de infrastructuur, het stedelijke patroon in het landschap en de hiërarchie tussen de steden op schematische wijze weergegeven. Zichtbaar gemaakt is dat de infrastructuur en het patroon van de steden in het landschap tussen 1250 en 1940 in hoofdzaak niet is gewijzigd, maar de hiërarchie tussen de steden wel.

### Lange lijn vergelijking stadsplattegronden: van uniformering via differentiatie naar nivellering

Als we de negen stadsplattegronden in de eerste periode met elkaar vergelijken, dan valt op dat er tussen 1250 en 1450 een proces van uniformering heeft plaatsgevonden. De ruimtelijke ontwikkeling in deze periode is te verdelen in twee fasen: een fase van stadswording, die voor de steden op een verschillend tijdstip tussen 1150 en 1270 plaatsvond, en een fase van volwassenwording die zich bij alle steden rond 1350 manifesteerde. Was er in 1200 nog sprake van een grote diversiteit tussen de plattegronden van de nederzettingen, in 1450 vertoonden de stadsplattegronden sterke gelijkenissen qua omvang, hoofdstructuur en functies. Rond het kruispunt van vervoerswegen concentreerden zich de functies van handel, religie en bestuur. De havens, laad- en loskranen, parochiekerken, gasthuizen, markthallen en raadhuisen waren er te vinden. Bestaande structuren werden gebruikt om economische functies een plek te geven: binnenhavens werden in natuurlijke waterlopen aangelegd, markten werden gehouden op bruggen en kades. Het water was dominant.

Tussen 1550 en 1680 vertoonde de ruimtelijke dynamiek van de Randstadsteden opmerkelijke verschillen. In Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Leiden werden ingrijpende uitbreidingen van het stedelijk bebouwd gebied gerealiseerd, terwijl de ontwikkeling van de overige steden beperkt bleef. Dit verschil in ruimtelijke dynamiek hing samen met een proces van functionele specialisatie. Met name Amsterdam wist optimaal gebruik te maken van de wereldwijde expansie van de handelscontacten en in mindere mate heeft ook Rotterdam daarvan geprofiteerd. Door aansluiting te

zoeken bij de machtspositie van Amsterdam op de wereldmarkt, kon de nijverheid in Leiden zich sterk ontwikkelen, terwijl Den Haag zich nationaal en internationaal kon profileren als het bestuurscentrum van de wereldwijd gerespecteerde Republiek.

Die functionele specialisatie had ruimtelijke consequenties. In de steden met een sterke dynamiek is een proces van ruimtelijke segregatie van economische functies vast te stellen. Naast een versterking van de stedelijke kern rond de regionale vaar- en landroutes, zien we in diverse steden een uitplaatsing van economische functies (markten, havens en nijverheid). In Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht verschoof de havenfunctie naar de stadsranden in Leiden en Haarlem de textielnijverheid. Ook in Delft en Utrecht deden zich dergelijke verschuivingen voor, ook al waren die maar klein.

Voor de relevante economische functies werden bewust nieuwe ruimten gecreëerd. Door de bevolkingsgroei en toenemende welvaart groeide de ruimtevraag van het marktverkeer sterk. Waar mogelijk werden de bestaande markten vergroot, maar ook een deel van de voormalige kloosterterreinen werd voor de marktfunctie geschikt gemaakt. Ook ontstonden er nieuwe markten op overkluizingen en in de stadsuitbreidingen. Voor het groeiende scheepvaartverkeer werden eilanden gemaakt die werden voorzien van insteekhavens.

In de periode tussen 1870 en 1940 vond er in ruimtelijk opzicht juist een nivellering plaats. De stadsplattegronden gingen weer meer overeenkomsten vertonen, maar door de in de zeventiende eeuw ontstane ongelijke uitgangssituatie, bleven de verschillen groot. De overzeese (overslag)functies en de industrie verplaatsten zich verder buiten de stedelijke bebouwing langs de nieuw aangelegde kanalen en langs de rivieren. We zien een versterking van de dienstverlening in de stedelijke kernen, die zich geleidelijk uitbreidde in de richting van het spoorwegstation. De stedelijke kern bleef van belang als regionaal centrum, maar waar voorheen de markten dominant waren in het stadsbeeld, werden dat nu de winkels en warenhuizen. Daarbij vond in de meeste stadsplattegronden een verschuiving plaats van de oriëntatie van de hoofdstructuur van het kruispunt van interlokale (vaar) wegen naar de spoorwegstations. In Rotterdam vond in deze periode een verplaatsing van de stedelijke kern naar de voormalige stadsrand plaats. De belangrijkste publieke gebouwen, te weten het stadhuis, de beurs en het hoofdpstkantoor werden verplaatst naar de Coolsingel. Ook werden hier kantoren en warenhuizen gevestigd, evenals het stadsziekenhuis. Een dergelijke transformatie van de voormalige stadsrand tot nieuw stadscentrum deed zich in de andere steden niet voor.

### **Lange lijn thema's**

In de ontwikkeling van de stadsplattegronden waren in de drie periodes stadswording en volwassenwording, ruimtelijke specialisatie en schaalvergroting een aantal thema's dominant. Het gaat daarbij om de havens, de marktpleinen, het stratenpatroon en de manifestatie van de stedelijke kern. Hoewel die thema's in iedere periode een andere verschijningsvorm kenden en niet steeds in alle steden even prominent aanwezig waren, verdienen deze een nadere beschouwing.

In de drie periodes was steeds sprake van een transformatie naar een nieuw type haven. In de eerste periode, tijdens de dertiende en veertiende eeuw, werden de binnenwateren geschikt gemaakt om als haven te functioneren. Om het afmeren van schepen en de overslag van goederen te vergemakkelijken, begon men met het maken van kades in de veenstroompjes. Dit markeert de overgang van een pre-stedelijke naar een stedelijke nederzetting die heeft geleid tot een ongekend krachtige opkomst van havenplaatsen. Tijdens de tweede periode, eind zestiende en begin zeventiende eeuw, kwamen er geen nieuwe havensteden bij, maar werd het havenareaal in de steden aan de randen van Centraal-Holland sterk uitgebreid. In Amsterdam en Rotterdam werden eilanden aangeplempt die werden voorzien van grote insteekhavens. Daar concentreerden zich ook de scheepsnijverheid en de gebouwen met een overzeese handelsfunctie. In de overige steden bleef de uitbreiding van het havenareaal



beperkt. Begin twintigste eeuw werden er in Rotterdam en Amsterdam transitohavens ingericht om de overslag van zee- op rivierschepen en naar het spoor te vergemakkelijken. Deze havens werden ver van de stedelijke kernen aangelegd en leidden tot een aanmerkelijke uitbreiding van het havenareaal. Elders concentreerden de industriehavens zich langs de rivieren en nieuw aangelegde kanalen.

Een tweede dominante ruimtelijke transformatie betrof de marktpleinen. In de eerste periode werden de markten overwegend gehouden op de kades en bruggen langs de waterwegen. Het marktgebied lag in de kern van de stad en er lijkt ruimtelijk niet een heel duidelijk onderscheid te zijn geweest tussen de regionale en interregionale goederenstromen. In de tweede periode werden in alle steden, op Gouda na, nieuwe marktpleinen aangelegd. Het marktgebied in de kern van de stad werd versterkt en daarnaast zien we in een groot aantal steden de uitplaatsing van markten. Ook in het laatste kwart van de negentiende eeuw werden nog nieuwe marktpleinen aangelegd, maar vanaf het begin van de twintigste eeuw werden winkelstraten en grote warenhuizen allengs prominenter in de ruimtelijke structuur. Deels lagen die aan de van oudsher dominante interlokale wegen, maar er kwamen ook nieuwe winkelstraten op die aansluiting hadden op de spoorwegstations. Daarmee veranderde in een aantal steden de oriëntatie van de hoofdstructuur; dat is zichtbaar in Utrecht, Dordrecht, Gouda en Rotterdam. In Amsterdam en Haarlem sloten de spoorwegstations aan op bestaande interlokale infrastructuur. In Leiden en Delft was de invloed van het spoorwegstation op de plek van de prominente winkelstraten gering.

Een derde thema is het stratenpatroon. In de periode van stadswording vielen de hoofdwegen in de steden samen met de interlokale wegen, veelal de dijken langs de waterwegen en interlokale landwegen. De routes kregen allengs een vast karakter. Nieuwe wegen waren gericht op de stedelijke kern of op de verbinding tussen die kern en de havens. In de zestiende en zeventiende eeuw kwam hierin niet veel verandering. Slechts in een aantal steden werden doorbraken gemaakt om de ontwikkeling van de verschillende stadsdelen beter op elkaar te laten aansluiten. Door de aanleg van de spoorwegen kreeg de verbinding tussen de stedelijke kern en het station een bijzondere functie. In veel steden ontwikkelden die stationsstraten zich tot belangrijke winkelstraten met warenhuizen, postkantoren en banken.

Opmerkelijk is de stabiele functie van de stedelijke kernen. In Utrecht en Dordrecht was die kern weliswaar ouder, maar in de overige steden zijn die kernen rond 1350 ontstaan op het kruispunt van interlokale land- en waterwegen. Daar kregen een haven, markten en publieke gebouwen een plek, en in de latere fasen van de stadsontwikkeling werden de nieuwe wegen op de centrumfunctie van die kern georiënteerd. Alleen ingrijpende veranderingen in de goederenstromen konden leiden tot een verlegging van de stedelijke kern. In het Randstadgebied heeft zich dat alleen in Rotterdam voorgedaan. Ook de aanleg van de spoorwegen heeft daarin geen verandering gebracht. De stedelijke kernen behielden toen hun centrumfunctie, ook al breidde die functie zich toen uit in de richting van de stations.



Utrecht 1300



Dordrecht 1300



Leiden 1300



Utrecht 1450



Dordrecht 1450



Leiden 1450



Utrecht 1680



Dordrecht 1680



Leiden 1680



Utrecht 1940



Dordrecht 1940



Leiden 1940

AFBEELDING 5.2 De stadsplattegronden van de negen steden in 1300, 1450, 1680 en 1940

## Lange lijn stadplattegronden per stad

### Utrecht

Utrecht is gegroeid vanuit drie pre-stedelijke nederzettingen, die langs de Rijn en de Vecht lagen. De stad was in de elfde en twaalfde eeuw een belangrijke marktplaats in de bovenregionale goederenstromen. Na de aanleg van de Oudegracht verschoof het zwaartepunt hier naar toe. In de bocht tegenover de Dom kwam een stedelijke kern tot ontwikkeling. Ook de oostwest lopende landweg was van belang, hier lag een groot marktplein. Tussen 1300 en 1450 waren de veranderingen gering. De kern bleef gevestigd bij de Oudegracht en breidde zich uit naar de oostelijke zijde. Ten opzichte van 1450 is de situatie in 1680 op hoofdlijnen dezelfde gebleven. Wel is er een groot aantal marktpleinen bijgekomen, waarvan een aantal in de laatmiddeleeuwse stedelijke kern liggen en aantal bij de westelijke stadsvest. In 1940 is de stad uitgebreid en is aan de westzijde het centraal station gekomen. Postkantoor, stadhuis en winkels zijn te vinden in de laatmiddeleeuwse kern. Daarnaast is de oostwest lopende route als gevolg van het centraal station belangrijker geworden voor de ruimtelijke structuur.

