

Atlas van de verstedelijking in Nederland

Atlas van de verstedelijking in Nederland

1000 jaar ruimtelijke ontwikkeling

Redactie

Reinout Rutte

Jaap Evert Abrahamse

Tekst

Jaap Evert Abrahamse

David Hamers

Marcel IJsselstijn

Yvonne van Mil

Reinout Rutte

Kaarten

Otto Diesfeldt

Marcel IJsselstijn

Menne Kosian

Yvonne van Mil

Iskandar Pané

Arnoud de Waaijer

Uitgeverij THOTH Bussum

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Faculteit Bouwkunde Technische Universiteit Delft

Deze uitgave is mede tot stand gekomen met financiële steun van

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



Faculteit Bouwkunde Technische Universiteit Delft



Stimuleringsfonds Creatieve Industrie

**stimuleringsfonds
creatieve industrie**

Van Eesteren-Fluck & Van Lohuizen Stichting



J.E. Jurriaanse Stichting *J.E. Jurriaanse Stichting* 

© 2014 De auteurs en Uitgeverij THOTH, Nieuwe 's-Gravelandseweg 3, 1405 HH Bussum
WWW.THOTH.NL

Afbeelding omslag voorzijde Fassenkaart Eindhoven

Afbeeldingen omslag achterzijde Vijf keer Nijmegen (Jan van Goyen, Aerophoto-Schiphol, Schetskaart, Fassenkaart en Google Earth)

Grafische vormgeving Studio Hans Lemmens, IJpendam

Druk drukkerij Mart.Spruijt, Amsterdam

Bindwerk Boekbinderij Van Waarden, Zaandam

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten van de illustraties te regelen volgens de wettelijke bepalingen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Uitgeverij THOTH, Nieuwe 's-Gravelandseweg 3, 1405 HH Bussum.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission from the publisher.

ISBN 978 90 6868 615 9

Inhoud

Inleiding 6

Deel I Vijfendertig steden van de 11^{de} tot de 21^{ste} eeuw 10

Alkmaar 14 Almere 18 Amersfoort 22 Amsterdam 26 Apeldoorn 30
Arnhem 34 Breda 38 Delft 42 Den Haag 46 Deventer 50
Dordrecht 54 Ede 58 Eindhoven 62 Emmen 66 Enschede 70
Groningen 74 Haarlem 78 Haarlemmermeer 82 Heerlen 86
Helmond 90 Hengelo 94 's-Hertogenbosch 98 Hilversum 102
Leeuwarden 106 Leiden 110 Maastricht 114 Nijmegen 118
Rotterdam 122 Sittard-Geleen 126 Tilburg 130 Utrecht 134
Venlo 138 Zaanstad 142 Zoetermeer 146 Zwolle 150

Deel II 1000 jaar verstedelijking in Nederland 154

1. Vergelijking van de vijfendertig steden 157
2. 1000-1500 – Stadswording aan waterwegen: de grote stedenboom 170
3. 1500-1850 – Verschuivingen in verstedelijking: differentiatie, uitbreiding en krimp 186
4. 1850-1950 – Hernieuwde bloei: industrialisatie, spoorwegen, uitbreidingen en nieuwe stadsvormen 210
5. 1950-2010 – Explosieve groei: welvaartsstaat, autowegen en sterke toename van het bebouwde oppervlak 236
6. Een overzicht 258

Deel III Enkele thema's door de eeuwen heen 270

7. Transformaties in binnensteden 272
8. Wederopbouw, herbestemming en herontwikkeling 290
9. Stadsranden als strijdtoneel 308

Uitzicht 320

Literatuur 324

Plaatsnamenregister 332

Personenregister 335

Inleiding

Waarom zien de Nederlandse steden er tegenwoordig zo uit als ze eruitzien? Dat is de vraag waarop we in dit boek een antwoord willen geven. Het aanzien, de vorm en de omvang van de huidige steden zijn terug te voeren op de manier waarop ze tot stad werden en op de ontwikkeling die ze doormaakten sinds de stadswording. Daarom bekijken we de langetermijntoewijziging van de steden vanaf de prestedelijke situatie tot heden, van de 11^{de} tot de 21^{ste} eeuw. In deze atlas wordt in kaart gebracht wat er in de loop der eeuwen is aangelegd, gebouwd en getransformeerd. Dit wordt geanalyseerd, vergeleken en getracht te verklaren. Tot nog toe ontbreekt het aan zo'n synthese. Naar de geschiedenis van steden in Nederland is veel onderzoek gedaan. Uiteenlopende thema's en verschillende periodes kwamen uitgebreid aan bod. Ook individuele steden kregen veel aandacht, maar er bestaat geen vergelijkende overzichtsstudie waarin de ruimtelijke ontwikkeling vanaf het ontstaan tot heden wordt geanalyseerd.¹

Uit de literatuur wordt duidelijk dat de Lage Landen sinds de 13^{de}-14^{de} eeuw behoren tot de meest verstedelijkte gebieden van Europa.² De vorm en schaal van de steden transformeerden in de loop der eeuwen ten gevolge van bevolkingsgroei en -krimp, mobiliteitsgroei, sociaal-economische en politieke ontwikkelingen, nieuwe stedenbouwkundige ideeën en veranderingen in het levenspatroon van de mensen die er woonden. Dit blijkt uit zowel de indrukwekkende hoeveelheid stadsmonografieën en historische stadsatlassen die in de afgelopen decennia is verschenen, als de archeologische, historisch-geografische, economisch-historische en architectuurhistorische werken die zijn gewijd aan afzonderlijke periodes uit de stedengeschiedenis of een specifiek thema.³ Stuk voor stuk zijn het waardevolle studies waarvan wij dankbaar gebruikmaken, naast archeologisch bronnenmateriaal, een groot aantal historische kaarten en veldwerk in de steden, dat voornamelijk in 2010 en 2011 is uitgevoerd.⁴

Deze atlas onderscheidt zich van de bestaande literatuur door het combineren van de volgende vier wensen die ontstonden na het jarenlang bestuderen van publicaties over Nederlandse steden en het bekijken van de steden in het echt: (1) nadruk leggen op wat er werkelijk is gebouwd en aangelegd (dus niet op de plannen of de ideeëngeschiedenis achter de ontwerpen), (2) de resultaten van het onderzoek naar die gebouwde

en aangelegde omgeving vastleggen in reeksen uniforme, nieuw getekende kaarten (dat is de kern van de atlas), (3) aandacht schenken aan steden in het hele land (dus niet alleen Amsterdam, Rotterdam en Utrecht, maar ook Apeldoorn, Hengelo en Heerlen), en (4) een vergelijkend overzicht geven van het ontstaan tot heden (de langetermijntoewijziging staat centraal). Evenwel streven we niet naar volledigheid; we schetsen slechts enkele hoofdlijnen en laten dus veel weg. Overigens komt dit boek niet alleen voort uit nieuwsgierigheid, maar ook uit een voorliefde van eerste ondergetekende voor plaatjes kijken. Eén afbeelding zegt vaak veel meer dan tientallen pagina's tekst. Daarom heeft het de vorm van een atlas gekregen en is getracht om de tekst zo veel mogelijk te beperken. De tekst moet worden beschouwd als toelichting bij het beeld. Demografische, economische, politieke, sociale en culturele processen worden alleen behandeld wanneer ze richtinggevend zijn geweest voor de ruimtelijke ontwikkeling van de steden en het tegenwoordige aanzien.

Hoe baken je zo'n omvangrijk onderzoek verder af? Door strenge, praktische en soms aanvechtbare keuzes te maken. Het onderzoeksgebied bestaat uit het huidige Nederland, maar in bepaalde periodes, bijvoorbeeld de 16^{de} en 17^{de} eeuw, wordt over de grenzen gekeken. Graag hadden we België meegenomen, maar dat was binnen de beschikbare onderzoekstijd niet mogelijk. Omdat het onhaalbaar bleek om de ontwikkeling van alle steden nauwkeurig in kaart te brengen – niet in de laatste plaats omdat voor de lange tijdspanne die dit boek bestrijkt geen eenduidige definitie van 'de stad' valt te geven – zijn we pragmatisch geweest: als startpunt zijn de vijfendertig stedelijke gemeentes van Nederland met het hoogste inwonertal in 2010 (het jaar waarin aan het maken van dit boek werd begonnen) gekozen, met 80.000 inwoners als ondergrens (zie tabel inwonertallen op pagina 8 en de kaart hiernaast). Bovendien willen we het tegenwoordige aanzien van de steden begrijpen. Dan ligt het voor de hand om te kiezen voor de huidige grote stedelijke gemeentes; gemeentes omdat gemeentegrenzen het vastomlijnde kader bieden dat noodzakelijk is voor het in kaart brengen van gegevens. De grens bij 80.000 inwoners is ingegeven door de mooie aantallen 80.000 en vijfendertig, maar vooral gekozen omdat bijna niemand zal twifelen of deze vijfendertig gemeentes wel steden zijn,

terwijl onder de 80.000 al snel plaatsen volgen die discussie oproepen, zoals Amstelveen, Spijkensse en Leidschendam-Voorburg.⁵ De vijfendertig steden worden in het eerste deel van het boek op uniforme wijze behandeld, waarna in het tweede deel wordt getoetst in hoeverre deze steden een representatief beeld geven van de stedelijke ontwikkeling over de lange termijn.

Wat voor methodiek wordt er gevolgd en wat is de opzet van het boek? Zoals gezegd richten we ons op de ruimtelijke ontwikkeling van de steden, op de vormverandering. Daarom staan de geografische situering, de landschappelijke ondergrond, de infrastructuur, de stedenbouwkundige morfologie en het ruimtegebruik centraal. Deze brengen we in kaart en pogen we vergelijkenderwijs te verklaren. Het gaat ons om de veranderingen in grote lijnen en de processen die daarin een doorslaggevende rol speelden. Om daar greep op te krijgen worden de vijfendertig steden stuk voor stuk behandeld in Deel I. Daarin worden de steden in alfabetische volgorde gepresenteerd door middel van (1) een fasenkaart waarop het bebouwde oppervlak van de stad bij benadering wordt weergegeven tijdens vaste peiljaren van 1200 tot 2010, (2) een schetskaart waarop bepalende factoren voor de ruimtelijke transformatie schematisch zijn weergegeven, (3) een *google earth*-foto van de stad in het landschap met daarop namen van onder meer wijken, straten en wateren, (4) een tijdbalk met de bepalende periodes voor de wording en ontwikkeling van de stad, (5) twee typerende beelden, bijvoorbeeld een 17^{de}-eeuws stadsgezicht en een recente luchtfoto, en (6) een tekst waarin de ruimtelijke ontwikkeling die de stad doormaakte wordt toegelicht.⁶

In Deel II volgt een analyse van de verstedelijking in Nederland en de stedenbouwkundige praktijk van de 11^{de} tot de 21^{ste} eeuw. In het eerste hoofdstuk worden de vijfendertig steden uit Deel I vergeleken om te komen tot een groepering en periodisering op basis van de wording, de ruimtelijke ontwikkeling en het verspreidingspatroon van de steden in het landschap. In de navolgende hoofdstukken wordt voor vier opeenvolgende periodes bekeken hoe de ontwikkelingen die de vijfendertig steden doormaakten zich verhouden tot de andere steden, gepoogd de verstedelijkingspatronen te verklaren en ingegaan op de stedenbouwkundige praktijk. In Deel III komen enkele bijzondere thema's aan bod die misschien niet sturend zijn geweest in

De vijfendertig grootste stedelijke gemeentes van Nederland volgens de inwonertallen in 2010



Inwonertallen van de vijfendertig grootste stedelijke gemeentes van Nederland in 2010

1	Amsterdam	767.457
2	Rotterdam	593.049
3	Den Haag	488.553
4	Utrecht	307.081
5	Eindhoven	213.809
6	Tilburg	204.853
7	Almere	188.160
8	Groningen	187.298
9	Breda	173.299
10	Nijmegen	162.963
11	Enschede	157.052
12	Apeldoorn	155.726
13	Haarlem	149.579
14	Arnhem	147.018
15	Zaanstad	145.332
16	Amersfoort	144.862
17	Haarlemmermeer	142.788
18	's-Hertogenbosch	139.607
19	Zoetermeer	121.532
18	Zwolle	119.030
21	Maastricht	118.533
22	Dordrecht	118.480
23	Leiden	117.123
24	Emmen	109.491
25	Ede	107.756
26	Venlo	100.301
27	Deventer	98.523
28	Delft	96.760
29	Sittard-Geleen	95.243
30	Leeuwarden	94.073
31	Alkmaar	93.861
32	Heerlen	89.236
33	Helmond	88.291
34	Hilversum	84.573
35	Hengelo	80.772

het verstedelijkingsproces over de lange termijn, maar wel het aanzien en gebruik van de steden in belangrijke mate bepalen: binnenstedelijke transformatie, veranderende strandsranden, wederopbouw, herbestemming en herontwikkeling.