### Dordrecht

De pre-stedelijke kern van Dordrecht lag aan beide zijden van de veenstroom Thuredrith. In de dertiende eeuw kwam Dordrecht gunstig te liggen ten opzichte van de bovenregionale goederenstromen. In 1300 is de stad nog klein, maar wel heeft een verschuiving van het zwaartepunt plaatsgevonden en is langs de Thuredrith bij de Tolbrug een stedelijke kern ontwikkeld. Deze veenstroom bepaalt de structuur van de stad. In 1450 is de stad gegroeid, liggen de publieke gebouwen verspreid langs de Thuredrith en is het belang van de Maas voor de ruimtelijke structuur toegenomen. Dat is in 1680 nog sterker het geval, wanneer havens en nijverheid naar de stadsranden langs de Maas en Merwede zijn verplaatst. De kern met publieke functies is nog steeds rond de Tolbrug te vinden. In 1940 zijn de haven- en nijverheidsfunctie langs de rivieren verder toegenomen. De hoofdstructuur wordt niet langer bepaald door de Oudehaven, maar door de route tussen het Centraal Station en de Oudehaven. Vanwege de ligging op 1 oever is er geen doorgaande route door de stad ontstaan.

### Leiden

In de pre-stedelijke periode lagen in Leiden drie stedelijke kernen langs de Rijn en de Mare. De graven van Holland bezaten er een hof. Tussen 1300 en 1450 is de stad in omvang toegenomen en is tussen de Breestraat en de Visbrug over de Rijn een stedelijke kern tot ontwikkeling gekomen. In 1680 is de stad fors gegroeid met wijken voor de textielnijverheid. Ook het aantal textielhallen is toegenomen en die liggen verspreid over de stad. Het zwaartepunt lag in het noorden, wat verklaard kan worden door de sterke relatie die de stad met Amsterdam onderhield. Daarnaast ligt het lokale en regionale marktcentrum nog steeds bij de Visbrug. In 1940 is er weinig veranderd in de hoofdstructuur. De stad breidde langzaam uit en de industrie verplaatste zich naar de stadsranden, maar de Breestraat en de omgeving van de Visbrug zijn de kern van de stad gebleven.



Haarlem 1300



Delft 1300



Gouda 1300



Haarlem 1450



Delft 1450



Gouda 1450



Haarlem 1680



Delft 1680



Gouda 1680



Haarlem 1940



Delft 1940



Gouda 1940

### Haarlem

De pre-stedelijke kern van Haarlem lag midden op het Sant tussen de twee noord-zuid lopende landwegen in. De graven van Holland hadden er een hof gevestigd. In 1300 is er rondom de later zo genoemde Grote Markt bebouwing gegroeid en is er langs het Spaarne een kleine haven. Het verschil tussen 1300 en 1450 is groot. De stad is uitgebreid en op de plek van de pre-stedelijke nederzetting is de stedelijke kern versterkt. In 1680 is de stad sterk verdicht, maar is de expansie gering. Er zijn nieuwe marktpleinen bijgekomen, maar de kern met publieke functies bevindt zich nog steeds op de Grote Markt. In 1940 is de stad verder uitgebreid en is aan het Spaarne een industriegebied in ontwikkeling. In het noorden van de stad is het centraal station gekomen. Dit heeft de bestaande stedelijke structuren en de centrale positie van de Grote Markt versterkt.

### Delft

In Delft vinden we langs de Oudegracht een pre-stedelijke kern met een parochiekerk. Het grafelijke hof lag ten oosten hiervan. In 1300 is de bebouwing langs beide zijden van de Oude en Nieuwe Delft gegroeid. De stad is in 1450 in omvang toegenomen. De stedelijke kern heeft zich ontwikkeld op de plek van het grafelijke domein. De stedelijke kern ligt daar in 1680 nog steeds. De stad was toen niet verder uitgebreid, wel is aan de zuidkant van de stad plek gekomen voor de overzeese handel (zowel nijverheid, een kleine haven als gebouwen van de VOC). Voorts is er een groot aantal marktpleinen zichtbaar. In 1940 is de situatie nauwelijks veranderd. De stad is enigszins uitgebreid en langs de Schie is ten noorden en zuiden van de stad industrie gevestigd. Het centraal station ligt aan de westzijde en heeft een slechte connectie met de kern van de stad, die langs de Nieuwegracht en de markt ligt.

### Gouda

Nadat de Gouwe een doorgaande verbinding was gaan vormen tussen de Hollandse IJssel en de Rijn groeide langs dit veenstroompje al snel de nederzetting Gouda en kwam er een haven. Tussen 1300 en 1450 was sprake van een omvangrijke expansie. In de punt van de landwegen had zich bij het marktplein een stedelijke kern ontwikkeld. In 1680 was er nauwelijks iets veranderd. In 1940 is de stad iets uitgebreid. Het belang van de Kleiweg voor de stedelijke structuur is toegenomen door de komst van het spoor. Al is uit de kaarten duidelijk afleesbaar dat de Kleiweg al sinds de late middeleeuwen bepalend is in de stedelijke structuur.



Amsterdam 1300



Rotterdam 1300



Den Haag 1300



Amsterdam 1450



Rotterdam 1450



Den Haag 1450



Amsterdam 1680



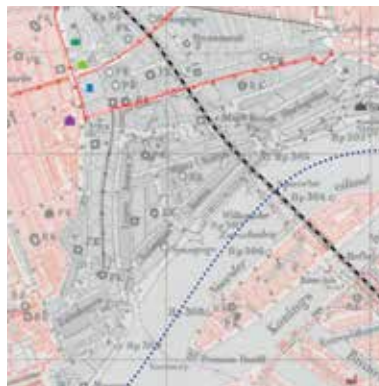
Rotterdam 1680



Den Haag 1680



Amsterdam 1940



Rotterdam 1940



Den Haag 1940

### *Amsterdam*

Amsterdam is in 1300 nog klein en bestaat uit niet meer dan wat bewoning met een parochiekerk langs de Amstel. Het verschil tussen 1300 en 1450 is groot. De Amstel is versmald, de stad is aan beide zijden gegroeid, en op de Dam zijn publieke gebouwen gevestigd. Op de kaart van 1680 is te zien dat de stad exponentieel is gegroeid, wat te danken was aan de centrale ligging van Amsterdam in de bovenregionale goederenstromen. Omvangrijke woonbebouwing, haven- en industriegebieden zijn rondom de laatmiddeleeuwse stad aangelegd. Opvallend is dat ondanks de verschuiving van de aan de overzeese handel gerelateerde functies naar het IJ, rond de Dam diverse handelsgebouwen zijn gevestigd. Ook in 1940 is de expansie enorm, de stad breidde zelfs uit ten Noorden van het IJ, met grootschalige haven- en industriegebieden en arbeiderswijken. Het centraal station was in de as van het Damrak aangelegd en deze vervulde een belangrijke functie als winkelstraat. Het aantal winkelstraten is in Amsterdam groot en deze zijn te vinden langs Dam, Damrak, Rokin, Nieuwedijk, Kalverstraat, Raadhuisstraat en Leidsestraat.

### *Rotterdam*

Rotterdam was in 1300 klein. Langs de Rotte en de dam was enige bebouwing te vinden. In 1450 is de stad iets gegroeid. De Rotte en de Maas functioneren als haven, rond de dam is zich een stedelijke kern aan het ontwikkelen, maar die stelt nog weinig voor. Het havengebied in de Maas is uitgebreid. De stad is in 1680 verdubbeld met havens in de Maas. Het aantal marktpleinen is in het centrum van de stad toegenomen. Het meest opvallend is de sterke scheiding tussen de landstad met regionale en lokale functies en de waterstad met aan de overzeese handel gerelateerde functies. Hier werd bij de Blaak ook een economische kern gecreëerd. De expansie is op de kaart van 1940 nog omvangrijker en ten zuiden van de Maas zijn omvangrijke havenbekkens bestemd voor de transitohandel gemaakt. De Rotte heeft geen betekenis meer; hier is dwars door de stad het spoor aangelegd. Er heeft wederom een verschuiving van de kern plaatsgevonden en ditmaal naar de Coolingsingel, waar het stadhuis, de beurs, het postkantoor en het ziekenhuis werden gevestigd.

### *Den Haag*

Den Haag bestond in 1300 uit niet meer dan het grafelijke hof, met ten zuiden ervan enige bebouwing langs de noord-zuid lopende landweg. De stad is in 1450 uitgebreid, met bij het Spui nijverheid. Langs de landweg is een stedelijke kern gekomen, maar deze stelt nog weinig voor. De stad is in 1680 fors uitgebreid. De stedelijke kern is verder versterkt, daarnaast is in het oosten van de stad een nieuwe regionale kern tot ontwikkeling gebracht en het hof uitgegroeid tot bestuurscentrum van de Republiek. Tussen 1680 en 1940 is de expansie van de stad groot geweest. Aan de rand liggen twee stations. Het bestuur van het Koninkrijk der Nederlanden heeft zijn intrek genomen in het voormalige hof. De laatmiddeleeuwse kern is getransformeerd tot een belangrijk winkelcentrum. Door verschillende doorbraken is de laatmiddeleeuwse hoofdstructuur in de kern nog maar moeilijk herkenbaar.

### **Padafhankelijkheid van de negen steden**

De negen steden in de drie periodes bij elkaar geplaatst, maakt twee zaken duidelijk. Ten eerste de grote mate van continuïteit in het stedelijke patroon, ondanks de uitbreidingen en verleggingen van zwaartepunten. De ruimtelijke continuïteit is het geringst in Rotterdam en Den Haag. Ten tweede de grote veelvormigheid in de stedelijke verschijningsvormen, ondanks de grote overeenkomsten in de ruimtelijke thema's. In de historisch-economische literatuur wordt dit wel aangeduid met padafhankelijkheid, waarmee het proces wordt bedoeld waarbij ontwikkelingen afhankelijk zijn van situaties in het verleden.

## § 5.2 Conclusie

In dit onderzoek staat de vraag centraal in hoeverre de (her)ordening van publieke functies in de stad beïnvloed is door veranderingen in de (intensiteit) van de infrastructuur.

In de periode tussen 1300 en 1450 lag het Randstadgebied te midden van de bovenregionale handelsknooppunten in Europa en was sprake van doorvoer door Holland. Op de knooppunten van interlokale (water)wegen ontstonden kleine nederzettingen. In een tweede fase werden die nederzettingen uitgebreid met nijverheidswijken en kwam een stedelijke kern tot ontwikkeling op de infrastructurele knooppunten. De fysieke infrastructuur vormde de ruggengraat van de stedelijke configuratie. De steden kenden een grote mate van gelijkheid qua omvang en structuur. Zelfs Dordrecht dat economisch gezien een belangrijke rol vervulde in de bovenregionale goederenstromen is niet veel groter dan de overige steden. Uitzonderingen zijn Utrecht dat voor 1300 gunstig lag in de bovenregionale goederenstromen en waar reeds voor 1300 een stedelijke kern tot ontwikkeling was gekomen, en Den Haag dat nauwelijks enige ontwikkeling kende en niet goed verbonden was met het Hollandse vaarwegennetwerk. De stad ontwikkelde zich met name ten gevolge van het feit dat de graven van Holland er hun bestuurlijke centrum vestigden.

In de periode tussen 1580 en 1680 werd Amsterdam het centrale knooppunt in de bovenregionale stapelhandel. De plattegronden van de steden die daarin een rol vervulden breidden aanzienlijk uit. Amsterdam en Rotterdam kregen havens met pakhuizen aan insteekhavens aan respectievelijk het IJ en de Maas, de plattegrond van Leiden werd bepaald door de textielnijverheid. De veranderingen in de steden die geen rol speelden in de bovenregionale goederenstromen waren gering. Opvallend is Haarlem dat rond 1600 een krachtige transformatie doormaakte, maar daarna nauwelijks nog ruimtelijke dynamiek kende en Delft, dat allerlei gebouwen voor handelsfuncties in de stad had, maar deze in de loop van de zeventiende eeuw verloor. Beide steden hadden vermoedelijk te lijden onder de nabijheid van Amsterdam en Rotterdam. De hoofdinfrastructuur verschoof naar de randen van de steden. Schippers verkozen bovendien de beter bevaarbare stadsbesturen boven de oorspronkelijke waterlopen door de stad. Het meest duidelijk is die verschuiving zichtbaar in Amsterdam en Rotterdam, waar de havenfunctie zich nadrukkelijk concentreerde langs de grote wateren. Het is opvallend dat in Amsterdam de overzeese bestuurlijke functies rond de Dam kwamen. Dit in tegenstelling tot Rotterdam waar die bestuurlijke functies in de waterstad werden gehuisvest. In alle steden bleef de laatmiddeleeuwse kern van betekenis, ook in de steden die een sterke expansie kenden. Uitzonderingen zijn Rotterdam en Den Haag, waar een nieuw economisch zwaartepunt aan de rand van de stad kwam. Een mogelijke verklaring kan zijn dat de stedelijke kern in deze steden in de vorige periode nog niet zo sterk ontwikkeld was.

Tot slot overheerste tussen 1870 en 1940 de transitohandel. Rotterdam kwam gunstig te liggen op de goederenstromen tussen de economische kernen, Engeland en het Ruhrgebied, van dat moment. De plattegrond van Rotterdam laat dan ook de grootste dynamiek zien, met omvangrijke transitohavens. Ook de plattegrond van Amsterdam expandeerde. De overige steden maakten plek voor de industrialisatie. Ondanks de expansies bleven verplaatsingen van de stedelijke kern uit. Behalve in Rotterdam waar langs de Coolsingel een representatieve kern werd gepland. Wel zien we in de periode na 1920 een verlegging van publieke functies in de richting van de spoorwegstations en begon het functieverlies in de oude stadskern. Door de aanleg van nieuwe kanalen kwamen de vaarwegen in de tweede helft van de negentiende eeuw op een nog grotere afstand van de stedelijke kernen te liggen. Tegelijkertijd zorgde de spoorwegaanleg voor een versterking van de centrumfunctie van die kernen en sindsdien waren de aanzwellende passagiersstromen verantwoordelijk voor de



functionele veranderingen die zich in het kerngebied van de sterk expanderende Randstadsteden hebben voorgedaan.

De drie periodes overziend blijkt dat de periode 1250-1450 de meest bepalende periode is geweest voor de totstandkoming van de ruimtelijke structuur van de negen steden. In deze periode kwam een hoofdstructuur met een stedelijke kern tot stand die in de eeuwen daarna is blijven bestaan. Het belang van de Gouden Eeuw is voor de ruimtelijke ontwikkeling van veel steden juist beperkt gebleven. Slechts in Amsterdam, Rotterdam en Leiden was er een omvangrijke expansie en transformatie binnen de stadsvesten. Desondanks bleef ook in deze steden de laatmiddeleeuwse kern gehandhaafd en werd deze zelfs versterkt door het scheppen van ruimte voor markten en de bouw van markthallen. In de derde periode was de ruimtelijke dynamiek groter, maar bleef de laatmiddeleeuwse structuur bepalend.

Opmerkelijk is de stabiele functie van de stedelijke kernen. De stedelijke kernen kwamen in de late middeleeuwen tot ontwikkeling op de plek van de pre-stedelijke nederzettingen en de stedelijke structuur werd bepaald door aanwezige elementen als dijken en ontginningsstructuren. Daar kregen een haven, markten en publieke gebouwen een plek, en in de latere fasen van de stadsontwikkeling werden de nieuwe wegen op de centrumfunctie van die kern georiënteerd. In de periodes van grote transformatie daarna zou die laatmiddeleeuwse hoofdstructuur grotendeels in stand blijven en bepalend zijn voor nieuwe ontwikkelingen. Alleen ingrijpende veranderingen in de goederenstromen konden leiden tot een verlegging van de stedelijke zwaartepunten, al bleef zelfs dan de stedelijke kern gehandhaafd. Ook de aanleg van de spoorwegen heeft daarin geen verandering gebracht. De stedelijke kernen behielden toen hun centrumfunctie, ook al breidde die functie zich toen uit in de richting van de stations. Voor de hier onderzochte negen steden heeft zich alleen in Rotterdam een verplaatsing van de stedelijke kern voorgedaan. De grote invloed van aanwezige ruimtelijke structuren op de latere ontwikkelingen kunnen we aanduiden met de historisch-economische term *padafhankelijkheid*. Het benadrukt het belang van kennis van de lange termijnontwikkeling voor het begrip van de stadsplattegronden. De ruimtelijke structuur van de steden valt zonder kennis van de beginsituatie en de ruimtelijke transformaties door de tijd niet te begrijpen.

### **Vervolgonderzoek**

Deze studie geeft aanleiding tot vervolgonderzoek. De nadruk lag in het voorgaande op het bieden van een overzicht van de ruimtelijke ontwikkelingen van negen steden over een lange termijn, waardoor dit proefschrift in veel opzichten niet anders kan zijn dan een verkennende studie. Daarbij is duidelijk geworden dat vele thema's nog weinig of geen aandacht hebben gekregen in de literatuur. Hieronder worden enkele mogelijke lijnen aangegeven, die binnen het kader van dit proefschrift helaas niet aan bod konden komen, maar in de toekomst aandacht verdienen.

De steden in het Randstadgebied werden vanaf de dertiende eeuw opgenomen in het bovenregionale goederenvervoer en vervulden in de achtereenvolgende periodes een verschillende rol in het economische systeem. Een vergelijking van de steden in het Randstadgebied met een andere stedengroep ligt voor de hand. In hoeverre zijn er parallellen en verschillen zichtbaar in de ruimtelijke ontwikkeling over de lange termijn? Wat zegt dat over verschuivingen in de economische en demografische zwaartepunten in Europa? De ruimtelijke transformaties op hoofdlijnen kunnen aansluiten bij het onderzoek van Pirenne en Braudel. Een eerste stap kan zijn de steden in Noord-Italië, Vlaanderen en langs de Oostzee in verband te brengen met de steden in het Randstadgebied. Zo kan worden aangesloten bij Anderssons model van de vier logistieke revoluties. Het zou interessant zijn de historische ontwikkeling van de stadsplattegronden te koppelen aan de vierde revolutie, waar momenteel sprake van is. Zo kunnen onderzoeksresultaten van betekenis zijn voor toekomstige ontwikkelingen.

De infrastructurele inbedding is een belangrijke voorwaarde gebleken voor de wording en ontwikkeling van de stadsplattegronden. Aan de bestuurlijke daadkracht kon weinig aandacht worden besteed, maar de informatie die zo nu en dan opdook maakt nieuwsgierig. De mogelijke invloed van de bestuurlijke verschillen, zowel tussen de steden als in tijd, kan verder worden onderzocht. Welke invloed had bijvoorbeeld de Opstand en de ontwikkeling van een nieuwe bestuurlijke structuur op de ruimtelijke ontwikkeling van de steden? In de zeventiende eeuw gaf Rotterdam bij haar aanspraken op een route langs de Hildam bijvoorbeeld aan dat oude ordonnantiën niet meer zouden gelden. En wat betekende de economische overmacht van Amsterdam voor de besluitvorming in de Staten van Holland ten aanzien van de infrastructuur en de ruimtelijke ontwikkeling? De vraag is in hoeverre de machtsverhoudingen tussen de steden er door veranderden. Dat Gouda nog tot ver in de zeventiende eeuw de verbeteringen van de vaarwegen wist tegen te houden is gezien de veranderde economische verhoudingen in de zeventiende eeuw opmerkelijk.

Economische veranderingen hadden sociale transformaties tot gevolg. Zo leidde in de middeleeuwen de toename van handel en specialisatie in de nijverheid tot hogere inkomens en het ontstaan van nieuwe machtsverhoudingen, zoals de opkomst van een zelfbewuste handelsklasse. De relatie tussen veranderingen in machtsverhoudingen en de stadsplattegronden vormt een nog grotendeels onontgonnen terrein maar is veelbelovend.