Natuurlijk beseffen we dat deze atlas veel gevaren in zich draagt, bijvoorbeeld: te ambitieus, te generaliserend, te weinig diepgang, open deuren, vergelijking van appels met peren, en zo verder. Toch gaan we het waagstuk graag aan. We zien het als een boeiend en noodzakelijk experiment. De onzin die er in staat komt voor onze rekening en niet voor die van de velen die wij dankbaar zijn. Een aantal van hen bedanken we met name: Everhard Korthals Altes voor de inspirerende excursies door Hollandse steden, Wim Boerefijn voor zijn rake commentaar op het onderzoek, Jeroen Bouwmeester voor zijn optreden als verbindingsman van archeologische gegevens, Nikki Brand voor haar adviezen over economische ontwikkelingen, Henk Engel voor zijn bijdrage aan de gedachtevorming over de opzet van de atlas, Kees van den Hoek voor zijn optreden als uitgever, Hans Lemmens voor de vormgeving, Han Lörzing omdat hij begin 2007 mede aan de wieg stond van het idee voor dit boek, Guus Borger en Ed Taverne voor het nalezen van het manuscript van Deel II, Anton Kos en Marja Jager voor het redigeren. De instituten waar we werken, de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit in Delft en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in Amersfoort, maakten het onderzoek mogelijk. Natuurlijk danken wij ook het Stimuleringsfonds Creatieve Industrie, de Van Eesteren-Fluck & Van Lohuizen Stichting en de J.E. Jurriaanse Stichting voor de financiële bijdrage aan deze publicatie. Dit boek was er niet geweest zonder die schitterende uitvinding waarop we de steden bekeken: de OV-fiets. Onze grootste dank gaat uit naar degenen met wie we

de atlas maakten: Otto Diesfeldt, David Hamers, Marcel IJsselstijn, Menne Kosian, Yvonne van Mil, Iskandar Pané en Arnoud de Waaijer.

We begonnen voor ons eigen plezier aan dit boek, met de bedoeling om tot een synthese te komen waarin niet zozeer de geschiedenis centraal staat, maar het veeleer gaat om het begrijpen van het tegenwoordige aanzien van de steden. Wanneer het boek zijn weg vindt naar studenten, wetenschappers, ontwerpers, ambtenaren, politici en andere geïnteresseerden, dan wensen we hen evenveel genoeg toe als wij er bij het maken aan beleefden. Wij hopen dat deze atlas waarin heden, verleden en toekomst van onze steden samenkomen niet alleen aan historici verfrissende nieuwe inzichten biedt, maar ook aan beleidsmakers en ontwerpers.

Reinout Rutte en Jaap Evert Abrahamse

- 1 Zie over het gebrek aan vergelijkende overzichtsstudies: M. de Boer (red.), *Erfgoedbalans 2009. Archeologie, monumenten en cultuurlandschap in Nederland*, Amersfoort, 2009; J.E. Abrahamse, H. Baas en R. Rutte, 'Hollands Erfgoed. De stand van het onderzoek naar de geschiedenis van architectuur, stedenbouw en cultuurlandschap', *OverHolland* 8 (2009), 86-114.
- 2 Zie bijvoorbeeld: W. Blockmans, *Metropolen aan de Noordzee. De geschiedenis van Nederland, 1100-1560*, Amsterdam, 2010; J. de Vries, *European urbanization, 1500-1800*, Londen, 1984.
- 3 Het is onmogelijk om in dit boek uitputtend te verwijzen naar literatuur. Hoewel in de navolgende delen een aanzienlijk aantal titels wordt genoemd, beperken we ons meestal tot de centrale studies en tot publicaties met uitgebreide literatuurlijsten waarin verder kan worden gezocht. Zie over de historische atlanten en monografieën van Nederlandse steden: R. Rutte, 'Bouwstenen voor vergelijkende analyse? Stedenatlanten en het stadshistorisch onderzoek in Nederland', *Stadsgeschiedenis* 3 (2008) 1, 71-86; R. Rutte, 'Historische atlanten, stadsmonografieën en het onderzoek naar de ruimtelijke transformatie van Nederlandse steden', *OverHolland* 8 (2009), 116-131. Helaas ontbreekt het aan een actuele bibliografie van de Nederlandse stedengeschiedenis. G. van Herwijnen (red.), *Bibliografie van de steden-geschiedenis van Nederland*, Leiden, 1978, is inmiddels meer dan dertig jaar oud. Zie wel de uitgebreide literatuurlijsten in: R. Rutte en H. van Engen (red.), *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht*, Hilversum, 2005; E. Taverne

- en I. Visser (red.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*, Nijmegen, 1993. Rest ons het genoeg hier een paar voorbeelden te noemen van inspirerende historische studies: W. van Es, J. Poldermans en H. Sarfatij (red.), *Het bodemarchief bedreigd. Archeologie en planologie in de binnensteden van Nederland*, Amersfoort/Den Haag, 1982; H. Sarfatij, *Verborgene steden. Stadsarcheologie in Nederland*, Amsterdam, 1990; B. de Pater, 'Van land met steden tot stedenland. Een kleine historische stadsgeografie van Nederland', *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 7 (1989) 2, 41-56; M. Prak en J.L. van Zanden, *Nederland als poldermodel. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland, 1000-2000*, Amsterdam, 2013; H. van der Cammen en L. de Klerk, *Ruimtelijke ordening. Van grachtengordel tot Vinex-wijk*, Utrecht, 2003; C.M. Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt. Stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en de vroegmoderne tijd*, Hilversum, 1990; E. Taverne, *In 't land van belofte: in de nieuwe stad. Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek, 1580-1680*, Maarssen, 1978; A. van der Woud, *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland, 1798-1848*, Amsterdam, 1987; C. Wagenaar, *Town Planning in the Netherlands since 1800*, Rotterdam, 2011; K. Bosma, *Ruimte voor een nieuwe tijd. Vormgeving van de Nederlandse regio, 1900-1945*, Rotterdam, 1993.
- 4 Het archeologisch bronnenmateriaal dat veel stadsarcheologen leverden kwam tot ons via Jeroen Bouwmeester van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Wij danken hen allen. Op de

historische kaarten en het veldwerk wordt nader ingegaan in de Inleiding op Deel I. Gezien de uiteenlopende aard van het bronnenmateriaal (veel meer dan alleen literatuur en niet alleen voor de tekst maar ook voor de kaarten) wordt dit per deel vermeld. In de inleidingen op de delen valt te lezen hoe het is gebruikt en op wat voor manier er naar wordt verwezen.

- 5 De gemeente Westland is buiten beschouwing gebleven. Het inwonertal ligt weliswaar boven de 80.000, maar het bestaat uit verspreid gelegen dorpen die zijn samengevoegd. Omdat het wel een zeer boeiende gemeente is, besloten onderzoekers IJsselstijn en Van Mil er een apart boek aan te wijden, een *Historische atlas over het Westland*, die eind 2014 moet verschijnen.
- 6 In de Inleiding van Deel I worden de gevolgde methodiek en de omgang met het bronnenmateriaal nader toegelicht. Grote inspiratiebron vormde het onderzoeksproject *Randstad Holland in kaart*, dat loopt aan de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit in Delft. Zie daarover: H. Engel, 'Randstad Holland in kaart' en H. Engel, I. Pané en O. van der Bogt, 'Atlas Randstad Holland', *OverHolland* 2 (2005), 21-70; G. Borger, F. Horsten, H. Engel, R. Rutte, O. Diesfeldt, I. Pané en A. de Waaijer, 'Twaalf eeuwen ruimtelijke transformatie in het westen van Nederland in zes kaartbeelden: landschap, bewoning en infrastructuur in 800, 1200, 1500, 1700, 1900 en 2000', *OverHolland* 10/11 (2011), 4-124.

Deel I

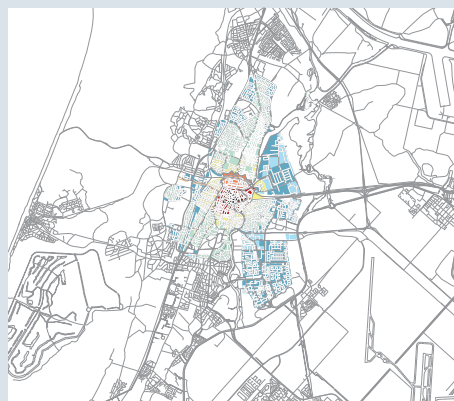
Vijfendertig steden van de 11^{de} tot de 21^{ste} eeuw

Inleiding

In dit deel worden de vijfendertig grootste stedelijke gemeentes van Nederland (met minimaal 80.000 inwoners in 2010) in alfabetische volgorde en op uniforme wijze gepresenteerd: de ruimtelijke ontwikkeling van het ontstaan tot heden wordt behandeld door middel van een fasenkaart, een schetskaart, een toelichtende tekst, een *google earth*-foto, een tijdbalk en twee typerende beelden. In de algemene Inleiding is uitgelegd waarom de keuze voor deze vijfendertig steden is gemaakt en welke uitgangspunten leidend waren voor het in kaart brengen en beschrijven van de ruimtelijke ontwikkeling van deze steden in hoofdlijnen. Hier gaan we nader in op de gehanteerde methodiek, het bronnenmateriaal en de omgang daarmee. Het is tevens een lees- en kijkwijzer, waarin elk onderdeel wordt toegelicht.

Voorafgaand aan de toelichting per onderdeel wordt eerst kort beschreven hoe bij alle steden te werk is gegaan. Na het verzamelen en bestuderen van kaartmateriaal en literatuur over de stad werd een eerste versie van de fasenkaart samengesteld. Daarop volgde het veldwerk: de stad werd bezocht, per OV-fiets grondig bekeken en de fasenkaart verbeterd en voorzien van opmerkingen. Opvallende ruimtelijke patronen en typerende kenmerken kregen bijzondere aandacht. Terug in de trein werd begonnen met de aantekeningen voor de toelichtende tekst over de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, om eenmaal thuis de eerste versie van die tekst te schrijven, de belangrijkste literatuur te selecteren en de conceptversies van de schetskaart en de tijdbalk te maken. In de loop van 2010 en 2011 werkten we alle steden af, waarna in 2012 en 2013 de kaarten, teksten en tijdbalken zijn gecorrigeerd, bijgeschaafd en op elkaar afgestemd, zodat per stad een samenhangend geheel ontstond en het vergelijken van de steden gemakkelijker werd. Cruciaal onderdeel vormde het tekenen en uniformeren van alle kaarten en tijdbalken. Het grote gelijkenschakelingsproces werd afgerond in de zomer van 2013 en toen verlucht door het toevoegen van *google earth*-foto's en het kiezen van twee typerende beelden per stad.

Fasenkaart



De ruimtelijke ontwikkeling van de stad, die in deze atlas centraal staat, wordt op de fasenkaart in beeld gebracht aan de hand van de toename van het bebouwde oppervlak tussen 1200 en 2010. Dit type kaart is niet nieuw. In de *Atlas van Nederland* (Den Haag, 1963-1977, blad IX-3) is van elf steden een kaart van de groei in fasen opgenomen. Soortgelijke kaarten zijn ook te vinden in enkele stadsmonografieën en in de afgelopen jaren is de groei van bijvoorbeeld Rotterdam, Gouda en Amsterdam in opdracht van het stadshistorisch museum ter plaatse in beeld gebracht door middel van een fasenfilm. Maar de manier waarop de fasenkaarten voor dit boek zijn samengesteld en uitgevoerd is wel nieuw. Bovendien bestonden ze voor een groot deel van de vijfendertig steden nog niet.

Om vergelijking goed mogelijk te maken is voor alle steden uitgegaan van dezelfde peiljaren: 1200, 1350, 1500, 1650, 1750, 1850, 1900, 1950, 1980, 2010. Bij het vaststellen van deze jaren is enerzijds gestreefd naar een vaste regelmaat in de tussenliggende periodes, anderzijds gelet op golfbewegingen in de ruimtelijke expansie door de eeuwen heen. Omdat we van de huidige stad het aanzien, de vorm en de omvang willen begrijpen, is van het tegenwoordige bebouwde oppervlak met behulp van verschillende kleuren bij benadering in kaart gebracht (groengebieden zoals parken en sportterreinen zijn niet ingekleurd) uit welke tijd de nederzettingsstructuur (wegen/straten, verkavelingspatronen) stamt. Hierbij moet niet uit het oog worden verloren dat hoe ouder de nederzettingsstructuur is des te groter de kans dat de invulling daarvan – de bebouwing – in de loop der tijd is vervangen. Die bebouwing is dan dus jonger dan de kleur van het peiljaar op de kaart. Maar nederzettingsstructuren zijn doorgaans erg taai, wat dikwijls wordt aangeduid met het begrip inertie.

De kaarten zijn gemaakt op basis van divers bronnenmateriaal. Naast de literatuur die hierna per stad wordt vermeld, bestaat het uit door stadsarcheologen geleverde gegevens, uit informatie verkregen tijdens veldwerk en uit een grote hoeveelheid kaarten. De belangrijkste gebruikte kaartbronnen zijn: De stadsplattegronden van

Jacob van Deventer. Met een voorwoord van C. Koeman en een inleiding van J.C. Visser (Weesp/Alphen aan den Rijn/Landsmeer, 1992-1998) – Map 1: Zuid-Holland, Map 2: Utrecht, Map 3: Noord-Holland, Map 4: Friesland, Map 5: Overijssel, Map 6: Gelderland, Map 8: Noord-Brabant en Limburg; *Theatrum Urbium Belgicae* of *Toonneel der steden van de Vereenighde Nederlanden*, uitgegeven door Joan Blaeu, 1649 (of latere edities); *Grote Historische Atlas van Nederland* 1:50.000. 4 delen, 1830-1859 (Groningen, 1990); *Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden* (TMK), 1850-1864; Gemeentekaarten van Jacob Kuypert, 1865-1870; *Chromotopografische kaart des Rijks* 1:25.000 (de zogenaamde Bonnekaarten) in *Historische Atlas*. 11 delen, 1884-1930 (Den Haag/Landsmeer, 1989-1991); *Atlas van Topografische Kaarten* 1:50.000. Nederland, 1955-1965 (Landsmeer, 2006/2007); *Topografische kaarten van Nederland*, 1:25.000, diverse bladen van omstreeks 1900, 1950 en 1980; Top 10 vectorkaart 1:10.000, 2010.