Vergelijkende analyse van de architectuur van publieke gebouwen kan de resultaten van dit onderzoek verdiepen, zowel studie naar de huisvesting van functies als naar de architectonische vormgeving. Het door R. Stenvert geopperde onderzoek om gebouwen en architectonische objecten met elkaar te vergelijken, waarvoor de serie Monumenten in Nederland als basis kan dienen, is dan ook van groot belang. In de zeventiende eeuw kregen verschillende steden bijvoorbeeld een groot aantal kerkgebouwen voor diverse gezindten, wat iets zegt over de invloed van immigrantengroepen. Qua vormgeving valt op dat de diverse steden voor dezelfde architecten en vormgeving kozen. Onderlinge beïnvloeding en de wil tot het positioneren van de eigen stad ten opzichte van de overige steden zijn onderzoeksthema's die verder onderzocht kunnen worden.

De herbestemming van kloosterterreinen ten gevolge van de Reformatie mag niet ongenoemd blijven. Naar dit uitzonderlijk boeiende thema is verbluffend weinig onderzoek gedaan en vergelijkende studies naar de ontwikkelingen in verschillende steden ontbreken.

# Literatuur

- Abels, P.H.A.M. (red.), *Duizend jaar Gouda: een stadsgeschiedenis* (Hilversum 2002).
- Abrahamse, J.E., *De grote uitleg van Amsterdam. Stadsontwikkeling in de zeventiende eeuw* (Bussum 2010).
- Aerts, R., P. de Rooy (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Deel III: 1813-1900. Hoofdstad in aanbouw* (Amsterdam 2006).
- Andersson, Å.E., 'The four logistical revolutions', in: *Papers of the regional science association* (Philadelphia 1986) vol. 59, pp. 1-12.
- Andersson, D.E., Å.E. Andersson, 'Infrastructural change and secular economic development', in: *Technological Forecasting and Social Change* 75 (2008), pp. 799-816.
- Andersson, Å.E., D.E. Andersson, 'Creative Cities and the New Global Hierarchy', in: *Appl. Spatial Analysis* (2015) 8, pp. 181-198.
- Annema, W., 'Het Oostindische huis te Delft', in: Houtzager H.L., e.a. (red.), *Delft en de Oostindische compagnie* (Amsterdam 1987a), pp. 119-132.
- Annema, W., 'Het zeemagazijn te Delfshaven', in: Houtzager H.L., e.a. (red.), *Delft en de Oostindische compagnie* (Amsterdam 1987b), pp. 151-169.
- Arnoldus, D., 'Ontwikkeling en diversiteit van een open economie. Van stapelmarkt naar poort van Europa', in: Nijs, T. de, E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland. Deel IIIa: 1795 tot 2000* (Hilversum 2003).
- Asch van Wijck, H.M.A.J. van, *Levensschets van Henrick Moreelse. Burgemeester der stad Utrecht 1662-1664* (Utrecht 1843).
- Assema, A. van, M. de Jong-de Groot, D. van Kesteren, 'Haarlem tot en met de veertiende eeuw', in: *Westerheem* 36 (1987), pp. 118-124.
- Bakker, B., 'De zichtbare stad 1578-1813', in: Frijhoff, W., M. Prak (red.) *Geschiedenis van Amsterdam 1578-1650. Centrum van de wereld* (Amsterdam 2004), pp. 16-101.
- Bavel, B. van, J. Luiten van Zanden, 'The Jump-Start of the Holland economy during the Late-medieval Crisis, c. 1350-1500', in: *The economic history review*, vol. 57, nr. 3, 2004, pp. 503-532.
- Beekman, A.A., *De wateren van Nederland. Aardrijkskundig en geschiedkundig beschreven* ('s-Gravenhage 1948).
- Benschop, R., T. de Bruijn, I. Middag, *Historische atlas van Dordrecht. Stad in het water* (Nijmegen 2013).
- Berends, G., 'Het armamentarium tot 1667', in: Spaander, I.V.T., R.-A. Leeuw (red.), *De stad Delft. Cultuur en maatschappij van 1572 tot 1667* (Delft 1981), pp. 51-54.
- Berg, B. van den, H.J. Sprokholt, 'Begrensd door muren en wallen', in: Abels, P.H.A.M., K. Goudriaan e.a. (red.), *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis* (Hilversum 2002), pp. 275-295.
- Berg, B. van den, H.J. Sprokholt, 'De grenzen overschreden', in: Abels, P.H.A.M., K. Goudriaan e.a. (red.), *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis* (Hilversum 2002), pp. 495-524.
- Berns, J.B., P.A. Henderikx e.a. (red.), *Feestbundel aangeboden aan prof.dr. D.P. Blok* (Hilversum 1990), pp. 60-72.
- Bik, J.G.W.F., *Vijf eeuwen medisch leven in een Hollandse stad* (Assen 1955).
- Blockmans, W., 'De ontwikkeling van een verstedelijkte samenleving (XIde-XVde eeuw)', in: *Geschiedenis van Vlaanderen. Van oorsprong tot heden* (Brussel 1983), pp. 57-111.
- Blockmans, W., *Metropolen aan de Noordzee. De geschiedenis van Nederland, 1100-1560* (Amsterdam 2010a).
- Blockmans, W., *Land en water. De verbindende kracht van de Europese maritieme netwerken* (Leiden 2010b).
- Blok, D.P., 'Het mondingsgebied van de Oude Rijn in de vroege middeleeuwen', in: Henkes, H.E., M.C. Trierum (red.), *Rotterdam Papers V. Landschap En Bewoning Rond De Mondingen Van Rijn, Maas En Schelde. A Contribution To Prehistoric, Roman And Medieval Archaeology* (Rotterdam 1986).
- Blijstra, R., *2000 jaar Utrecht. Stedebouwkundige ontwikkeling van castrum tot centrum* (Utrecht/Antwerpen 1969).
- Boekraad, C. e.a. (red.), *Architectuurgids Delft* (Utrecht 2009).
- Boer, D.E.H. de, *Graaf en grafiek. Sociale en economische ontwikkelingen in het middeleeuwse 'Noordholland' tussen +/- 1345 en +/- 1415* (Leiden 1978).
- Boer, D.E.H. de, 'Op weg naar volwassenheid. De ontwikkeling van productie en consumptie in de Hollandse en Zeeuwse steden in de dertiende eeuw', in: Cordfunke, E.H.P., F.W.N. Hugenholtz, K. Sierksma (red.), *De Hollandse stad in de dertiende eeuw* (Zutphen 1988), pp. 28-43.
- Boer, D.E.H. de, 'Waer mede sal men den cogge laden?. Enkele aspecten van de laat-middeleeuwse handel in de Nederlanden, tot ca. 1470', in: Carmiggelt, A. (red.), *Rotterdam Papers VII. A contribution to medieval archaeology* (Rotterdam 1992), pp. 51-60.
- Boerefijn, W., 'De totstandkoming van de stedelijke vorm', in: Rutte, R., *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht* (Hilversum 2005), pp. 123-142.
- Bont, C. de, *Delfts water. Tweeduizend jaar bewoning door waterbeheer in het Delftse* (Delft/Zutphen 2000).
- Bonke, H., *De kleyne mast van de Hollandse coopsteden. Stadsontwikkeling in Rotterdam 1572-1795* (Amsterdam 1996).
- Boom, H. ten, *De reformatie in Rotterdam 1530-1585* (Amsterdam 1986).
- Borger, G., F. Horsten e.a., 'Twaalf eeuwen ruimtelijke transformatie in het westen van Nederland in zes kaartbeelden', in: *OverHolland 10/11* (Amsterdam 2011), pp. 5-101.
- Borger, G., F.H. Horsten, J.F. Roest, *De dam bij Hoppenesse. Gevolgen voor de afwatering van het gebied tussen Oude Rijn en Hollandsche IJssel, 1250-1600* (Hilversum 2016).
- Bosma, K., *Ruimte voor een nieuwe tijd. Vormgeving van de Nederlandse regio 1900-1945* (1993).
- Bosma, K., A. Mekking, K. Ottenheim, A. van der Woud (red.), '2000', in: *Bouwen in Nederland* (Zwolle 2007).