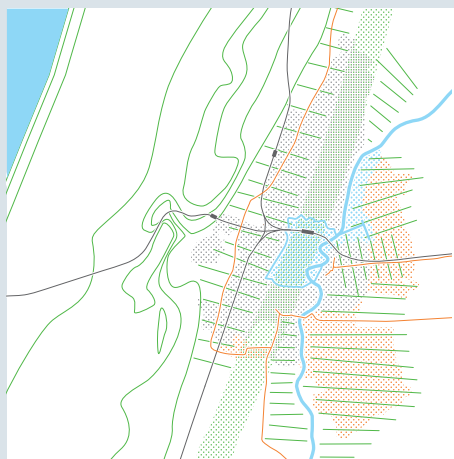
Per stad is indien beschikbaar ook gebruik gemaakt van specifieke historische kaarten. Deze zijn te vinden in de literatuur die bij elke stad is opgenomen. Het bronnenmateriaal is niet alleen zeer uiteenlopend van aard maar geeft ook lang niet altijd de situatie weer precies ten tijde van de peiljaren. Bovendien zijn niet alle kaarten even betrouwbaar. Om deze euvelds het hoofd te bieden zijn verschillende kaarten vergeleken en boden de literatuur en het veldwerk in de steden veelal uitkomst. Evenwel blijft het een weergave bij benadering die ongetwijfeld hier en daar voor verbetering vatbaar is. Alle fasenkaarten zijn afgebeeld op dezelfde schaal. Van een klein aantal omvangrijke gemeentes, zoals Emmen en Ede, is een deel van het landelijke gebied dat daartoe behoort niet afgebeeld.

Vanzelfsprekend moesten bij het samenstellen van de fasenkaarten nog meer keuzes worden gemaakt. De gemeentegrenzen in 2010 bepalen het gebied dat in kaart is gebracht. De toename van het bebouwde oppervlak in aangrenzende gemeentes is dus niet afgebeeld, al zegt die in bepaalde gevallen iets over de ruimtelijke ontwikkeling van de onderhavige stad. Als echter in een atlas als deze geen strenge keuzes worden gemaakt, dan blijf je aan de gang en is het eind zoek. De digitale Top 10 vectorkaart 1:10.000 uit 2010 is gebruikt als onderlegger, met dien verstande dat met het oog op de leesbaarheid een beperkt aantal topografische gegevens in grijs is weergegeven: de hoofdinfrastructuur van water, spoor en wegen. Het stratenpatroon in de stad is wit. Het stratenpatroon in omringende gemeentes is ook weergegeven (in grijs), zodat kan worden onderscheiden in hoeverre daar aan de stad grenzende bebouwing is te vinden.

Bij het in kaart brengen van het bebouwde oppervlak door de eeuwen heen is het gebied

dat bij de stad hoorde in principe steeds als het uitgangspunt genomen, of dat nu de stadsvrijheid in de middeleeuwen was dan wel de gemeentegrens in de 19^{de} of 20^{ste} eeuw. Dat betekent dat dorpen die door annexatie van buurgemeentes binnen het stadsgebied kwamen te liggen, zijn gedateerd op basis van het jaar waarin de annexatie plaatsvond en dus niet op basis van de ouderdom van het dorp. In enkele bijzondere gevallen is hiervan afgeweken als de vorm van de bebouwing buiten het stadsgebied van grote invloed was op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, bijvoorbeeld de lintbebouwing op de dijken bij Dordrecht of de bebouwing tussen Breda en Ginniken. Bij de steden waar zich zo'n bijzondere situatie voordoet, blijkt dat uit de toelichtende tekst. In een aantal andere gevallen is het uitgangspunt niet toepasbaar door de afwijkende aard van de gemeente. Ede, Emmen en de Haarlemmermeer werden pas tot stad in de tweede helft van de 20^{ste} eeuw. Daar is van alle nederzettingen binnen de gemeentegrenzen van 2010 de datering van het bebouwde oppervlak terug in de tijd gedateerd zover het bronnenmateriaal dat toelaat. Zaanstad, Sittard-Geleen en Heerlen, die een uitzonderlijke vorm van verstedelijking kennen – niet geconcentreerd maar verspreid – zijn op dezelfde manier behandeld.

Schetskaart



Deze kaarten zijn speciaal voor deze atlas ontwikkeld om een aantal richtinggevendende factoren voor de ruimtelijke ontwikkeling van een stad bij benadering in beeld te kunnen brengen. Ze zijn geboren uit de wens om een goede plek te geven aan de factoren die duidelijk werden tijdens het veldwerk in de steden, het maken van de fasenkaarten en het bestuderen van historische, topografische en geologische kaarten. Ze dragen de naam schetskaart omdat ze op een schetsmatige en schematische manier in hoofdlijnen laten zien hoe de vorm die het bebouwde oppervlak in de loop der eeuwen aannam, is beïnvloed door landschappelijke en prestedelijke structuren, bijvoorbeeld verkavelingspatronen of landwegen, en door de infrastructuur van water, spoorlijnen en autowegen. Landschappelijke en prestedelijke structuren zijn weergegeven in de kleur die daar het best bij past: groen. Hetzelfde geldt voor de infrastructuur: het water is blauw, het spoor is zwart en de wegen zijn rood. Deze kaarten worden per stad nader toegelicht omdat de vorm en betekenis van het landschap en de infrastructuur te sterk variëren om voor de vijfendertig steden dezelfde legenda te hanteren. Een generaliserende legenda zou de werkelijkheid geweld aandoen.

Tekst

De ruimtelijke ontwikkeling van het ontstaan tot heden is voor elke stad in duizend tot veertienhonderd woorden in hoofdlijnen beschreven. Welbewust stelden we kaders voor de lengte van de tekst om evenals bij de kaarten tot een uniforme en vergelijkbare behandeling van de vijfendertig steden te komen. Omdat het steden van uiteenlopende aard betreft was dit geen sinecure, maar het vergrootte de scherpte bij het bestuderen van de literatuur en verhoogde de geestelijke spankracht tijdens het schrijven.

Ter bevordering van de eenheid hanteerden we een aantal uitgangspunten. De tekst fungeert als toelichting bij de kaarten, dus gaat in op de ruimtelijke ontwikkelingen die op de fasenkaart te zien zijn en geeft op hoofdpunten aan welke factoren daarbij bepalend waren. Steeds is gekeken naar de in de algemene Inleiding genoemde hoofdthema's: de geografische situering, de landschappelijke ondergrond, de infrastructuur, de stedenbouwkundige morfologie en het ruimtegebruik. Deze zijn deels in beeld gebracht op de schetskaart. Parallel hieraan wordt gezocht naar de aanjagers voor de stadswording en de transformatie door de eeuwen heen: demografische, sociaal-economische, politieke en culturele processen. In dit verband wordt ook ingegaan op initiators, opdrachtgevers en ontwerpers van steden en stadsuitbreidingen, zover die bekend zijn – wat lang niet altijd het geval is – en het beschikbare aantal woorden het toelaat. Voor de opzet van de tekst zijn de bepalende periodes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad leidend. Deze zijn terug te vinden in de tijdbalk. Bij elke stad is enerzijds gelet op overeenkomsten met de andere steden, anderzijds aandacht besteed aan onderscheidende specifieke kenmerken.

Per stad is de belangrijkste gebruikte literatuur opgenomen. Stadsmonografieën en historische stadsatlassen staan stevast vermeld, evenals de reeks rode boekjes over monumenten van architectuur en stedenbouw tussen 1850 en 1940. Het valt op dat de aard van de literatuur nogal verschilt per stad. Bovendien is een deel van de steden zeer uitgebreid onderzocht, bijvoorbeeld Amsterdam, Rotterdam en Utrecht, een ander deel, waaronder Delft, Enschede en Helmond, veel minder en een paar bijna niet: Apeldoorn, Ede en Hengelo. Hierdoor zijn we gesterkt in ons streven om aan alle vijfendertig steden evenveel aandacht te besteden.

Google earth-foto



Google Earth ©2013 Aerodata International Surveys; © 2013 Digital Globe

De foto van *google earth* laat zien hoe de stad tegevoerdig in het landschap ligt. Van de meeste steden is het centrum vergroot weergegeven op een inzet. Op de foto zijn namen aangegeven die in de tekst worden genoemd. Deze foto vergroot niet alleen het begrip van de tekst, maar ook dat van de fasenkaart en de schetskaart. Zo kan op de *google earth*-foto worden bekeken wat voor bebouwingspatroon een wijk uit een bepaalde periode op de fasenkaart heeft. Bij vergelijking wordt bijvoorbeeld duidelijk hoe landschappelijke structuren die op de schetskaart schematisch zijn weergegeven in werkelijkheid ogen.

Tijdbalk

In de tijdbalk zijn de wording en ontwikkeling van de stad in verschillende periodes verdeeld en getypeerd. Welbewust is voor de volgende uniforme kleuren gekozen: grijs staat voor prestedelijk, een grijze periode waarover dikwijls weinig bekend is; rood verbeeldt stadswording en bloei; stagnatie is weergegeven in een koel blauw; hernieuwde of nieuwe bloei oogt warm okerkleurig; explosieve expansie kleurt paars. In een oogopslag kan worden afgelezen welke tijdvakken doorslaggevend waren voor het huidige aanzien van de stad. De tijdbalken zijn samengesteld aan de hand van de toelichtende tekst en de literatuur op basis waarvan deze is geschreven. De balken kunnen dus worden beschouwd als een samenvatting van die tekst. Daarnaast vormen ze een pendant van de fasenkaart.

Twee typerende beelden

Ter completering van het overzicht dat van elke stad wordt gegeven door middel van de kaarten, de tekst en de tijdbalk, stelden we ons voor de opgave twee typerende afbeeldingen per stad te kiezen: twee beelden waaruit in een oogopslag valt op te maken wat voor soort stad het betreft, hoe deze eruitziet of wat de ligging is. Bij voorkeur is gekozen voor een historisch en een recent beeld die zich lenen voor verhelderende vergelijkingen met de kaarten. Het kan bijvoorbeeld gaan om een 17^{de}-eeuws stadsgesicht en een hedendaagse luchtfoto van een binnenstad, of om een luchtfoto van een kenmerkend stadsdeel omstreeks 1900 of een opvallende woonwijk uit de 20^{ste} eeuw. We zijn ons terdege bewust van het feit dat deze afbeeldingen een eenzijdig beeld van de stad kunnen geven of in het geval van 17^{de}-eeuwse schilderijen zelfs een vertekend beeld, omdat de makers daarvan lang niet altijd streefden naar een natuurgetrouwe weergave van de werkelijkheid. Dikwijls schuilt precies daarin de kracht van zo'n schilderij of een foto van slechts één buurt: misschien niet helemaal natuurgetrouw of ietwat willekeurig, maar wel typerend en karakteristiek en juist daarom voor menigeen herkenbaar.

Wie deed wat

De teksten bij de steden zijn door vier auteurs geschreven. Per stad staan onderaan de tekst de initialen van de auteur: JEA = Jaap Evert Abrahamse; MIJ = Marcel IJsselstijn; YvM = Yvonne van Mil; RR = Reinout Rutte. Het onderzoek voor alle fasenkaarten is verricht door Yvonne van Mil en Marcel IJsselstijn; Reinout Rutte droeg daaraan bij voor de peiljaren tot 1750. Van Mil en IJsselstijn verzorgden tevens de *google earth*-foto's met de namen. Arnoud de Waaijer tekende de fasenkaarten en Menne Kosian werkte deze af. De schetskaarten en tijdbalken werden per stad opgesteld door de auteurs, Rutte uniformeerde deze, waarna Otto Diesfeldt en Iskandar Pané ze tekenden. Rutte stemde alles op elkaar af in nauwe samenwerking met de zes kaartenmakers. Hij koos ook de typerende beelden van de steden.

Alkmaar

Voordat Alkmaar in de loop van de eerste helft van de 13^{de} eeuw tot stad werd en in 1254 stadsrechten kreeg, maakte het reeds een bloei-periode door als handelsnederzetting tijdens de 12^{de} eeuw. Toen stond op een strandwal tussen het veen en de klei een tufstenen kerk – een voor-ganger van de tegenwoordige Grote Kerk, die in de decennia rond 1500 werd gebouwd – met daaromheen een kleine marktnederzetting. Ten oosten daarvan lag een veenmeertje, het Voor-meer, waarop vanuit diverse richtingen binnen-wateren uitkwamen. In de loop van de 13^{de} en 14^{de} eeuw ontwikkelde Alkmaar zich tot het belangrijkste stedelijk centrum in het noordelijk deel van Holland. In die periode breidde de stad uit op de strandwal ten noorden en zuiden van de oude kern met de kerk, maar hoofdzakelijk in oostelijke richting, het veen en het water in. Gedurende de 14^{de} eeuw werd op systematische wijze door middel van ophoging en dijk aanleg land aange-

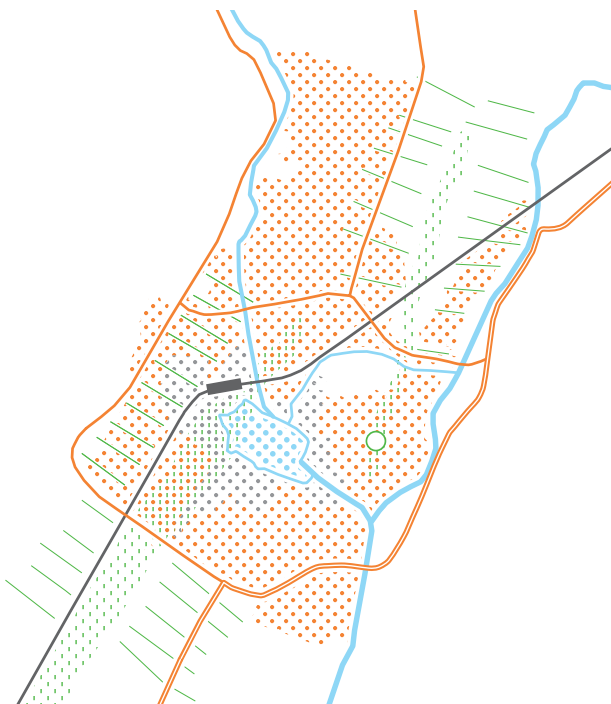
wonnen en tot deel van de stad gemaakt. Tevens kreeg de stad verdedigingswerken.

Het uitbreidingsproces, waarbij haveneilanden werden aangeplemt in het Voormeer, ging in de tweede helft van de 15^{de} eeuw voort en werd afgesloten omstreeks 1600. Toen werden bovendien de vestingwerken vernieuwd, wat aan de zuidkant resulteerde in een dunne uitbreidings-schil. Zo ontstond de typische langgerekte en regelmatig opgebouwde plattegrond met aan de westkant de Grote Kerk, aan het oostende de havens en daartussen als hoofdstructuur een reeks parallel lopende lange grachten en straten, met loodrecht daarop dwarsstraten. De enige twee krommende dwarsverbindingen – de gracht langs de Waag en het Klein en Groot Nieuwland, de Kapelsteeg en de Hekelstraat – volgden een bestaande waterloop en het tracé van een oude dijk. De gestage groei die Alkmaar doormaakte, was te danken aan zijn functie als regionaal marktcentrum, waar vooral agrarische producten uit de wijde omgeving werden verhandeld, waarvan de kaas het bekendst is. Deze functie werd versterkt door de grote droogmakerijen die vanaf

het begin van de 17^{de} eeuw in de omgeving werden gerealiseerd. Evenals veel andere Hollandse steden maakte Alkmaar een gouden eeuw door.

Na de lange periode van stadswording, uitbreiding en bloei viel Alkmaar vanaf ongeveer 1660 sterk terug om pas omstreeks 1900 weer op te komen. In 1824 werd het Noordhollands Kanaal geopend, maar dat had weinig uitwerking op de economie en ruimtelijke ontwikkeling van Alkmaar, al werd het kanaal door het oostende van de stad getrokken. De schepen voeren voorbij, in plaats van aan te leggen. Pas enige tijd nadat station en spoor waren verschenen – in 1865 de lijn naar Den Helder, in 1867 naar Haarlem en in 1878 naar Amsterdam – zette de industrialisatie voorzichtig in, maar Alkmaar bleef vooral een marktcentrum voor de omgeving. De industrie van kaas-, margarine- en cacao-fabrieken was daaraan gerelateerd. Het station verrees aan de noordwestkant. De stad, die gedurende de 14^{de}-16^{de} eeuw steeds was uitgebreid in oostelijke richting, en waarvan het centrum in dezelfde richting was verschoven, begon kort voor 1900 juist aan de andere kant uit te breiden. De eerste





De strandwallen waarop de oude kern van de stad en de oude kern van Oudorp (groen cirkeltje) liggen, zijn groen gespikkeld weergegeven. De groene strepen ter weerszijden van de strandwallen verbeelden de structuur van veenontginningen. De ontwikkeling van Alkmaar werd tot diep in de 19^{de} eeuw in hoge mate bepaald door de infrastructuur van water. Daarom is de binnenstad blauw gestippeld weergegeven. De hernieuwde ruimtelijke expansie vanaf kort voor 1900 tot de Tweede Wereldoorlog (grijs gestippeld) hing samen met de nieuwe infrastructuur van het spoor en het station. De grootschalige uitbreidingen uit de tweede helft van de 20^{ste} eeuw (rood gestippeld) werden ontsloten door een ringweg en enkele grote nieuwe wegen naar de stad.





Alkmaar naar het westen, 1999 (Aerophoto-Schiphol). De binnenstad met grachten en de oudste kern op de strandwal, waar de Grote Kerk staat, zijn goed te herkennen. Achter het groen dat de voormalige vestingwerken markeert, liggen de buurten rond het station. Rechts loopt het Noordhollands Kanaal. Aan de horizon zien we de weiden van de Bergermeerpolder en de beboste binnenduinrand.

arbeiderswijk verscheen tussen het station en de noordwestelijke vestingwerken die in de loop van de 19^{de} eeuw waren omgevormd tot groene wandelzone met singel.

In de eerste decennia van de 20^{ste} eeuw ging de uitbreiding aan de westkant voort, volgens gemeentelijke plannen, dikwijls gebouwd door particulieren. Op het zand van de strandwal, waarop ook de oudste kern was gesitueerd, verrezen villa's en herenhuizen langs de oude heerwegen (Kennemerstraatweg en Westerveg) en de singel. Daarachter werden eenvoudiger woningen gebouwd, uitgezonderd langs enkele nieuw aangelegde plantsoenen en voorname straten, waar eveneens herenhuizen kwamen te staan. Tussen de twee wereldoorlogen verrees een middenstandswijk aan de zuidkant en een bewesten de spoorlijn. De bedrijvigheid concentreerde zich op de oevers van het Noordhollands Kanaal en in de omgeving van het station. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd een bijzonder buurtje aan de noordkant van het spoor gerealiiseerd, waar verdreven bewoners uit Den Helder neerstreken. In vergelijking met de uitbreidingen

van een stad als Haarlem in de decennia rond 1900 en tussen de twee wereldoorlogen was die van Alkmaar zeer bescheiden.

De grote expansie van Alkmaar zette pas in vanaf de jaren 1960. Toen werden door de gemeente in hoog tempo aan de zuid- en de westkant grootschalige nieuwbouwwijken volgens modernistische uitgangspunten opgetrokken: Nieuw-Overdie en De Hoef – wijken van rijtjeshuizen met platte daken en puintdaken, lage en hogere flats in strokenbouw en ruim bemeten infrastructuur. Op de strandwal tussen deze wijken verscheen een fraai bungalowparkje met zo'n typisch jaren 1960-'70 Noord-Hollands 'betere buurtprofiel': asfaltweg-gras-tuinen-huizen – dus zonder stoepen. Deze uitbreidingen hingen samen met de Rijksweg (de huidige A9) die in 1961 openging en aan de zuidkant bij Overdie de stad instak. Later werden in aansluiting op de A9 randwegen langs de west- en de oostkant van de stad gelegd, wat vooral ook nodig was om de noordkant beter bereikbaar te maken. Dit was van het grootste belang aangezien vanaf ongeveer 1970 Alkmaar-Noord werd gebouwd: een

gigantische uitbreidingswijk, die het bebouwde oppervlak bijna deed verdubbelen. Nieuwe industrie- en bedrijventerreinen verschenen vooral in aansluiting op de weg langs de oostkant.

Al vanaf omstreeks 1960 was Alkmaar bezig om de gemeentegrenzen ten noorden van de stad verlegd te krijgen en de buurgemeentes Bergen, Koedijk, Oudorp en Sint Pancras van de noodzaak daarvan te overtuigen. Grootschalig uitbreiden in een andere richting dan het noorden werd niet legitiem geacht vanwege de daar gelegen waardevolle cultuurlandschappen van Schermer, Bergermeerpolder en Heilooër Bos. Vooruitlopend op de annexatie werd de bouw van de wijken Bergermeer aan de noordwestzijde en Oudorp en Oudorperpolder aan de noordoostzijde ingezet om in de jaren 1970 te worden voltooid. Het zijn overwegend overzichtelijk opgezette woonwijken geworden, met veel groen en nette, deels riant rijtjeshuizen. De oude kern van Oudorp, gelegen op een smalle strandwal, werd opgeslokt door de nieuwbouwwijk, terwijl het dorp Sint Pancras even noordelijker op dezelfde strandwal uiteindelijk niet werd geannexeerd.



Gezicht op Alkmaar vanuit het zuidoosten, schilderij door Hendrick Corneliszoon Vroom, 1638 (Stedelijk Museum Alkmaar). Gezien vanaf de Schermer laat Vroom de Grote Kerk op de strandwal midden in de stad oprijzen. Rechts daarvan steekt de waag uit boven het lagergelegen stadsdeel in het veen. Vroom geeft de Schermer weer in de toestand van voor 1635, toen het meer werd droog-gemaakt.

Toen de rijksoverheid Alkmaar in 1972 officieel tot groeikern bombardeerde en de gemeentegrenswijziging haar beslag kreeg, ging de uitbreiding in verhevigde mate door – de inwoneraantallen spreken boekdelen: 52.092 in 1970, 90.033 in 1990.

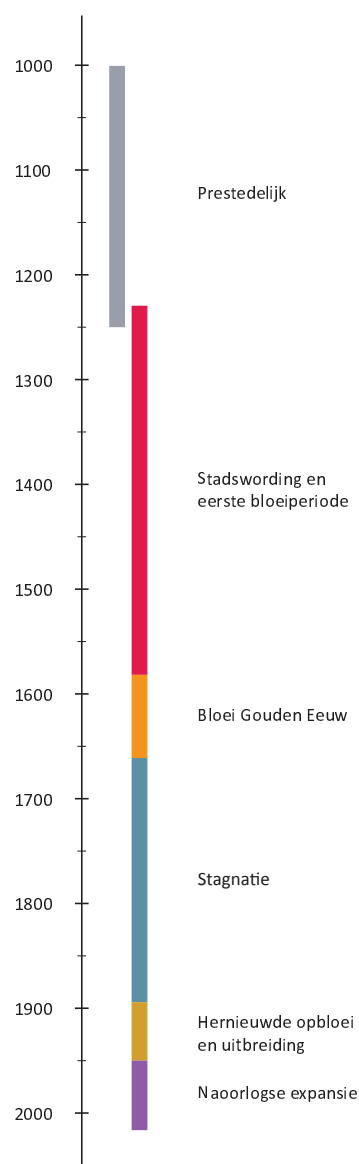
Alkmaar-Noord werd door de gemeente gefaseerd gepland: een reeks van buurten zou in stappen grofweg van zuid naar noord worden gerealiseerd, met in het hart een park en een winkelcentrum, de Rekerhout en De Mare. Voor de eerste in de reeks, Huiswaard I, waren modernistische stedenbouwkundige principes nog leidend. Bij de volgende won het woonerfconcept, later dikwijls bloemkoolwijk genoemd omdat de kronkelende structuur van de straten en bebouwing doet denken aan die van een bloemkool: van hoofdstronk naar zijscheuten, naar armpjes die eindigen in de bloem ofwel de woning. Huiswaard II, waaraan in 1974 werd begonnen, mag worden beschouwd als een diehard bloemkoolwijk, waar tot op de dag van vandaag beginnende postbestellers en bezoekers verdwalen in een doolhof van woonerven. Buurten die volgen in de

jaren 1980, zoals De Horn, 't Rak en Daalmeer hebben een vergelijkbare stedenbouwkundige opzet, maar in mildere vormen. De architectuur is middelmatig en alles bij elkaar niet bijzonder.

RR

Literatuur

- J.J.J.M. Beenakker, *Historische plattegronden van Nederlandse steden, deel 5: De steden van Hollands Noorderkwartier*, Alphen aan den Rijn, 1991.
- P. Bitter, *Graven en begraven: archeologie en geschiedenis van de Grote Kerk in Alkmaar*, Hilversum, 2002.
- P. Bitter, N. de Jong-Lambregts en C. Roozendaal, *Alkmaar op de kaart gezet*, Alkmaar, 2009.
- H. Schmal, 'De plattegrond van de Hollandse stad. Alkmaar aan het einde der middeleeuwen', in: M.W. Heslinga e.a., *Nederland in kaarten. Verandering van stad en land in vier eeuwen cartografie*, Edel/Antwerpen, 1985, 32-35.
- J. Vis e.a. (red.), *De geschiedenis van Alkmaar*, Zwolle, 2007.



Almere

In 1976 kreeg de Amsterdamse stratenmaker Henk de Clerk de sleutel overhandigd van een woning aan de Schoolwerf in Almere-Haven. De Clerk en zijn gezin waren de eerste bewoners van wat vanaf 1964 in planologische nota's IJmeerstad, Zuidweststad of IJdrecht heette.

Deze nieuwe stad werd gepland en gebouwd met het oog op de opvang van de overloop uit Amsterdam en het Gooi. Dit zou na de Nota inzake de ruimtelijke ordening (1960) het grootste project van Nederland worden. De stad werd ontworpen als onderdeel van de regio. Een half miljoen mensen zou gaan wonen in de Flevopolders, waar in die tijd ook de Markerwaard onder viel. Aan weerszijden van het Oostvaardersdiep, de vaart tussen Zuidelijk Flevoland en de Markerwaard, werd een stad voorzien. De noordelijke helft van Almere zou in de Markerwaard komen te liggen. Volgens de Tweede nota (1966) zou de deconcentratie in de Flevopolders worden

gebundeld in Lelystad en Almere. Op het Verkevelingsplan Zuidelijk Flevoland uit 1968 is in de zuidwesthoek een grote witte plek te zien. Deze gaf het terrein aan dat buiten het landbouwareaal werd gehouden. Dit is globaal de begrenzing van het latere stedelijk gebied.