- Brand, N., 'De opkomst van de Randstad. Een verkenning volgens de rank-size rule (11de-21ste eeuw)', in: *OverHolland 9* (Amsterdam 2010), pp. 55-82.
- Brand, N., 'Waterwegen en stedelijke belangen. De invloed van infrastructuur op het Hollandse stedenpatroon (1200-1560)', in: *OverHolland 10/11* (Amsterdam 2011), pp. 127-147.
- Brand, N., *De wortels van de Randstad. Overheidsinvloed en stedelijke hiërarchie in het westen van Nederland tussen de 13de en 20ste eeuw* (dissertatie TU Delft 2013).
- Braudel, F., *Beschaving, economie en kapitalisme (15e - 18e eeuw)* (Parijs 1987).
- Brouwer, H.C., 'Stedebouwkundige veranderingen als gevolg van de opheffing van de kloosters in 1572', in: Spaander, I.V.T., R.-A. Leeuw (red.), *De stad Delft. Cultuur en maatschappij van 1572 tot 1667* (Delft 1981), pp. 37-40.
- Brugman, J., 'Van vele markten thuis: de bloeitijd van de Utrechtse markten 1500-1850', in: Brugman, J., H. Buitter, K. van Vliet, *Markten in Utrecht. Van de vroege middeleeuwen tot nu* (Utrecht 1995).
- Bruin, de M.W.J., H. Dam (red.), *Utrecht aan de werf* (Utrecht 1995, 4de druk, 1ste druk 1987).
- Bruin, R.E. de, P.D. 't Hart (red.) 'Een paradijs vol weelde'. *Geschiedenis van de stad Utrecht*. (Utrecht 2003, eerste druk 2000).
- Buitelaar, A.L.P., *De Stichtse ministerialiteit en de ontginningen in de Utrechtse Vechtstreek* (Hilversum 1993).
- Bult, E. J. (red.), *Archeologisch onderzoek tussen Oude Delft en Westvest* (Delft 1992).
- Van den Burg, L., *Urban Analysis Guidebook. Typomorphology* (Delft 2004).
- Burg, L. van den, 'Zoeken naar een passend gebouw. Een reconstructie van de stedelijke inpassing van het Amsterdamse stadhuis op basis van de vroedschapsresoluties, 1639-1648', in: *Bulletin KNOB* 108 (2009) 2, pp. 58-71.
- Burgers, J.W.J., E.C. Dijkhof, *De oudste stadsrekeningen van Dordrecht 1283-1287* (Hilversum 1995).
- Burke, G.L., *The making of Dutch Towns. A study in Urban Development from the Tenth to the Seventeenth Centuries* (London 1956).
- Carasso-Kok, M. (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Deel I: tot 1578. Een stad uit het niets* (Amsterdam 2004).
- Carmiggelt, A. (red.), *Rotterdam Papers VII. A contribution to medieval archaeology* (Rotterdam 1992).
- Carmiggelt, A., A.J. Guiran, 'De oorsprong van de stad Rotterdam. Archeologisch onderzoek van de middeleeuwse dam in de Rotte', in: *BOOR balans 3. Archeologisch onderzoek in het tracé van de Willemsspoortunnel te Rotterdam* (Rotterdam 1997a).
- Carmiggelt, A., 'Laat- en postmiddeleeuwse bewoningssporen aan de Hoogstraat te Rotterdam', in: *BOORbalans 3* (1997b).
- Clement-van Alkemade, M.H.G., B.M.J. Speet, A.G. van der Steur, *Historische plattegronden van Nederlandse steden. Deel 6 Haarlem* (Alphen aan den Rijn 1993).
- Cremer, E., *Bolwerken als stadsparken* (Delft 1981).
- Dekker, C., *Het Kromme Rijngebied in de Middeleeuwen. Een institutioneelgeografische studie. Stichtse Historische Reeks 9* (Zutphen 1983), pp. 150-161.
- Denslagen, W. (red.), *De Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst. Gouda* (Zwolle/Zeist 2001).
- Diederiks, H.A., P.C. Spierenburg, 'Economische en sociale ontwikkelingen', in: Ree-Scholten, G.F. van der, *Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem, 1245-1995* (Hilversum 1995), pp. 169-197.
- Dinter, M. van, 'The Roman Limes in the Netherlands: how a delta landscape determined the location of the military structures', in: *Netherlands Journal of Geosciences* 921 (2013), pp. 1132.
- Dirkzwager, J.M., 'Scheepsbouw', in: H.W. Lintsen e.a. (red.) *Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving, 1800-1980. Deel IV: Delfstoffen, machine- en scheepsbouw, stoom, chemie, telegrafie en telefonie* (Zutphen 1993), pp. 67-102.
- Donkersloot-de Vrij, M., *Kaarten van Utrecht* (Utrecht 1989).
- Dijkhof, E.C., m.m.v. Kruisheer, J.G., *Oorkondenboek van Holland en Zeeland tot 1299. Deel V 1291 tot 1299* (Assen/Maastricht 2005).
- Engel, H., 'Architectonisch ontwerp en stadsanalyse', in: *OverHolland 1* (Nijmegen 2004), pp. 23-40.
- Engel, H., 'Randstad Holland in kaart', in: *OverHolland 2* (Nijmegen 2005), pp. 23-44.
- Engel, H., I. Pané, O. van der Bogt, 'Atlas Randstad Holland', in: *OverHolland 2* (Nijmegen 2005), pp. 45-72.
- Engel, H., E. Gramsbergen, 'Het eerste beursgebouw en de vorming van het centrum van Amsterdam', in: *OverHolland 3* (Nijmegen 2006), pp. 57-88.
- Essen, G. van, M. Hurx, 'Ontwerpen en bouwen in de Hollandse stad deel 1', in: *OverHolland 8* (Amsterdam 2009), pp. 3-30.
- Essen, G. van, M. Hurx, G. Medema, 'Ontwerpen en bouwen in de Hollandse stad deel II', in: *OverHolland 9* (Amsterdam 2010), pp. 25-54.
- Faber, D.E.A., R.N.J. Rommes, 'Op weg naar stabiliteit (1618-1747)', in: Bruin, R.E. de, P.D. 't Hart e.a. (red.) 'Een paradijs vol weelde'. *Geschiedenis van de stad Utrecht* (Utrecht 2000), pp. 251-313.
- Filarski, R., *Van transport naar mobiliteit deel 1. De transportrevolutie 1800-1900* (Zutphen 2008).
- Frijhoff, W., H. Nusteling en M. Spies (red.), *Geschiedenis van Dordrecht. Deel 2: van 1572 tot 1813* (Hilversum 1998).
- Frijhoff, W., M. Prak (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Deel II-1: 1578-1650. Centrum van de wereld* (Amsterdam 2004).
- Frijhoff, W., M. Prak (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Deel II-2: 1650-1813. Zelfbewuste stadstaat* (Amsterdam 2005).
- Fuchs, J.M., *Beurt- en wagenveren* (Amsterdam 1946).
- Gaag, S. van der, *Historische atlas van Delft. Stad van ambacht en techniek* (Nijmegen 2015).
- Gelder, H.E., van, 'De "draperie" van Den Haag', in: *Die Haghe. Bijdragen en mededelingen* (Den Haag 1907), pp. 229-350.
- Genuchten, S. van, 'De expansie van handel en industrie', in: Denslagen, W. (red.), *Gouda. De Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst* (Zwolle 2001), pp. 387-404.
- Geurtsen, R., *Locatie Zuidpoort Delft: stadsmorfologische atlas* (Delft 1988).
- Geurtsen, R., *History of European urbanism from Netherlands perspective* (2009).

- Gilijamse, R., H. Bonke (red.), *De haven van Amsterdam. Zeven eeuwen ontwikkeling* (Bussum 2009).
- Gramsbergen, E., 'Verborgene Amsterdam: het Binnengasthuis en de transformatie van de voormalige kloosterterreinen na de Alteratie', in *OverHolland 6* (Nijmegen 2008), pp. 21-37.
- Gramsbergen, E., *Kwartiermakers in Amsterdam. Stedelijke instellingen als aanjagers van de ruimtelijke ontwikkeling, 1580-1880* (Nijmegen 2014).
- Groenveld, S., J.A.F. de Jongste e.a., 'Geografische, institutionele en politieke ontwikkelingen', in: Ree-Scholtens, G.F. van der, *Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem, 1245-1995* (Hilversum 1995), pp. 141-168.
- Groenveld, S., *Het twaalfjarig bestand 1609-1621. De jongelingsjaren van de Republiek der Verenigde Nederlanden* (Den Haag 2009).
- Guiran, A.J., *Sporen door het verleden: archeologisch onderzoek tijdens de aanleg van de Willemsspoortunnel door Rotterdam* (Overdruk uit Westerheem XXXVIII-6-1989).
- Halbertsma, M., *En maar altoos duurt het vitten op het nieuwe raadhuis voort. Het Rotterdamse stadhuis als representatie van Rotterdam 1912-1929* (Zwolle 1999).
- Ham, W. van der (red.), *Hoge dijken, diepe gronden: land en water tussen Rotterdam en Gouda. Een geschiedenis van Schieland* (Utrecht 2004).
- Hamelaars, M., *Kaarten van Amsterdam Deel 1 1538-1865* (Bussum 2013).
- Havers, E., 'De Dordtse ruimte: veranderend beeld van stad en omgeving', Frijhoff, W., H. Nusteling en M. Spies (red.), *Geschiedenis van Dordrecht. Deel 2: van 1572 tot 1813* (Hilversum 1998).
- Heinemeijer, 'Amsterdamse markten', in: Heinemeijer, W.F., M.F. Wagenaar e.a., *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie* (Ede/ Antwerpen 1987), pp. 52-53.
- Heinemeijer, W.F., M.F. Wagenaar e.a., *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie* (Ede/ Antwerpen 1987).
- Heiningen, E. van, *Hoekstenen van historisch Dordrecht. Onderzoek naar de bewonings- en bouwgeschiedenis van de panden Henegouwen en Roodenburch, aan de Gravenstraat/Wijnstraat te Dordrecht* (Dordrecht 2005).
- Henderix, P.A., *De oudste bedelordekloosters in het graafschap Holland en Zeeland. Het ontstaan van bedelordekloosters voor ca. 1310 te Dordrecht, Middelburg, Zierikzee en Haarlem, alsmede enige aspecten van de plaats van deze kloosters in het stedelijk leven en daarbuiten gedurende de middeleeuwen. Hollandse Studiën 10* (Dordrecht 1977).
- Herwaarden, J. van, D.E.H. de Boer, F.J.W. van Kan (red.), *Geschiedenis van Dordrecht. Deel I tot: 1572* (Hilversum 1996).
- Herwijnen, G. van, C. van de Kieft, J.C. Visser, J.G. Wegner, (red.), *Historische Stedenatlas van Nederland. Afl. 1 Haarlem* (Delft 1982, 2de herziene druk).
- Herwijnen, G. van, 'Historische stedenatlas van Nederland. Probleemstelling, doel en werkwijze', in: Cappon, C.M. (red.), *Ad fontes. Opstellen aangeboden aan prof.dr. C. van de Kieft ter gelegenheid van zijn afscheid als hoogleraar in de middeleeuwse geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam* (Amsterdam 1984), pp. 445-459.
- Heslinga, M.W., A.P. de Klerk, H. Schmal, T. Stol, A.J. Thurkow, *Nederland in kaarten. Verandering van stad en land in vier eeuwen cartografie* (Ede/Antwerpen 1985).
- Hibben, C.C., *Gouda in revolt. Particularism and pacifism in the revolt of the Netherlands 1572-1588* (Utrecht 1983).
- Hoekstra, T., 'Utrecht until ca. 1150. A critical evaluation of Cees van Rooijen's article in MMM1 on an early and a high medieval topic of Utrecht topography', in: *Medieval and Modern Matters. Archaeology and Material Culture in the Low Countries* vol. 2 (2011), pp. 213-215.
- Hohenberg, P.M., L.H. Lees, *The making of urban Europe 1000-1950* (Cambridge/London 1985).
- Holk, A. F.L. van, 'Maritieme archeologie van de kogge', in: Brand, H., E. Knol (red.), *Koggen, Kooplieden en Kantoren. De Hanze, een praktisch netwerk* (Groninger Hanze Studies 4). (Hilversum / Groningen 2010).
- Hoppenbrouwers, P., 'Van waterland tot stedenland', in: Nijs T. de, E. Beukers, *Geschiedenis van Holland tot 1572 Deel 1*. (Hilversum 2002), pp. 103-148.
- Horsten, F.H., *Doorgaande wegen in Nederland 16e tot 19e eeuw. Een historische Wegenatlas van Nederland* (Amsterdam 2005).
- Huizinga, J., 'De opkomst van Haarlem', in: *Verzamelde werken deel 1* (Haarlem 1948), pp. 203-364.
- Hulzen, A. van, *Utrechtse kloosters en gasthuizen* (Baarn 1986).
- Hulzen, A. van, *Utrecht. Een beknopte geschiedenis van de oude bisschopsstad* (Utrecht 1994).
- Hurx, M., *Architect en aannemer. De opkomst van de bouwmarkt in de Nederlanden 1350-1530*, (Nijmegen 2012).
- Jacobs, E., D. Olthof, A., Pavlovic, 'Antoniestraat 6 en 8: potten en putten', in: *Haarlems Bodemonderzoek* 34 2000 (februari 2002).
- Jansma, T.S., 'De betekenis van Dordrecht en Rotterdam omstreeks het midden der zestiende eeuw', in: Jansma, T.S., *Tekst en uitleg. Historische opstellen aangeboden aan de schrijver bij zijn aftreden als hoogleraar aan de Universiteit van Amsterdam* (Den Haag), pp. 146-177. Eerder verschenen in: *De Economist* 92 (1943), pp. 212-250.
- Jonge, J.A. de, 'Delft in de negentiende eeuw. Van stille nette plaats tot centrum van industrie', in: *Economisch en SociaalHistorisch Jaarboek* (1974) 37, pp. 145-247.
- Kaptein, H., *De Hollandse textielnijverheid 1350-1600. Conjunctuur en continuïteit* (Hilversum 1998).
- Ketner, F., *Amsterdam en de binnenvaart door Holland in de vijftiende eeuw* (Den Haag 1944).
- Ketner, F., *Handel en scheepvaart van Amsterdam in de vijftiende eeuw* (Leiden 1946).
- Kieft, C. van de, in: Baart, J.M. e.a., *De Hollandse stad in de dertiende eeuw* (Zutphen 1988), pp. 113-120.
- Kistemaker, R., 'Amsterdamse markten. De goederenvoorziening in de 16e-18e eeuw', in: Heinemeijer, W.F., M.F. Wagenaar e.a. (red.), *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie* (Ede 1987), pp. 52-55.
- Klerk, L. de, *De modernisering van de stad (1850-1914). De opkomst van de planmatige stadsontwikkeling in Nederland* (Rotterdam 2008).
- Koch, A.C.F., *Oorkondenboek van Holland en Zeeland tot 1299. Deel I eind van de 7e eeuw tot 1222* (Den Haag 1970).