Vanaf 1969 was binnen de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders een projectgroep bezig met de planning van Almere. Er werd uitgegaan van 125.000 tot 250.000 inwoners. Almere zou een meerkernige stad worden, zodat latere uitbreidingen naar bevind van zaken konden worden ingevuld en woonmilieus konden worden aangepast aan woonwensen en marktvraag. De woningvoorraad zou voor negentig procent bestaan uit eengezinswoningen. In 1969 ging de Hollandse Brug open, die Rijksweg 6 door de Flevopolders verbond met het oude land. Dit was de enige wegverbinding tot 1983, toen de Stichtsebrug werd opengesteld. De spoorverbinding Amsterdam-Lelystad via Weesp, de Flevolijn, kwam tot stand in 1987. Almere zou zes stations krijgen op deze lijn.

De nieuwe stad in de kale en winderige polder

moest een alternatief bieden voor de hoogbouw in de Bijlmermeer en zocht het in herkenbare, kleinschalige woonmilieus. Almere kreeg drie stedelijke kernen, gescheiden door brede groen-zones: Haven, Stad en Buiten. De eerst te bouwen kern Almere-Haven kwam aan het Gooimeer te liggen. Haven bestond uit een aantal wijken, op hun beurt ook weer gescheiden door groenstroken. Almere kent een strenge scheiding van verkeerssoorten, met aparte stelsels van 'dreven' of autowegen, vrijliggende fietspaden en busbanen. De verkeersstructuur van Haven was opgezet als een boom, die zich vanuit de stam steeds verder vertakt in de woonstraten, die grotendeels als woonerf zijn uitgevoerd. Bij bushaltes waren de bebouwingsdichtheden hoger, aan de groene randen van de wijken lager. Het centrum van Haven heeft een uitgesproken kleinstedelijk karakter, met laagbouw langs het waterfront en daarachter woningbouw aan grachtjes (gevuld in 1979). In het jaar dat de eerste bewoners neerstreken in Almere-Haven, 1976, werd Almere in de Verstedelijkingsnota van de Derde nota aangewezen als groeikern. De laatste



Hoewel Almere wordt doorsneden door een spoorlijn, was de ontsluiting door middel van wegen voor de auto richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling van de nieuwe stad in hoofdlijnen. Daarom is alles rood.





Almere-Stad naar het oosten, 2009 (foto Paul Paris). Midden voor aan het Weerwater prijkt het centrum van Almere-Stad. Aan de einder links is nog juist iets te zien van Almere-Buiten.

toevoeging aan Almere-Haven, omstreeks 2000, is de wijk Overgooi, waar particulieren een kavel kunnen kopen en zelf kunnen bouwen.

In het Ontwerpstructuurplan van Almere (1980) werden naast de drie eerdere kernen twee nieuwe aangewezen: Almere-Pampus in de westelijke punt van de Flevopolder en het 'oostelijk kernen-complex' op de locatie van het huidige Almere-Hout. Tegen het Oostvaardersdiep was het bedrijvenpark De Vaart gepland. Het Structuurplan van 1983 gaf geen kernen aan, maar bevatte wel grote reserveringen aan de oost- en westzijde van Almere-Stad. Almere-Stad, de meest centraal gelegen kern, zou het hoofdcentrum van Almere worden, met zo'n 100.000 inwoners en het centrale voorzieningen- en winkelapparaat. Deze kern werd van de A6 gescheiden door het Weerwater. Ten noorden van Almere-Stad werden de Noorderplassen aangelegd, die het stadsdeel afscheidde van het werkgebied De Vaart. Almere-Stad is gebouwd in de periode 1980-1995, Almere-Buiten grotendeels gelijktijdig, in 1985-1995. In de periode van uitvoering wordt de Vierde nota over de ruimtelijke ordening (1988) van kracht. Dit leidt tot een hogere gemiddelde woningdichtheid.

In 1987 is de ontwikkelingsstrategie voor Almere-Oost en West vastgesteld. Deze behelst

een grote voorinvestering in groen in de nieuw geplande kernen ten oosten en westen van de stad, als basis voor Almere-Hout (35.000 inwoners) en Almere-Poort (40.000 inwoners). Door middel van grootschalige bosaanplant moest worden voorkomen dat ook een volgende generatie bewoners weer in het kale polderland terecht zou komen. De planvorming voor deze beide kernen komt daadwerkelijk op gang naar aanleiding van de Vierde nota extra (Vinex, 1990), waarin nieuwe woningbouwlocaties worden aangewezen. De structuurplannen voor Poort en Hout komen tot stand in 1999. Vooralsnog is er niet meer gebouwd dan een golfbaan en het naastgelegen villapark Almere-Hout. Ook de wijk Tussen de Vaarten, die in de groene scheg tussen Stad en Buiten ligt, komt voort uit de in de Vinex geformuleerde opgave.

Almere bestaat voor het overgrote deel uit betaalbare, grondgebonden eengezinswoningen. In de jaren 1990 begint de gemeente het monoculturele karakter van Almere als probleem te zien. Daarop wordt ingezet op meer menging in woonmilieus en economische structuurversterking. Het toekomstige inwonertal wordt drastisch naar boven bijgesteld; 400.000. Tegelijkertijd worden plannen gemaakt voor het verbeteren van de bestaande kernen. Zelfs in de nieuwe stad

Almere is al begonnen met herstructurering en vervanging van de woningvoorraad, die buiten enkele kleine wijkjes als De Fantasie, De Realiteit en De Eenvoud een grote mate van eenvormigheid kent.

Ook de meerkernigheid komt ter discussie; een stad met een echt centrum is gewenst. Het centrum van Almere-Stad, tussen het Centraal Station en het Weerwater, is slechts voor een deel ontwikkeld. De Stationsstraat werd de hoofdroute vanuit het station, maar deze liep uit op een braakliggend stuk grond. Het deel bij het Weerwater bleef onbebouwd. Het idee hierachter was in principe hetzelfde als dat achter de meerkernige stad: het centrum zou zich ontwikkelen als de stad een zekere schaal zou hebben, naar de dan geldende stedenbouwkundige inzichten. Toen de tijd rijp werd geacht om het centrum te ontwikkelen, kreeg het ontwerp bureau Office for Metropolitan Architecture van R. Koolhaas de opdracht voor een masterplan, dat in 1996 gereedkwam. Het voorziet in een stadscentrum met een verticale scheiding van functies: op een verhoogd maaiveld bevinden zich grootschalige winkels en andere publieksfuncties met daarboven appartementen. Onder dit maaiveld, dat geheel als voetgangersgebied is ingericht, vinden het doorgaande verkeer, het laden en lossen en



Almere naar het noorden, jaren 1990 (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed). Op de voorgrond aan het Gooimeer ligt Almere-Haven. Op de achtergrond valt Almere-Stad te onderscheiden. Tussen de beide kernen is het kasteel Almere in aanbouw.

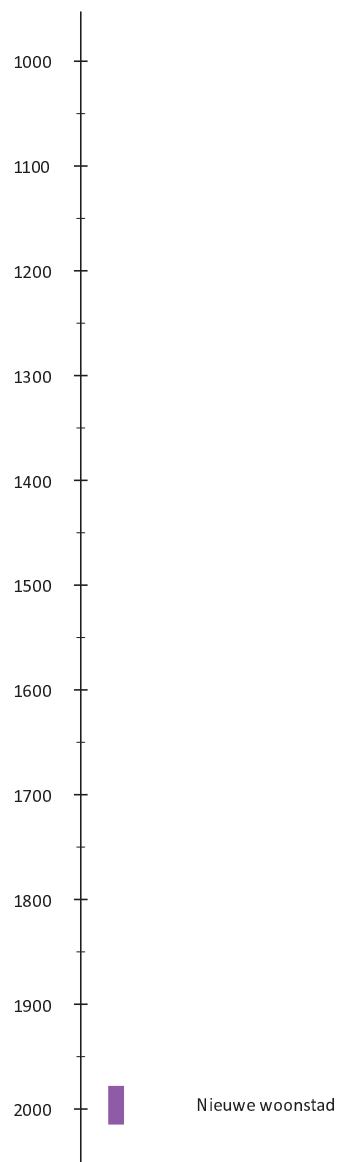
het parkeren plaats. Zo is een centrum ontstaan dat niet, zoals de meeste moderne winkelcentra, voor een groot deel uit expeditiestraten bestaat. Het glooiende maaiveld met de alzijdig georiënteerde, hoge bebouwing moet worden gezien als de volgende stap in de voortdurende strijd om te ontkomen aan de kale platheid van de polder.

Intussen draait de woningbouwmachine door. Het vijfde stadsdeel Almere-Poort is in aanleg. Almere beoogt een schaa sprong te maken en uit te groeien tot een stad van 350.000 inwoners. Deze plannen zijn mede afhankelijk van de verbetering van de verkeersverbindingen. In de Structuurvisie Almere 2.0 (2009) worden uitbreidingen voorzien ten oosten van de bestaande stad. In het stadsdeel Oosterwold komt ruimte voor landelijk wonen in lage dichtheden. De zogenoemde Stichtselijn zal Almere met Hilversum en Utrecht verbinden. Ten noorden van Almere-Poort moet Almere-Pampus tot ontwikkeling worden gebracht, en buitendijks Almere-IJland. Deze ontwikkeling hangt samen met de totstandkoming van de verbinding tussen de A6 en de A9 en een oeververbinding met Amsterdam over het IJmeer.

JEA

Literatuur

- J. Berg, S. Franke en A. Reijndorp (red.), *Adolescent Almere. Hoe een stad wordt gemaakt*, Rotterdam, 2007.
- G. Breugem, P. Maessen, A. Man en B. Stoffels (red.), *Plannenas Almere. Chronologie van 30 jaar plannen in Almere*, Almere, 2008.
- P. Brouwer, *Van stad naar stedelijkheid. Planning en planconceptie van Lelystad en Almere 1959-1974*, Rotterdam, 1997.
- Gemeente Almere, *Concept Structuurvisie Almere 2.0*, Almere, 2009.
- M. Provoost, B. Colenbrander en F. Alkemade, *Dutchtown. O.M.A.'s meesterproef in Almere*, Rotterdam, 1999.
- B.D. te Raa, *Van gevaarlijke binnenzee tot Almere*, Den Haag, 1989.
- R. Steenhorst, Almere. *Een stad zonder verleden*, Zaltbommel, 1981.
- www.almere2030.almere.nl (25 oktober 2010).



Amersfoort

Amersfoort ontstond bij een doorwaadbare plek, een voorde, in de rivier de Amer, later de Eem genoemd. Op deze kruising van routes over land en water, aan de westkant van de Gelderse Vallei bij een uitloper van de Utrechtse Heuvelrug, lag in de 12^{de} eeuw een hof van de bisschop van Utrecht. Vanuit dit hof, een groot boerenbedrijf en bestuurscentrum, werden de veenontginningen in de Eemvallei geïnitieerd. In de loop van de 13^{de} eeuw ontwikkelde zich bij het hof en de voorde een handelsnederzetting, enerzijds door de gunstige verkeersligging, anderzijds onder stimulans van de Utrechtse bisschop. In 1259 verleende hij stadsrechten en omstreeks dezelfde tijd vonden grootschalige ophogingen en waterstaatkundige verbeteringen plaats rond het bisschoppelijke hof, waarmee een droog en goed begaan- en bebouwbaar stadsgebied werd gecreëerd. Midden in lag een marktplein met daarnaast de Sint-Joris,

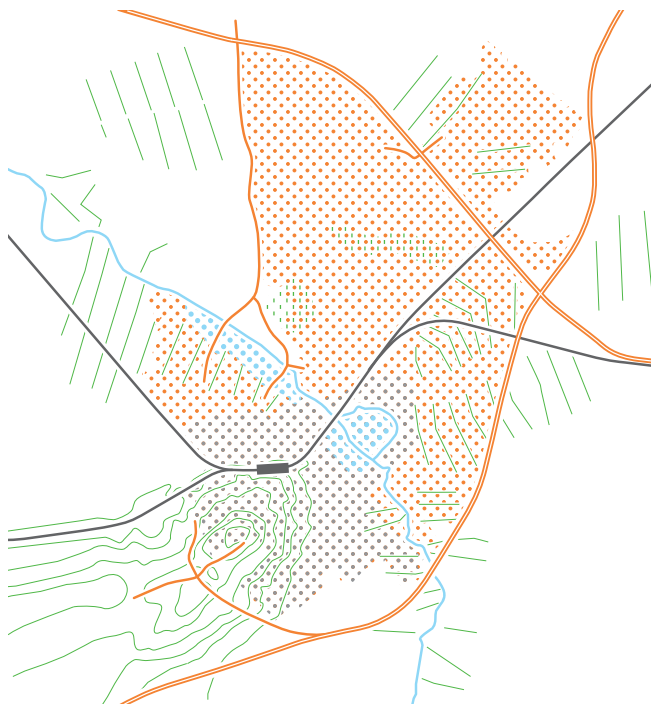
tot 1248 de hofkapel, maar toen tot parochiekerk gewijd. Omstreeks 1300 maakten een ringvormige stadsmuur en omgrachting het af. Gedurende de 14^{de} eeuw ging het Amersfoort voor de wind, wat vanaf 1380 resulteerde in een forse uitbreiding rondom. Er verschenen een ruime nieuwe ringgracht en stadsmuur, die pas omstreeks 1450 werd voltooid. Daarbinnen raakten vooral de bestaande uitvalswegen en aangrenzende gebieden bebouwd, de rest eeuwenlang niet. Vanaf de 16^{de} eeuw viel Amersfoort terug, onder meer door slechtere bevaarbaarheid van de Eem.