- Koene, B., 'Aske. De lokalisatie van een 9de eeuws koningsgoed', in: *Holland* (2008) 404, pp. 289-300.
- Kok, M.A., 'Willem van Oranje en Delft', in: Spaander, I.V.T., R.-A. Leeuw (red), *De stad Delft. Cultuur en maatschappij van 1572 tot 1667* (Delft 1981), pp. 14-15.
- Kooij, P., V. Sleebe (red.), *Geschiedenis van Dordrecht. Deel 3: van 1813 tot 2000* (Hilversum 2000).
- Kruising, C.G.M., van, J.G. Kruisheer, G. Verhoeven, *Delft 15 april 1246* (Delft 1996).
- Kruisheer, J.G., *Oorkondenboek van Holland en Zeeland tot 1299. Deel II 1222 tot 1256* (Assen/Maastricht 1986) OHZ II.
- Kruisheer, J.G., *Oorkondenboek van Holland en Zeeland tot 1299. Deel III 1256 tot 1278* (Assen/Maastricht 1992) OHZ III.
- Kruisheer, J.G., *Oorkondenboek van Holland en Zeeland tot 1299. Deel IV 1278 tot 1291* (Assen/Maastricht 1997) OHZ IV.
- Kuile, ter, E.H., 'De vleeshal te Delft', in: *Bulletin KNOB*, 6de serie, jrg. 15 (1962).
- Laar, P. van de, M. van Jaarsveld, *Historische atlas van Rotterdam. De groei van de stad in beeld*. (Amsterdam 2004).
- Laar, P. van de, A. van der Schoor, 'Nieuwe stadsstudies besproken', in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 3 (2006) 6, pp. 143-148.
- Laar, P. van de, *Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw* (Zwolle 2009).
- Laar, P. van de, K. Zweerink, 'De Randstad. Een vreemde metropool', in: *Historisch tijdschrift Holland* (2009) 3, pp. 187-206.
- Lambert, Audrey M., *The Making of the Dutch Landscape* (London, 1985 2de druk).
- Lamberts, B., A.F.J. Niemeijer, *Dordrecht. Architectuur en stedenbouw 1850-1940* (Dordrecht/Zwolle 2002).
- Lesger, C., *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden ca. 1550-ca. 1630* (Hilversum 2001).
- Lourens, P., J. Lucassen, *Inwonertallen van Nederlandse steden ca. 1300-1800* (Amsterdam 1997).
- Lugt, F., *Het ontstaan van Leiden. Over de burggraaf, de opwas, het stadsrecht* (Leiden 2012).
- Maanen, R.C.J., van, J. Marsilje (red.), *De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 1: Leiden tot 1574* (Leiden 2002).
- Maanen, R.C.J., van, S. Groenveld (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 2: 1574-1795* (Leiden 2003).
- Maanen, R.C.J., van, 'Stadsbeeld en ruimtelijke ordening', in: Maanen, R.C.J., van, S. Groenveld (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad 1574-1795 deel 2* (Leiden 2003), pp. 16-41.
- Maanen, R.C.J., van, B.M.A de Vries (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 3: 1795-1896* (Leiden 2004).
- Maanen, R.C.J., van, J.C.H. Blom (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 4: vanaf 1896* (Leiden 2004).
- Maanen, R.C.J., van, 'Het stadsbeeld en de invulling van de stedelijke ruimte', in: Maanen, R.C.J., van, B.M.A de Vries (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad 1795-1896 deel 3* (Leiden 2004a), pp. 16-39.
- Maanen, R.C.J., van, 'De stedelijke ruimte', in: Maanen, R.C.J., van, J.C.H. Blom (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad vanaf 1896 deel 4* (Leiden 2004b), pp. 14-41.
- Marsilje, J.W., 'De geografische, institutionele en politieke ontwikkelingen', in: Ree-Scholten, G.F. van der (red.), *Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem 1245-1995* (Hilversum 1995), pp. 19-45.
- Marsilje, J.W., 'Een ontluikende stad: economisch en sociaal leven in het middeleeuwse Haarlem', in: Ree-Scholten, G.F. van der (red.), *Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem 1245-1995* (Hilversum 1995), pp. 46-62.
- Marsilje, J.W. (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad deel 1 tot 1574*. (Leiden 2002).
- Marsilje, J.W., 'Het economische leven', in: Maanen, R.C.J., van (red.), *De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 1 Leiden tot 1574* (Leiden 2002), pp. 95-111.
- Medema, G., *'In zo goede order als in eenige stad in Holland'. Het stedelijk bouwbedrijf in Holland in de achttiende eeuw* (dissertatie Universiteit Utrecht 2008).
- Meyer, H., *De stad en de haven: stedenbouw als culturele opgave in Londen, Barcelona, New York en Rotterdam: veranderende relaties tussen stedelijke openbare ruimte en grootschalige infrastructuur* (Utrecht 1996).
- Meyer, H., 'Van Plan naar Project: Analyse en Ontwerp', in: Van den Burg, L., *Urban Analysis Guidebook. Typomorphology* (Delft 2004), pp. 11-15.
- Miellet, R., *Honderd jaar grootwinkelbedrijf in Nederland* (Zwolle 1993).
- Mieris, F. van, *Groot charterboek der graaven van Holland, van Zeeland en heeren van Vriesland. Deel II* (Leiden 1754).
- Mieris, F. van, *Groot charterboek der graaven van Holland, van Zeeland en heeren van Vriesland. Deel III* (Leiden 1755).
- Mil, Y. van, 'Nieuwe infrastructuur en stedelijke expansie 1850-1940', in: Abrahamse, J.E., A. van der Zee, M. Kosian (red.), *Atlas van de Schie. 2500 jaar werken aan land en water* (Bussum 2016), pp. 125-147.
- Mom, G., R. Filarski, *Van transport naar mobiliteit. Deel 2. De mobiliteitsexplosie 1895-2005* (Zutphen 2008).
- Monde, N. van der, *Geschied- en oudheidkundige beschrijving van de pleinen, straten, stegen, waterleidingen, wedden, putten en pompen der stad Utrecht deel 1* (Utrecht 1844).
- Monde, N. van der, *Geschied- en oudheidkundige beschrijving van de pleinen, straten, stegen, waterleidingen, wedden, putten en pompen der stad Utrecht deel 2* (Utrecht 1845).
- Mulder, A., 'De kloosterkerk te 's Gravenhage', in: *Die Haghe. Bijdragen en mededeelingen* (Den Haag 1907), pp.359- 438
- Musterd, S., B. de Pater, *Randstad Holland. Internationaal, regionaal, lokaal* (1992).
- Neve, R. de, A. van Heezik, 'Verbonden door het water. Binnenvaart en zeehavens in Holland', in: Beukers, E. (red.), *Hollanders en het water. Twintig eeuwen strijd en profijt. Deel 1* (Hilversum 2007), pp. 169-273.
- Nicholas, D., *Town and countryside: social, economic and political tensions in fourteenth century Flanders* (2012).
- Niemeijer, A.F.J., 'Een aangeharkt en dichtbevolkt land. Waterstaat, infrastructuur en verstedelijking', in: Nijs, T. de, E. Beukers, *Geschiedenis van Holland 1795 tot 2000 deel IIIa* (Hilversum 2003).
- Numan, A.M., 'Het verblijf van de graven van Holland in Haarlem', in: *Haarlems Bodemonderzoek* 32 1998 (Haarlem 1999).
- Nijs, de, T., 'Economie', in: De Nijs, T., J. Sillevius (red.), *Den Haag geschiedenis van een stad. Negentiende en twintigste eeuw. Deel 3* (Zwolle 2005), pp. 148-176.

- Nusteling, H. 'Het stapelrecht beknot, de zeehandel ingeperkt', in: Frijhoff, W., H. Nusteling en M. Spies (red.), *Geschiedenis van Dordrecht. Deel 2: van 1572 tot 1813* (Hilversum 1998).
- Nijs, T.A.H. de, J.J.Th. Sillevis, *Den Haag: geschiedenis van de stad. Deel 3: Negentiende en twintigste eeuw* (Zwolle 2005).
- Oerle, H.A. van, *Leiden binnen en buiten de stadsvesten. De geschiedenis van de stedenbouwkundige ontwikkeling binnen het Leidse rechtsgebied tot aan het einde van de Gouden Eeuw* (Leiden 1975).
- Oosterbaan, D.P., *De Oude Kerk te Delft gedurende de Middeleeuwen* (Den Haag 1973).
- Palmboom, E.N., *Het kapittel van Sint Jan te Utrecht. Een onderzoek naar verwerving, beheer en administratie van het oudste goederenbezit elfdeveertiende eeuw. Amsterdamse Historische Reeks, Grote Serie, 20* (Hilversum 1995), pp. 209-243.
- Pater, B. de, 'Van land met steden tot stedenland. Een kleine historische stadsgeografie van Nederland', in: *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 7 (1989) nr. 2, pp. 41-54.
- Pinkse, V.C.C.J., 'Het goudse kuitbier', in: Scheygrond, A. e.a., *Gouda. Zeven eeuwen stad 1272-1972* (Gouda 1972), pp. 91-128.
- Pirenne, H., 'L'origine des constitutions urbaines au Moyen Age', in: *Revue Historique* LVII (1895).
- Poldermans, M., E. Jacobs, 'Catalogus van archeologisch onderzoek in Haarlem', in: *Haarlems Bodemonderzoek* 27 (1993): 5-56.
- Posthumus, N.W., *Bronnen tot de geschiedenis van de Leidsche textielnijverheid. Eerste deel 1333-1480* (Den Haag 1910).
- Posthumus, N.W., *De geschiedenis van de Leidsche lakenindustrie. Deel I De Middeleeuwen* (Den Haag 1908).
- Posthumus, N.W., *De geschiedenis van de Leidsche lakenindustrie. Deel II De nieuwe tijd* (Den Haag 1939a).
- Posthumus, N.W., *De geschiedenis van de Leidsche lakenindustrie. Deel III De nieuwe tijd* (Den Haag 1939b).
- Postma, J., 'De tiërcering van 1810. Voorgeschiedenis, besluitvorming en nasleep', in: H. Boels (red.) *Overheidsfinanciën tijdens de Republiek en het Koninkrijk, 1600-1850* (Hilversum 2012), pp. 163-188.
- Prak, M., *Gouden Eeuw. Het raadsel van de Republiek* (Nijmegen 2002).
- Ratsma, P., 'Topografische ontwikkelingen in Rotterdam in relatie tot handel, scheepvaart en nijverheid van de dertiende tot de zestiende eeuw', in: Carmiggelt, A. (red.), *Rotterdam Papers VII. A contribution to medieval archaeology* (Rotterdam 1992), pp. 135-153.
- Raue, J.J., *De stad Delft; vorming en ruimtelijke ontwikkeling in de late Middeleeuwen: interpretatie van 25 jaar binnenstadsonderzoek* (Delft 1983).
- Ree-Scholten, G.F. van der, (red.), *Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem 1245-1995* (Hilversum 1995).
- Regteren Altena, van H.H., B.M.J. Speet, *Middeleeuws Haarlem. Een archeologische en stadsvergelijkende verkenning. Overdruk uit Bulletin KNOB jaargang 81, 1982*, pp. 15-42.
- Renes, H., *Historische atlas van de stad Utrecht. Twintig eeuwen ontwikkeling in kaart gebracht* (Amsterdam 2005).
- Renes, H., 'De stad in het landschap', in: Rutte, R., H. van Engen, *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht* (Hilversum 2005).
- Renting, R.A.D., *Rotterdam in de zeventiende en achttiende eeuw* (Delft geen datum).
- Rooy, P. de (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Deel IV: 1900-2000. Tweestrijd om de hoofdstad* (Amsterdam 2007).
- Rooijen, C. van, 'Utrecht in de periode 700-1200. Een archeologische geschiedenis van de stad en een vernieuwde kijk op de vicus Stathe', in: *Jaarboek Oud-Utrecht* (Utrecht 2010), pp. 6-46.
- Rutte, R., 'Landschap vol steden. Over het ontstaan van de Nederlandse steden en hun plattegronden van de elfde tot de vijftiende eeuw', in: *OverHolland 2* (Nijmegen 2005a) pp. 73-90.
- Rutte, R., 'Stadslandschappen. Een overzicht van de stadswording in Nederland van de elfde tot de vijftiende eeuw', in: Rutte, R., H. van Engen, *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht* (Hilversum 2005b), pp. 143-169.
- Rutte, R., 'Groeien en krimpen in de Hollandse stad. Stadsuitbreidingen, stedenbouw en ontstedelijking in Holland van de veertiende tot de negentiende eeuw', in: *OverHolland 3* (Nijmegen 2006), pp. 57-88.
- Rutte, R., 'Historische atlanten, stadsmonografieën en het onderzoek naar de ruimtelijke transformatie van Nederlandse steden', in: *OverHolland 8* (Nijmegen 2009a), pp. 116-121.
- Rutte, R., 'Stadswording in Holland (12de-14de eeuw). Ligging in het landschap en vroege ruimtelijke inrichting van de steden in het westen van Nederland', in: *Tijdschrift Holland* 41 (2009b) nr. 3, pp. 149-167.
- Rutte, R., J.E. Abrahamse (red.), *Atlas van de verstedelijking in Nederland. 1000 jaar ruimtelijke ontwikkeling* (Bussum 2014).
- Santen, B. van, *Architectuur en stedenbouw in de gemeente Utrecht 1850-1940* (Zwolle/Zeist, 1990).
- Sarfati, H., *Archeologie van een Deltastad. Opgravingen in de binnenstad van Dordrecht* (Utrecht 2007).
- Schaik, A.H.M. van, 'Een nieuwe heer en een andere leer', in: Bruin, de R.E., e.a. (red.), 'Een paradijs vol weelde'. *Geschiedenis van de stad Utrecht* (Utrecht 2000), pp. 191-249.
- Schie, D. van, 'Delfshaven. Van speelbal tot beschermd stadsgezicht', in: *Historisch Geografisch Tijdschrift* (2011) 1, pp. 25-37.
- Schimmer, J., 'De Beek binnen de oude stadsgrenzen', in: *Haarlems Bodemonderzoek* (Haarlem 1982) 16, pp. 11-26.
- Schoor, A. van der, *Het ontstaan van de middeleeuwse stad Rotterdam. Nederzettingsgeschiedenis in het Maas-Merwedegedebied van ca. 400 tot 1400* (Alphen aan den Rijn 1992).
- Schoor, A. van der, *Stad in aanwas. Geschiedenis van Rotterdam tot 1813* (Zwolle 1999).
- Schuppen, S. van, *Historische atlas van Den Haag. Van Hijfvijver tot Hoftoren* (Amsterdam 2006).
- Sigmond, J.P., *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800* (Amsterdam 1989).
- Sigmond, P., 'De havens van Dordrecht', in: Wijk, W. van (red.) *Dordt in de kaart gekeken* (Zwolle 1995), pp. 61-81.
- Simms, A., F. Opll, 'Historische Städteatlanten: Stadtgeschichte in Karten', in: *Siedlungsforschung. Archäologie-Geschichte-Geographie* 15 (1997), pp. 303-325.
- Smit, C., 'Leiden op stoom, veranderingen in de economische structuur', in: *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad 1795-1896* (Leiden 2004), pp. 52-81.
- Smit, J.G. (red.), *Den Haag. Geschiedenis van de stad Deel 1: Vroegste tijd tot 1574* (Zwolle 2004).

- Smook, R.A.F., *Binnensteden veranderen. Atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw* (Zutphen 1984).
- Spaander, I.V.T., R.A. Leeuw (red.), *De stad Delft. Cultuur en maatschappij tot 1572* (Delft 1980).
- Spaander, I.V.T., R.-A. Leeuw (red.), *De stad Delft. Cultuur en maatschappij van 1572 tot 1667* (Delft 1981).
- Spaander, I.V.T., R.-A. Leeuw (red.), *De stad Delft. Cultuur en maatschappij van 1667 tot 1813* (Delft 1982).
- Spaander, I.V.T., R.-A. Leeuw (red.), *De stad Delft. Cultuur en maatschappij van 1813 tot 1914* (Delft 1992).
- Speet, B.M.J., *Haarlem. Aflevering 1 in de reeks Historische stedenatlas van Nederland* (2de herziene druk, Delft 1982).
- Speet, B., 'Een kleine nederzetting in het veen', in: Carasso-Kok, M. (red.), *Geschiedenis van Amsterdam tot 1578. Een stad uit het niets* (Amsterdam 2004a), pp. 21-62
- Speet, B., 'Verstening, verdichting en vergroting', in: Carasso-Kok, M. (red.), *Geschiedenis van Amsterdam tot 1578. Een stad uit het niets* (Amsterdam 2004b), pp. 75-107.
- Speet, B., 'Een wereldhaven aan de Zuiderzee', in: Zoest, R. van e.a., *De Amsterdamse haven 1275-2005* (Amsterdam 2005), pp.17-37.
- Speet, B., *Historische atlas van Haarlem. 1000 jaar Spaarnestad* (Amsterdam 2006).
- Stal, K., *Den Haag in kaart gebracht. 750 jaar groei in plattegronden uit het Gemeentearchief* (Den Haag 1998).
- Stal, K., V. Kersing, 'Ruimtelijke ontwikkeling in de late middeleeuwen', in: Smit, J.G. (red.), *Den Haag. Geschiedenis van de stad Deel 1: Vroegste tijd tot 1574* (Zwolle 2004), pp. 27-76.
- Stal, K., 'Een plaats so magnificq van gebouwen', in: Wijsenbeek, Th. (red.), *Den Haag geschiedenis van de stad deel 2. De tijd van de Republiek* (Zwolle 2005), pp. 23-56.
- Steegh, A., *Monumentenatlas van Nederland. Historische nederzettingen in kaart* (2de druk 1985).
- Stenvert, R., C. Kolman e.a., *Monumenten in Nederland. Zuid-Holland* (Zwolle 2004).
- Stenvert, R., C. Kolman, *Monumenten in Nederland. Noord-Holland* (Zwolle 2006).
- Stenvert, R., c. Kolman, *Monumenten in Nederland. Flevoland. Met terugblik en registers van de complete serie* (Zwolle 2006).
- Suchtelen, A. van, A.K. Wheelock, *Hollandse stadsgezichten uit de Gouden Eeuw* (Zwolle 2009).
- Taverne, E. *In 't land van belofte: in de nieuwe stad. Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680* (Maarsse 1978).
- Tersteeg, J., 'Een bijdrage tot de geschiedenis der Binnenlandsche vaart', in: *Bijdragen voor Vaderlandsche geschiedenis en Oudheidkunde*, vierde reeks III (Den Haag/'s-Gravenhage 1903), pp. 148-215.
- Thurkow, A.J. e.a., *Atlas van Nederland. Deel 2 Bewoningsgeschiedenis* (Den Haag 1984).
- Tielhof, van, M., *De Hollandse graanhandel, 1450-1570. Koren op de Amsterdamse molen. Hollandse Historische Reeks 23* (Den Haag 1995).
- Tielhof, van, M., 'Een open economie in voor- en tegenspoed. De economische ontwikkeling van Holland', in: Nijs, de T., E. Beukers (red), *Geschiedenis van Holland. Deel II 1572-1795* (Hilversum 2002), pp. 135-180.
- Vannieuwenhuysen, B., J. Lisson, 'De stadplannen van Jacob van Deventer. Een schitterende bron voor de stads- en dorpsgeschiedenis', in: *Bladwijzer* 4, 2012, pp. 3-16.
- Verhoeven, G., *Devotie en negotie. Delft als bedevaartplaats in de late middeleeuwen* (Amsterdam 1992).
- Verhoeven, G., *Geschiedenis van Delft tot 1795. De derde stad van Holland* (Zwolle 2015).
- Verhulst, A., *The rise of cities in North-Western Europa. Themes in international urban history 4.* (Cambridge 1999).
- Verkerk, C.L., 'Tollen en waterwegen in Holland en Zeeland tot in de vijftiende eeuw', in: *Holland en het water in de middeleeuwen. Strijd tegen en gebruik en beheersing van het water* (Hilversum 1997).
- Verkerk, C.L., 'De parochie Haarlem en de religieuze stichtingen binnen haar grenzen', in: Ree-Scholtens, G.F. van der (red.), *Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem 1245-1995* (Hilversum 1995), pp. 63-87.
- Vermeer, G., mmw Willemijn H. van den Bos, 'De Amsterdamse kloosters stedenbouwkundig en architectonisch belicht', in: Schilder, M. (red.), *Amsterdamse kloosters in de Middeleeuwen* (Amsterdam 1997).
- Visscher, T., 'De houthandel van Dordrecht', in: Wijk, van W. (red.), *Dordt in de kaart gekeken* (Zwolle 1995), pp. 37-59.
- Visser, J.C., *Schoonhoven. De ruimtelijke ontwikkeling van een kleine stad in het rivierengebied gedurende de Middeleeuwen* (Assen 1964).
- Visser, J.C., 'Het Delftse stadsplan', in: *Delftse studiën. Een bundel historische opstellen over de stad Delft geschreven voor dr. E.H. ter Kuile naar aanleiding van zijn afscheid als hoogleraar in de geschiedenis van de Bouwkunst* (Assen 1967), pp. 1-19.
- Visser, J.C., 'Kavels en hofsteden', in: *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis* (Hilversum 2002), pp. 15-36.
- Vliet, van, K., 'Middeleeuws Utrecht: een markt in ontwikkeling', in: Brugman, J., H. Buiters, K. van Vliet, *Markten in Utrecht. Van de vroege middeleeuwen tot nu* (Utrecht 1995).
- Vliet, van, K., 'De stad van de burgers (1122-1304)', in: De Bruin, R.E. (red.), *'Een paradijs vol weelde'. Geschiedenis van de stad Utrecht* (Utrecht 2003, 2de druk), pp. 73-111.
- Vlis, van der, I., *Geschiedenis van Delft van 1795. Vooruit met veel verleden* (Zwolle 2016).
- Vlist, van der, E., 'De stedelijke ruimte en haar bewoners', in: Maanen, R.C.J., van (red.), *De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 1 Leiden tot 1574* (Leiden 2002), pp. 15-57.
- Vos, P., *Atlas van Nederland in het Holoceen. Landschap en bewoning vanaf de laatste IJstijd tot nu* (Amsterdam 2011).
- Vries, J. de, 'Barges and capitalism. Passenger transportation in the Dutch economy 1632-1839', in: A.A.G. *Bijdragen* 21 (Wageningen 1978), pp. 33-398.
- Vries, de J., A. van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam, Uitgeverij Balans 1995, 2de druk).
- Vries, B. de, J. Lucassen e.a., 'Het economische leven: spectaculair succes en diep verval', in: Groenveld, S. (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad deel 2* (Leiden 2003), pp. 84-107.