Na honderden jaren zonder grote ruimtelijke veranderingen begon de stad tegen het eind van de 19^{de} eeuw weer uit te breiden. In de decennia voor 1850 waren al wel de stadsmuren afgebroken en veranderd in een groene wandelzone, een 'wandeling' rond de stad. Echter pas enige decennia nadat in 1863 het station op de spoorlijn Utrecht-Zwolle was geopend en ruim tien jaar later de verbinding met Amsterdam en richting Apeldoorn was toegevoegd, zette de groei weer in. De situering van het station aan de westkant

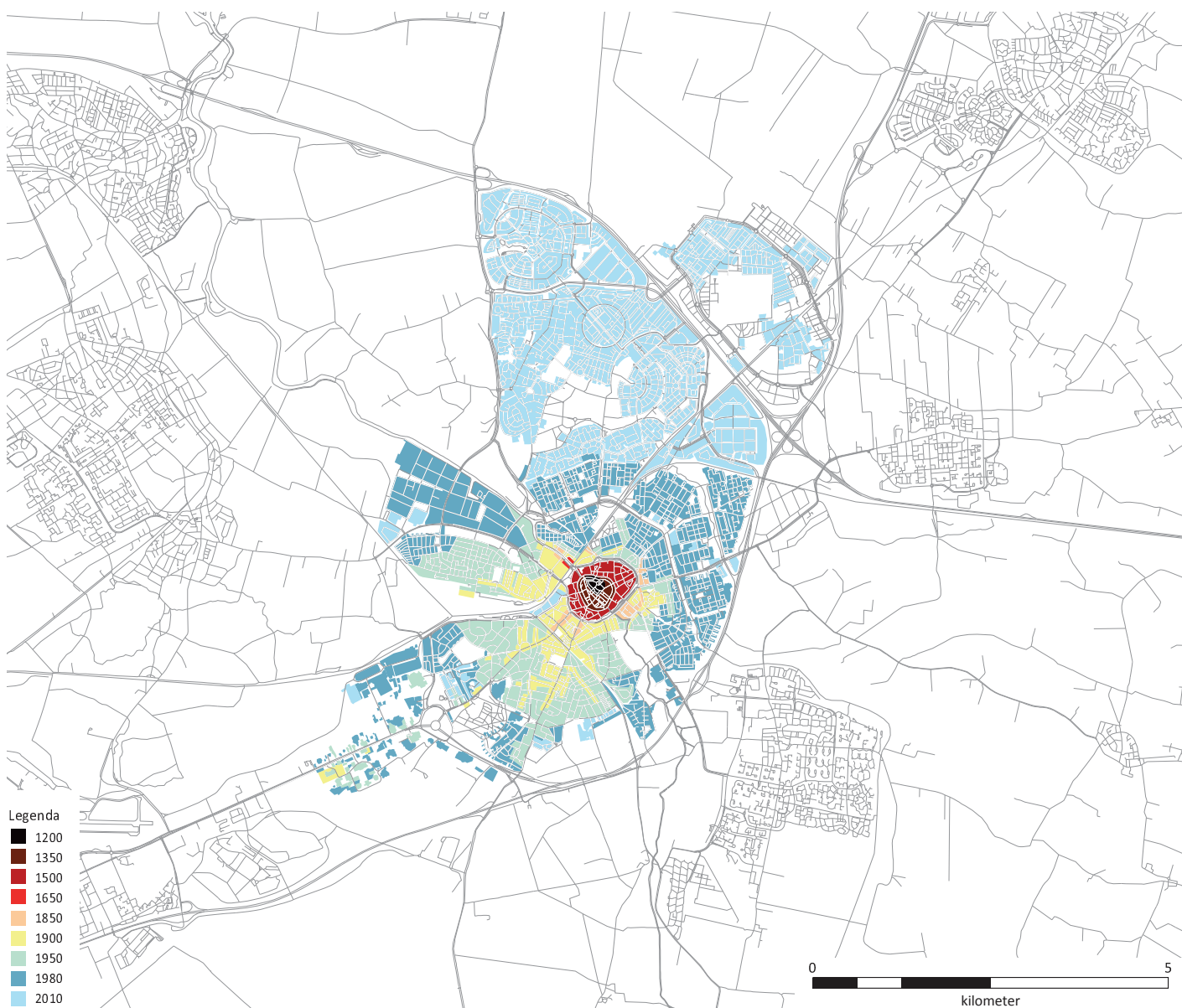
van de toenmalige stad (in eerste instantie even beoosten de tegenwoordige stationslocatie), zou zeer bepalend zijn voor de ontwikkelingen tot de Tweede Wereldoorlog. In de bossen tegen de hellingen van de heuvelrug aan de westkant werden in de jaren 1880 meerdere kazernes gebouwd en langs de spoorlijn en de Eem verscheen nieuwe industrie, zoals een bierbrouwerij, een broodfabriek en een werkplaats van de spoorwegen. Voor de fabrieksarbeiders verrees in de decennia rond 1900 in het vlakke gebied direct benoorden het spoor in westelijke richting een langgerekte woonwijk: het Soesterkwartier. De woningen waren deels opgetrokken langs een reeks parallel lopende rechte straatjes tussen twee oost-west lopende hoofdwegen, maar vanaf ongeveer 1920 onder supervisie van de gemeentelijke stadsarchitect C.G. Beltman volgens fantasierijker patronen en tuindorpachtig.

In dezelfde jaren vanaf omstreeks 1900 verrees tegen de hellingen direct bezuiden het spoor een riant villapark voor de beter gesitueerden: het Bergkwartier. Het plan voor deze wijk, aangelegd





Linksonder zijn in groen de reliëfliijnen van een uitloper van de Utrechtse Heuvelrug te zien. Aan de voet daarvan ontstond de stad (blauw gestippeld met gracht) omdat daar de Eem stroomde, de rivier die eeuwenlang de belangrijkste infrastructuur vormde. In de Eemvallei is met rechte groene lijnen de nog herkenbare structuur van de veenontginning aangeduid, twee zandige natuurlijke hoogtes zijn groen gespikkeld. Nadat het station aan de westkant tegen de rand van de heuvelrug was aangelegd, breidde Amersfoort vanaf de late 19^{de} eeuw tot de Tweede Wereldoorlog sterk uit in westelijke richting (grijs gestippeld). Na de oorlog was het niet langer geoorloofd om het gewaardeerde landschap tegen de hellingen van de Utrechtse Heuvelrug te bebouwen, waardoor de oriëntatie radicaal veranderde: er werd uitgeweken naar de veengebieden in de Gelderse Vallei in het oosten en noordoosten. Ontsloten door autowegen kwamen daar grootschalige uitbreidingen tot stand (rood gestippeld).





Uitsnede uit *Gezicht op Amersfoort*, schilderij door Matthias Withoos, 1671 (Museum Flehite Amersfoort). Op dit monumentale schilderij, dat besteld werd voor het stadhuis, is de stad in vogelvlucht te zien vanuit het noordwesten. Links stroomt de Eem bij de Koppelpoort de stad uit. Buiten de laatmiddeleeuwse omwalling zijn bleekvelden, tuinbouwgebieden en akkerlanden te zien.



De binnenstad van Amersfoort naar het noorden, 2011 (Archief Eemland, Amersfoort). Op de voorgrond is het tracé van de eerste omwalling met muurhuizen te zien. Geheel rechtsonder ligt de Monnikendam, een van de nog bestaande waterpoorten uit de tweede ommuring, die omstreeks 1450 werd voltooid. Linksboven ligt de Eem met de Eemhaven. Op de achtergrond liggen de wijken Schothorst, Zielhorst en Kattenbroek.

in Engelse landschapsstijl en op loopafstand van het station, werd ontwikkeld door een aantal particulieren en later overgenomen door de gemeente. In de eerste decennia van de 20^{ste} eeuw raakte het park langzamerhand bebouwd met villa's en later ook wat kleinere woningen.

Op de glooiende heuvelrughellingen ten zuidoosten van het villapark werden in de jaren 1920 en 1930 vooral middenstandswijken gerealiseerd volgens een gemeentelijk uitbreidingsplan. In dit zogenoemde Leusderkwartier volgde de steden-

bouw in hoofdlijnen de reeds aanwezige landschappelijke structuren, zoals uitvalswegen, paden en verkavelingspatronen. Was de uitbreiding tot de Tweede Wereldoorlog gericht op de west- en zuidkant van de stad, daarna wijzigde dat ingrijpend. In eerste instantie werd nog wel aan de randen in het zuiden en westen bijgebouwd, bijvoorbeeld de voltooiing van het Soesterkwartier rond 1950 met lage flats in strokenbouw (Bomenbuurt). Bovendien nam langs de Eem de bedrijvigheid toe. Maar in de jaren 1960 en 1970 vonden

de grootschalige uitbreidingen plaats aan de oost- en de noordkant, in de vorm van een halve maan om de binnenstad. Dat werd mogelijk omdat de waterhuishouding van de lagergelegen gronden aan die kant was verbeterd door de aanleg van het Valleikanaal omstreeks 1935. Daar verrezen de welbekende modernistische wijken, volgens een gemeentelijk Uitbreidingsplan in Hoofdzaak, ingevuld met opvallend veel rijtjeshuizen en relatief weinig flats: Liendert, Schuilenburg, Randenbroek, Rustenburg en Schothorst.



In 1981 verkreeg Amersfoort van het Rijk de status van groeistad. Ter voorbereiding had de gemeente al in de jaren 1970 het gebied benoorden de stad geannexeerd. Niets stond nog in de weg om een grote uitbreidingswijk te ontwikkelen die de wereld versteld zou doen staan. Zo werd Kattenbroek geboren, voorafgegaan door Zielhorst en gevolgd door Nieuwland, de laatste door het Rijk aangewezen als Vinexlocatie. Niet de saaiheid van de wijken uit de jaren 1960 en 1970, niet de truttigheid van de bloemkoolwijken die elders werden gebouwd, maar iets revolutionairs, geïnspireerd door schilderijen van Kandinsky. Onder luid gejubel verrijst de nieuwbouw vanaf 1989, in hoofdlijnen opgezet volgens vrolijke cirkels en lijnen, opgefleurd door waterslangen en dotten groen. Vanuit de lucht ziet dat er misschien feestelijk uit, maar op de grond blijft daarvan weinig over. Grote delen maken een gekunstelde en beklemmende indruk, en wekken associaties op met een labyrintisch kinderdorp waar geen eind aan komt, als in een nachtmerrie. De thema's die aan verschillende delen van de wijk zijn meegegeven, zoals 'De Laan der Hoven', 'Het Masker' en 'Witte Wal', maken het er niet beter op. Veel van de speels en fantasierijk bedoelde woningen slaan inmiddels lelijk uit en de decoratieve elementen verkleuren. Bij de uitvoering van de laatste stukken Nieuwland is de architectuurmode inmiddels veranderd en maakt de toepassing van retro-stijlen opgang: daar zijn bijvoorbeeld herenhuizen in jaren dertigstijl uit de grond gestampt. In de jongste wijk in aanbouw, Vathorst (ook Vinex), staan hoog gestapelde scheve appartemententorens naast Hollandse trapgeveltjes. Al dit geweld wordt mede mogelijk gemaakt door de snelwegen A1/E231 en A28/E30, die kruisen bij knooppunt Hoevelaken. Bij dat knooppunt en

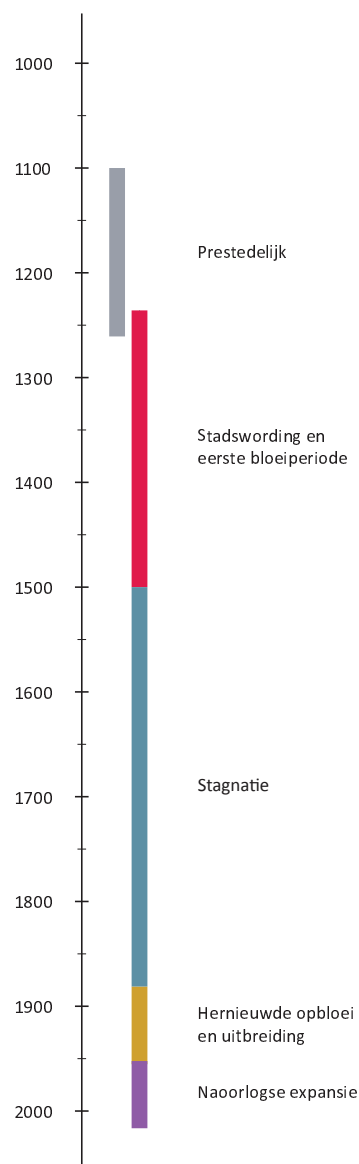
tussen Nieuwland en Kattenbroek aan de A1 zijn bedrijventerreinen aangelegd.

De expansie van Amersfoort de laatste vijftien-twintig jaar is buitensporig. Breidde de stad in de eerste helft van de 20^{ste} eeuw stapsgewijs en overzichtelijk uit met een schil aan de zuidwestkant van de middeleeuwse kern en in de decennia na de Tweede Wereldoorlog met een schil aan de noordoostkant, vanaf het eind van de 20^{ste} eeuw ontwikkelt zich in noordelijke richting een alomarm groeiend waterhoofd. Dat Amersfoort schijnt te lijden aan groothedswaanzin is ook te zien tussen het station en de binnenstad, waar in de jaren 1990 een soort bordkartonnen rotswallen zijn opgetrokken: een groot kantorenpark. Aan de Eem juist ten westen van de binnenstad en de spoorlijn wordt gewerkt aan een nieuw cultureel en commercieel centrum, waarvan de effecten – leegstand – al merkbaar zijn in het oude centrum.