- Wagenaar, M., *Stedebouw en burgerlijke vrijheid. De contrasterende carrières van zes Europese hoofdsteden* (Bussum 2001, 1ste druk 1998).
- Weiden, Johannes van der, 'Een kleine Haarlemse bouwgeschiedenis', in: Wagt, de W., (red.), *Architectuurgids Haarlem* (Rotterdam 2005).
- Weve, W.F., 'Het Oostindisch pakhuis te Delft', in: Houtzager H.L., e.a. (red.), *Delft en de Oostindische compagnie* (Amsterdam 1987), pp. 133-150.
- Wilms Floet, W., *Het hofje. Bouwstenen van de Hollandse stad 1400-2000* (Nijmegen 2015).
- Woud, van der A., *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* (Amsterdam 1987).
- Woud, van der A., *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland* (Amsterdam 2006).
- Woud, van der A., *Koninkrijk vol sloppen. Achterbuurten en vuil in negentiende eeuw* (Amsterdam 2010).
- Wijk, van, W., 'Wat de kaart verhuult en onthult', in: Wijk, van W., (red.) *Dordt in de kaart gekeken* (Zwolle 1995), pp. 9-35.
- Wijsenbeek-Olthuis, T., *Achter de gevels van Delft. Bezit en bestaan van rijk en arm in een periode van achteruitgang 1700-1800* (Hilversum 1987).
- Wijsenbeek-Olthuis, Th. F., *Den Haag: geschiedenis van de stad. Deel 2: De tijd van de Republiek* (Zwolle 2004).
- Wijsenbeek, T., 'Economisch leven', in: Wijsenbeek-Olthuis, Th. F., *Den Haag: geschiedenis van de stad. Deel 2: De tijd van de Republiek* (Zwolle 2004), pp. 57-89
- Wijsenbeek, T., *Historische atlas van Delft* (2005).
- Ijsselstein, M., 'De Grote Ontginning 950-1200', in: Abrahamse, J.E., A. van der Zee, M. Kosian (red.), *Atlas van de Schie. 2500 jaar werken aan land en water* (Bussum 2016), pp. 35-51.
- Zweerink, K., 'De ruimtelijke volwassenwording van de Hollandse stad (1200-1450). Een vergelijkende analyse van het ontstaan van de contouren van de Randstad aan de hand van stadsplattegronden', in: *OverHolland* 10/11 (Amsterdam 2011), pp. 149-172.
- Zweerink, K., 'Hollandse havens. Verspreidingspatroon en ruimtelijke transformatie, 13de-20ste eeuw', in: *Historisch tijdschrift Holland* (2013) 03/04, pp. 117-126.
- Zwitzer, H.L., Delft als militaire stad, in: Spaander, I.V.T., R.-A. Leeuw (red.), *De stad Delft. Cultuur en maatschappij van 1572 tot 1667* (Delft 1981), pp. 15-17.



# Illustratieverantwoording

## Hoofdstuk 1

---

[Afbeelding 1.1](#) Borger e.a. 2011, 95-96

## Hoofdstuk 2

---

[Afbeelding 2.1](#) Borger e.a. 2011, 21-22  
[Afbeelding 2.2](#) Thurkow 1984, 8  
[Afbeelding 2.3](#) Brand 2011, 126  
[Afbeelding 2.4](#) Borger e.a. 2011, 49-50  
[Afbeelding 2.5](#) De Bruin 1995, 106  
[Afbeelding 2.6](#) De Bruin 1995, 140  
[Afbeelding 2.7](#) De Bruin 1995, 109  
[Afbeelding 2.10](#) Collectie Regionaal Archief Dordrecht, inv.nr. 551\_35456  
[Afbeelding 2.12](#) Sarfatij 2007, 83  
[Afbeelding 2.13](#) Eigen foto, 2008  
[Afbeelding 2.16](#) Speet 2006, 12  
[Afbeelding 2.21](#) Engel 2006, 79  
[Afbeelding 2.24](#) Stal 2004, 68

## Hoofdstuk 3

---

[Afbeelding 3.1](#) Borger e.a. 2011, 61-62  
[Afbeelding 3.2](#) Brand 2013, 200  
[Afbeelding 3.3](#) Collectie Centraal Museum, inv.nr. 2523  
[Afbeelding 3.4](#) Utrecht  
[Afbeelding 3.5](#) Utrecht  
[Afbeelding 3.7](#) Van Suchtelen 2009, 46  
[Afbeelding 3.8](#) Visscher 1995, 44  
[Afbeelding 3.9](#) Van Suchtelen 2009, 101  
[Afbeelding 3.10](#) Van Suchtelen 2009, 103  
[Afbeelding 3.12](#) Van Maanen 2003, 23  
[Afbeelding 3.13](#) Marsilje 2002, 102  
[Afbeelding 3.14](#) Van Maanen 2003, 84  
[Afbeelding 3.16](#) Van Suchtelen 2009, 81  
[Afbeelding 3.17](#) Van Suchtelen 2009, 67  
[Afbeelding 3.18](#) Collectie Rijksmuseum  
[Afbeelding 3.19](#) Van Suchtelen 2009, 73  
[Afbeelding 3.21](#) Van Suchtelen 2009, 54  
[Afbeelding 3.22](#) Van Suchtelen 2009, 44  
[Afbeelding 3.25](#) Van Suchtelen 2009, 148  
[Afbeelding 3.26](#) Van Suchtelen 2009, 53  
[Afbeelding 3.28](#) Renting, g.d.  
[Afbeelding 3.30](#) Van Suchtelen 2009, 117

## Hoofdstuk 4

---

Afbeelding 4.1	Borger e.a. 2011, 77-78
Afbeelding 4.2	Filarski 2008, 222
Afbeelding 4.4	Renes 2005, 53
Afbeelding 4.5	Collectie Het Utrechts archief
Afbeelding 4.8	Collectie Regionaal Archief Dordrecht, inv.nr. 552_404262
Afbeelding 4.10	Speet 2006, 52
Afbeelding 4.14	Denslagen2001, 414
Afbeelding 4.13	Collectie stadsarchief Amsterdam
Afbeelding 4.18	Van de Laar 2004, 39
Afbeelding 4.19	Van de Laar 2004, 55
Afbeelding 4.20	Van de Laar 2004, 191

# Curriculum Vitae

Kim Zweerink studeerde maatschappijgeschiedenis aan de Erasmus Universiteit in Rotterdam en kunstgeschiedenis aan de Vrije Universiteit in Amsterdam. Hier volgde ze de master Erfgoedstudies. Ze werkte enkele jaren bij het Bureau Monumenten van de gemeente Rotterdam, waarna ze de overstap maakte naar de TU Delft om te werken aan haar promotieonderzoek. Ze heeft tevens de lerarenopleiding voltooid en werkte enige tijd aan het St. Ignatiusgymnasium in Amsterdam. Binnenkort start ze als beleidscoördinator bij MOOI Noord-Holland.