RR

Literatuur

- M. Cramer, *Amersfoort. Architectuur en stedenbouw 1850-1940*, Zwolle/Amersfoort, 1996.
- M. Cramer en A. Groot, *Architectuur in Amersfoort. Een overzicht van de bouwkunst na 1800*, Amersfoort, 1995.
- R. Kemperink en B. Elias (red.), *'Bruit van d'Eem'. Geschiedenis van Amersfoort (2 delen)*, Utrecht, 2009.
- B. Speet, *Historische Stedenatlas van Nederland*. Amersfoort, Delft, 1982.
- N. de Vreeze, *Lange lijnen in de stadsontwikkeling. De ontwikkeling van Amersfoort 1945-2010*, Bussum, 2012.



Amsterdam

De oudste kern van Amsterdam lag op een goed bereikbare plek bij de Amstelmonding. De nederzetting ontstond in een uitgestrekt veengebied dat tussen 1000 en 1200 werd ontgonnen. Vanaf het IJ en de Amstel werden sloten gegraven om het veen te ontwateren. De oudste vermelding van de Amstedijk dateert uit 1204. Kort na de dijk aanleg werden veenstroompjes afgedamd om overstromingen te voorkomen en de afwatering te verbeteren. Ergens rond 1250 werd een dam in de Amstel gelegd. Omdat de rivier bij de monding te breed was, kwam de dam een eindje stroomopwaarts te liggen. In de tweede helft van de 13^{de} eeuw ontwikkelde zich daar een nederzetting bewoond door ambachtslieden en handelaren. In 1275 werd het voor het eerst genoemd als Amestelledamme, in een oorkonde waarin graaf Floris V van Holland aan de bewoners bij de Amsteldam vrijheid van tol gaf in zijn graafschap. Rond 1300 verwierven de bewoners stadsrechten.

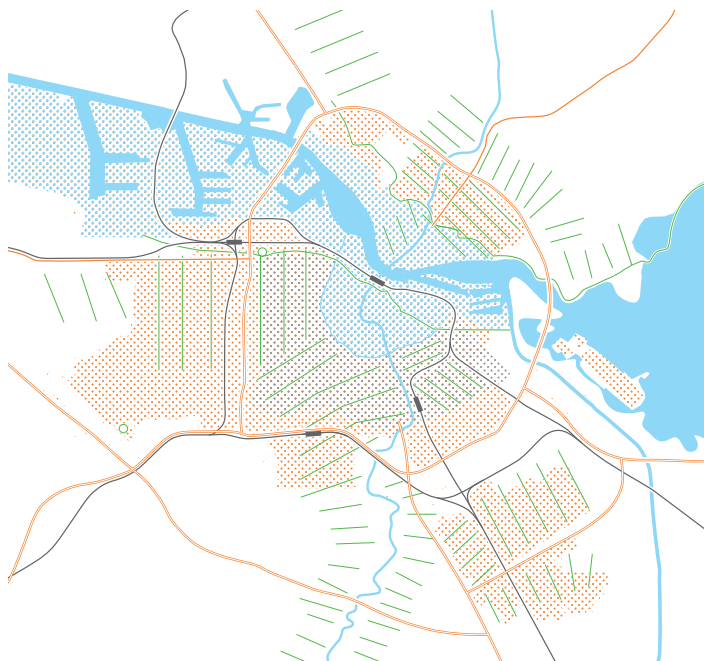
De nederzetting groeide vanaf de Amstedijken. Aan de voet van de dijk aan de oostelijke zijde (de huidige Warmoesstraat) werd een kerk gebouwd (de Oude Kerk). De Amstel versmalde geleidelijk door buitendijkse aanlandingen. Ook binnendijks groeide de stad. Rond 1350 waren de Voorburgwallen gegraven en voorzien van houten palissaden die dienden als verdedigingswerk en belastinggrens. Aan de zuidzijde lag de stadsgrens bij het Spui en de Grimburgwal. Kort daarop volgde een nieuwe uitbreiding: rond 1380 werden de Achterburgwallen gegraven en aangesloten op dezelfde sluizen als de Voorburgwallen. Aan beide zijden werd een smalle strook land bij de stad getrokken. Waarschijnlijk was verbetering van de afwatering de belangrijkste doelstelling van deze stadsuitbreiding. Amsterdam was immers een rivierstad. De Dam en de Burgwallen vormden de hoofdstructuur in de vorm van een H. Op het oude slotenpatroon van de veenontginningen werden stegen aangelegd, waardoor het prestedelijke verkavelingspatroon herkenbaar bleef. Rond 1425 breidde Amsterdam uit tot aan het Singel, de Kloveniersburgwal en de Gelderse kade. In 1480-1490 verrees daar een stenen

ommuring, waarvan de Munttoren, de Waag (een voormalige stadspoort) en de Schreierstoren resteren.

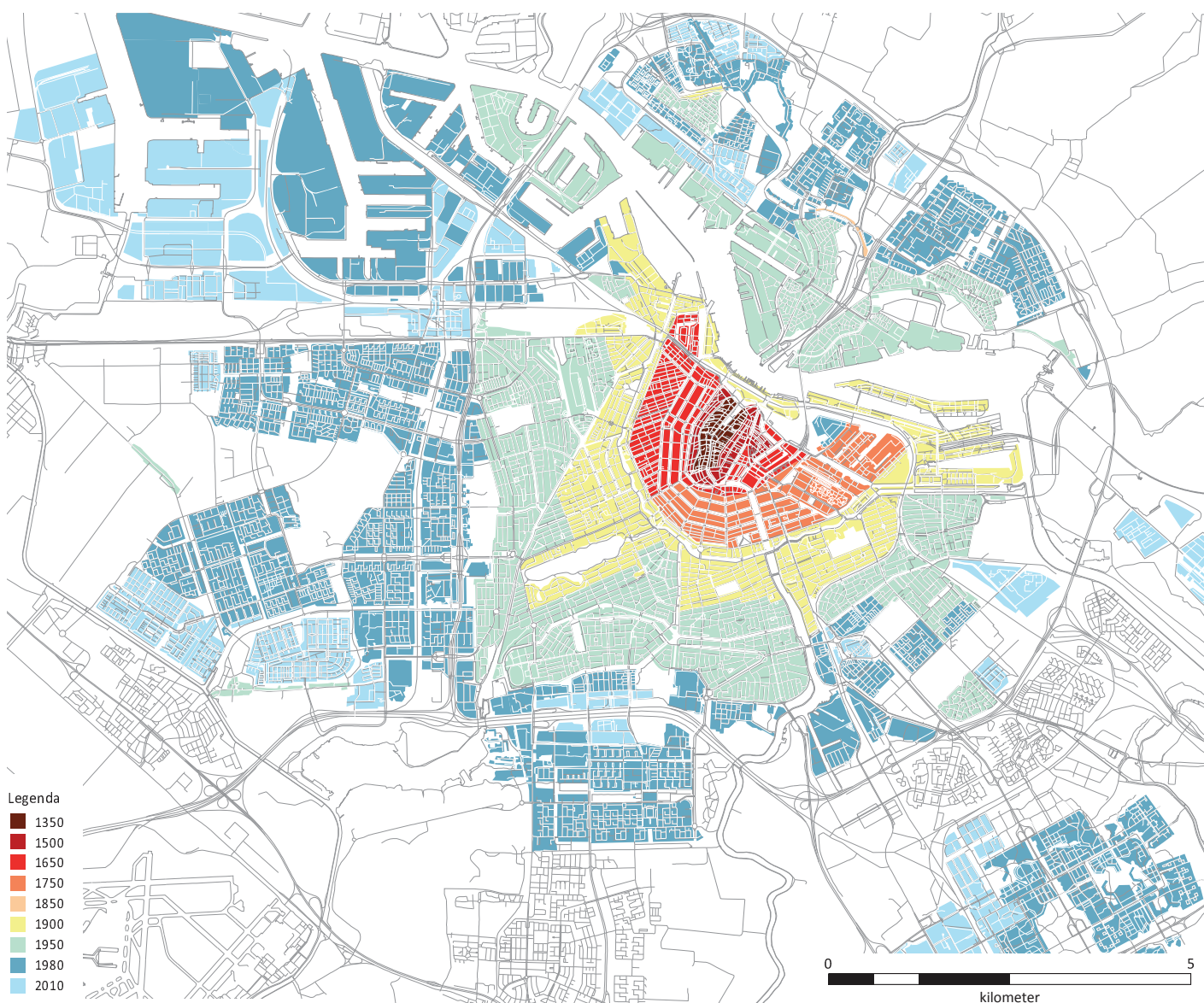
In de 16^{de} eeuw groeide Amsterdam door; de stad speelde een belangrijke rol in de internationale zeehandel. Buiten de oostelijke stadsmuur verrees een havengebied, zonder toestemming van de stadsregering. Deze zogenaamde Lastage werd in 1516 omgracht. De Montelbaanstoren werd opgetrokken ter verdediging. Amsterdams aansluiting bij de Opstand in 1578 leidde tot een versnelde economische groei en maakte modernisering van de stadsverdediging noodzakelijk. In 1585-1586 werden nieuwe vestingwerken aangelegd, in combinatie met een bescheiden stadsuitbreiding. In 1592 was de haven alweer te klein: daarom volgde aan de oostzijde de aanleg van de eilanden Uilenburg, Valkenburg en Rapenburg.

Bij de aanvang van het Twaalfjarig Bestand in 1609 werd een plan gemaakt waarmee Amsterdam in een keer zou groeien tot de huidige Singelgracht. De werkzaamheden begonnen met de aanleg van drie nieuwe haveneilanden buitendijks aan de westkant. In 1613 werd besloten de





Eeuwenlang was de ligging in de veenontginningen (schematisch weergegeven met groene strepen; de dijken langs het IJ met slingerende groene lijnen) en aan de rivier richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam, in het bijzonder voor het gebied binnen de Singelgracht (blauw gestippeld met omgrachting). Voor de uitbreidingen vanaf de late 19^{de} eeuw (grijs gestippeld) kwamen daar zowel de spoorlijnen en de stations bij, als de nieuwe havengebieden aan beide kanten van het IJ (blauw gestippeld). Na de Tweede Wereldoorlog schoven de havens in verband met het Noordzeekanaal steeds verder naar het westen (blauw gestippeld met havenkommen). Tegelijkertijd werd de stad rondom uitgebreid met omvangrijke nieuwe woonwijken (rood gestippeld) die werden ontsloten door een ringweg en autosnelwegen.





Het Vondelpark met aangrenzende buurten vanuit het oosten, 1984 (KLM Aerocarto). In de hoek rechtsonder is een stukje van de Singelgracht te zien. Bovenaan is de Kostverlorenvaart te herkennen in de scheve lijn. De buurten ter weerszijden van het Vondelpark werden gebouwd in de decennia rond 1900. Op deze luchtfoto is goed te zien hoe sterk het stratenpatroon van deze buurten werd bepaald door de regelmatige structuur van de veenontginningen uit de 11^{de} en 12^{de} eeuw.

stadsuitbreiding slechts voor de helft te realiseren: de latere Leidsegracht werd de tijdelijke stadsgrens. Het binnendijkse deel van de vergroting viel uiteen in de streng gereguleerde grachtengordel, bestemd voor luxewoningen, en de op de polderstructuur gebouwde Jordaan. Dit geheel werd omgeven door een vestingwal met elf bastions.

De vergroting was binnen zes jaar volgebouwd en de verstedelijking buiten de stad ging door, niet in de laatste plaats door de grote aantallen immigranten uit zowel de Zuidelijke Nederlanden als andere steden in de Republiek. In 1648 begon de bouw van het nieuwe stadhuis op de Dam, het meest prestigieuze gebouw ten tijde van de Republiek. Bij de Aanslag op Amsterdam in 1650 bleek dat de vestingwerken aan de oostzijde in verregaande staat van verval verkeerden. Daarom kwam het tot een nieuwe stadsuitbreiding. Opnieuw werden eerst drie haveneilanden aangelegd. Met deze nieuwe eilanden aan de oostzijde mat het havenfront langs het IJ meer dan vier kilometer. De grachtengordel werd doorgetrokken tot het IJ en omgeven door een vestingwal met vijftien nieuwe bastions. Ditmaal werd de polder vergraven: de vergroting van 1663 was de eerste die geheel op de tekentafel werd ontworpen. In het Rampjaar 1672 vorderde de bebouwing tot aan de Amstel. Op de oostoever werd nauwelijks grond verkocht. Een deel werd herverkaveld tot tuinpark de Plantage. Daarna begon een lange periode van stagnatie. De stadsontwikkeling ging pas in 1850 verder

waar deze in 1672 was gestopt. De huurcontracten met de tuinders in de Plantage werden opgezegd en de grond verkocht. Hier verrees de eerste 19^{de}-eeuwse woonwijk.

In 1866 publiceerde stadsingenieur J.G. van Niftrik een uitbreidingsplan. Rond de oude stad was een reeks monumentale stedenbouwkundige structuren getekend. Het werd alom geprezen, maar een door de overheid geleide, groots opgezette stadsuitbreiding was niet aan de orde. De eerste uitbreidingen buiten de Singelgracht vonden plaats door architect-ontwikkelaars. Deze sloten aan op het Vondelpark, dat eveneens op particulier initiatief was aangelegd en deels betaald uit de opbrengsten van projectontwikkeling ter weerszijden van het park. In 1877 volgde het plan van de directeur van de Dienst der Publieke Werken J. Kalff, dat uitmuntte door pragmatisme en doelmatigheid. Het greep terug op het aloude systeem van verstedelijking van de polder. Tussen 1880 en 1900 groeide het inwonertal met meer dan 200.000, tijdens een economische *boom* die het gevolg was van onder meer de aanleg van het Noordzeekanaal (1876) en het Merwedekanaal (1892, later veranderd in Amsterdam-Rijnkanaal). Projectontwikkelaars en later ook woningbouwverenigingen kregen concessies voor de verkoop van bouwgrond langs nieuwe straten. Wat restte van de vestingwerken, werd geslecht en bebouwd. De Stelling van Amsterdam nam hun functie over. Binnen een nieuwe rondweg verrees rond de stad nieuwe buurten: een versteend

veenontginningslandschap, net als de middeleeuwse stad. De spoorwegen (Haarlem 1839, Utrecht 1843, Amersfoort 1874) die aanvankelijk buiten de stad eindigden, werden na 1880 doorgetrokken naar het nieuwe Centraal Station. Daarmee bleef de oude kern het centrum van de uitdijende stad. Cityvorming was het gevolg.

In 1914 kreeg de architect H.P. Berlage opdracht een plan te maken voor een zuidelijke stadsuitbreiding, tussen de Amstel en de Schinkel. Berlage ontwierp een hoofdstructuur bestaande uit monumentale assen, met daartussen kleinere straten. De architectuur van de grote woonblokken werd als eenheid ontworpen, in samenhang met de buitenruimte. Het Plan Zuid werd goedgekeurd in 1917. Uitvoering was mogelijk door annexatie van buurgemeentes in 1896 en 1921. De omgeving van het Olympisch Stadion werd ontwikkeld voor de Spelen van 1928. In dezelfde periode werd vooral in Amsterdam-Noord een aantal tuindorpen gebouwd. In 1928 werd ook het Bosplan goedgekeurd, op basis waarvan het 800 hectare grote Amsterdamse Bos werd aangelegd.

Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam kwam in de jaren 1928-1935 tot stand onder leiding van de stedenbouwkundige C. van Eesteren, hoofd van de Afdeling Stadsontwikkeling van de Dienst der Publieke Werken. In het AUP werd de langetermijnontwikkeling voor het totale gemeentelijke grondgebied vastgelegd. Het functioneerde decennialang als kader voor de stadsontwikkeling. Wonen, werken, verkeer en recreatie werden gescheiden. Van Eesteren ontwierp een lobbenstad waarin tuinsteden werden afgewisseld met groengebieden. De benodigde ruimte voor wonen, werken, verkeer en recreatie was berekend uit bevolkingsprognoses. In het westen kwamen na de oorlog de tuinsteden Slotermeer, Geuzenveld, Slotervaart en Osdorp tot ontwikkeling rond de ontpolderde Sloterdijkmeer (de Sloterplas). Aansluitend op Plan Zuid werd Buitenveldert gebouwd. De tuinsteden hadden een opzet volgens de wijkgedachte. Hun afstand tot de binnenstad bleef beperkt: het centrum was binnen twintig minuten per fiets bereikbaar.

In 1964 werd de polder Bijlmermeer bij Amsterdam gevoegd. Hier verrees een hoogbouwwijk met honingraatvormige flats in een doorlopende groene ruimte, waarin de functiescheiding nog verder was doorgevoerd door een stelsel van verhoogde wegen en metrobanen, gekoppeld aan parkeergarages en binnenstraten in de flats. De Bijlmer, met als hoofdontwerper S. Nassuth, was een megastructuur met een wereldwijd ongeëvenaarde mate van integratie van woningen, winkelcentra, groen, parkeergarages en infrastructuur. Met de Bijlmermeer kreeg het idee van een meerkernige stad voet aan de grond. Deze werd via een metrolijn verbonden met de binnenstad, die in een moeite door deels werd gesloopt. Toen de Bijlmer in toenemende mate een probleemwijk werd, kreeg het stads-



Gezicht op Amsterdam vanuit het zuiden, schilderij door Jacob van Ruisdael, rond 1680 (Amsterdam Museum). Ruisdael kijkt vanuit een hoger standpunt even ten westen van de Amstel naar de laat 17^{de}-eeuwse wereldstad. De voorgrond lijkt te suggereren dat hij op een heuveltje stond, een compositorische truc die niet spoort met de werkelijkheid: daar lagen de zompige veenontginningen van Amstelland (waar Ruisdael vermoedelijk het torentje van een buitenhuis beklom voor het schetsen van de tekening waarnaar hij later in zijn atelier dit schilderij maakte). Ter plaatse van het bolwerk met de molen rechts van de rivier staat tegenwoordig het Amstel Hotel. Op het schilderij steken van links naar rechts de volgende gebouwen uit: de toren van de Westerkerk, het stadhuis (tegenwoordig paleis), de torens van de Oude Kerk en de Zuiderkerk en de Portugese synagoge.

deel de naam Amsterdam-Zuidoost. Inmiddels zijn grote delen gesloopt. Later aangelegde woongebieden rond de Gaasperplas kregen een meer traditionele opzet, met middelhoogbouw en laagbouw aan straten.

In de jaren 1980 zijn de ringweg A10 en het ringspoor voltooid. In de binnenstad en de 19^{de}-eeuwse wijken is ondertussen grootschalige stadsvernieuwing aan de gang. Inpassing van moderne woningtypen in de oude stad wordt het belangrijkste stedenbouwkundige en architectonische probleem. Dit leidt tot een veelkleurig palet aan nieuwbouw, door de architect C. Weeber van tafel geveegd als 'Nieuwe Truttheid'. Weeber ontwerpt de stadsuitbreiding Venserpolder, waarin het traditionele gesloten bouwblok op grote schaal werd geherintroduceerd. In de periode daarna wordt teruggegrepen op de traditionele laagbouwwijk. De wijk Nieuw Sloten is het resultaat van de gefnuikte Olympische ambities voor 1992. Hier zit de stedenbouwkundige vernieuwing vooral in de zichtbaarheid van de onderliggende structuur van de polder.

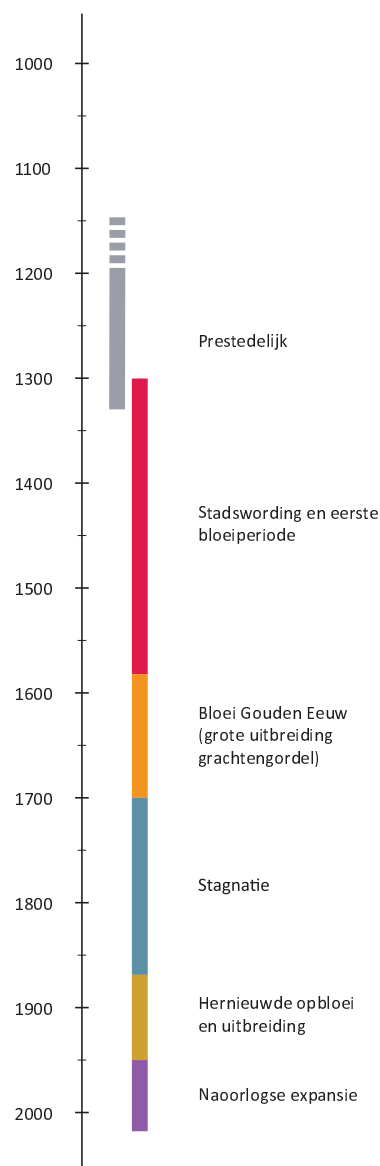
Nadat een plan van OMA (Office for Metropolitan Architecture van R. Koolhaas) voor de IJ-oeveren in 1992 sneuvelt doordat investeerders zich terugtrekken, wordt het gebied in onderdelen ontwikkeld. De resultaten zijn het Oostelijk Havengebied, het Oosterdoks- en Westerdokseiland en de Houthavens. Grootschalige kantoorontwikkeling vindt plaats langs de zuidelijke ringweg aan de Zuidas. Bij het nieuwe stadion in Amsterdam-

Zuidoost (de Arena) verrijst een nieuw centrum voor vermaak. IJburg kan worden beschouwd als het laatste onderdeel van Van Eesterens lobbenstad, op de locatie waar eerder door het bureau Van den Broek en Bakema het Pampusplan was voorzien: ten oosten van Amsterdam, in het water van het IJ. De opzet van deze laatste grote bouwlocatie binnen de gemeentegrenzen borduurt tevens voort op de succesvolle herontwikkelingsprojecten langs het IJ.

JEA

Literatuur

- J.E. Abrahamse, *De grote uitleg van Amsterdam. Stadsontwikkeling in de zeventiende eeuw*, Bussum, 2010.
 M. Carasso-Kok (red.), *Geschiedenis van Amsterdam* (5 delen), Amsterdam, 2004-2007.
 F. Feddes, *1000 jaar Amsterdam. Ruimtelijke geschiedenis van een wonderbaarlijke stad*, Bussum, 2012.
 K. Gaillard en B. Dokter (red.), *Berlage en Amsterdam Zuid*, Amsterdam/Rotterdam, 1992.
 M. Hamelers, *Kaarten van Amsterdam 1866-2012*, Amsterdam/Bussum, 2013.
 W. Hofman, *Historische plattegronden van Nederlandse steden, deel 1: Amsterdam*, Alphen aan den Rijn, 1978.
 I. Jager, *Hoofdstad in gebreke. Manoeuvreren met publieke werken in Amsterdam 1851-1901*, Rotterdam, 2002.
 C. Misset (red.), *De haven van Amsterdam. Zeven eeuwen ontwikkeling*, Bussum/Amsterdam, 2009.
 V. van Rossem, *Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. Geschiedenis en ontwerp*, Rotterdam/Den Haag, 1993.
 B. Speet, *Historische atlas van Amsterdam. Van veendorp tot hoofdstad*, Amsterdam, 2010.
 V. Stissi, *Amsterdam, het mekka van de volkshuisvesting. Sociale woningbouw 1909-1942*, Rotterdam, 2007.
 G. Vermeer en B. Rebel, *d'Ailly's historische gids van Amsterdam, met 21 wandelingen in de oude en nieuwe stad*, Den Haag, 1992.



Apeldoorn

Apeldoorn mag worden beschouwd als een van de opmerkelijkste steden van Nederland. Het is de stad van de vrijstaande woning. Het werd namelijk niet zozeer groot door economische bedrijvigheid op een gunstig gelegen plek voor handel en industrie, maar dankzij de aantrekkingskracht als aangenaam woonoord, aan de rand van de Veluwe bij het koningshuis. In de loop van de 19^{de} eeuw ontwikkelde Apeldoorn zich tot de eerste woonstad van Nederland. Natuurlijk was er ook industrie te vinden, bijvoorbeeld bij het kanaal (richting Hattum in 1829 geopend, verlengd richting Dieren in 1859), en zijn er tegenwoordig bedrijventerreinen en kantoren – op de eerste plaats die van de Belastingdienst – maar de opbloei als stad is te danken aan particulieren die vrijstaande villa's en herenhuizen gingen bouwen tussen het oude dorp Apeldoorn en Paleis Het Loo. En nog steeds is de stad vooral gewild vanwege het prettig wonen in een fraaie omgeving.

Tot de 19^{de} eeuw was Apeldoorn een klein dorp op het zand aan de oostrand van de Veluwe. Vanuit de dorpskern liepen wegen verschillende

kanten op het land in, dat bestond uit een onregelmatig patroon van akkertjes en paden. Wat Apeldoorn bijzonder maakte, was Paleis Het Loo, dat een paar kilometer benoordwesten de dorpskern lag. Dit zomervernieuw van het Nederlandse Koninklijk Huis trok in de loop van de 19^{de} eeuw steeds meer mensen aan. In de eerste plaats een schare hofambtenaren die in de omgeving van het paleis neerstreken en in hun gevolg steeds meer andere welgestelde lieden. Omstreeks 1850 verscheen langs de laan van Het Loo richting de dorpskern van Apeldoorn lintbebouwing met villa's. Ook het dorp zelf dijde uit, met zowel woningen als uitspanningen en andere kleine bedrijvigheid die tevens werden gestimuleerd door de aanleg van het kanaal. De grote bloei en groei volgden echter pas in de tweede helft van de 19^{de} eeuw. Dit was behalve aan de status van Apeldoorn als residentiële woonstad met een aangenaam en gezond klimaat ook te danken aan de betere bereikbaarheid door de aanleg van nieuwe straatwegen, maar vooral aan de opening van het station in 1876 op de spoorlijn Amersfoort-Zutphen, die even bezuiden het dorp liep.

In dezelfde jaren als het station verscheen juist benoorden de oude dorpskern het Oranjepark: een zeer ruim opgezet villapark met waterpartijen

en veel groen. In de laatste decennia voor 1900 volgden er meer, zoals het Sophiapark nabij het spoor (inmiddels verdwenen), maar vooral aan de noordkant, tussen het dorp en het paleis, in het bijzonder De Parken. Deze parken en villa's werden stuk voor stuk ontwikkeld door particulieren die daarin brood zagen en zelf graag mooi woonden. Zij kochten goedkope zandgronden en veranderden deze in dure villaparken. Steeds meer rijke gepensioneerden en oud-Indiëgangers streken liever neer in Apeldoorn dan in de smerige en overbevolkte oude Hollandse binnensteden. Bovendien nam de bevolking toe door het nodige huispersoneel, ambachtslieden en bouwvakkers, voor wie ten oosten van het kanaal de eerste arbeiderswoningen werden gebouwd. Tenzelfder tijd veranderde de oude dorpskern in een gebied met fraaie winkelstraten. De groei werd nog eens versneld door de uitbreiding omstreeks 1890 van het spoorwegnet met lijnen naar Deventer, Hattum en Dieren en één naar Paleis Het Loo. Zo veranderde Apeldoorn in iets meer dan vijftig jaar van een boerendorp met hutten en akkertjes in een van de fraaiste woonsteden van Nederland, met villaparken en herenhuizen in het groen.

Na 1900 ging het bouwen van vrijstaande woonhuizen gestaag door. In een waaier om de

