

1
Redactioneel

23
Randstad
Holland in kaart
Henk Engel

45
Atlas Randstad
Holland
Henk Engel,
Iskandar Pané,
Olivier van der
Bogt

73
Landschap vol
steden. Over het
ontstaan van
de Nederlandse
steden en hun
plattegronden
van de elfde tot
de vijftiende eeuw
Reinout Rutte

91
Spoorzone Delft
Leen van Duin,
Willemijn Wilms
Floet

105 [Polemen]
De Europese
stad. Architecto-
nische interven-
ties en stedelijke
transformaties
François Claessens
107
Kan het erfgoed
de ruimtelijke
ordering redden?
Ed Taverne

111
Boekbespreking
Leen van Duin

OverHolland

2

OverHolland stelt een veld van architectonisch onderzoek aan de orde, dat zowel het typo-morfologisch stadsonderzoek betreft als het vraagstuk van architectonische interventies in de Hollandse stad. Het eerste cahier in deze publicatiereeks (oktober 2004) was een verkenning van deze problematiek. Het tweede cahier, dat nu voor u ligt, opent met 'Randstad Holland in kaart': een studie die de urbanisatie van het gebied van de Randstad sinds 1850 letterlijk 'in kaart brengt'. Het is de eerste stap in een onderzoek dat de verstedelijking van het gebied van de Randstad als morfologisch verschijnsel inzichtelijk wil maken door niet alleen te kijken naar de grote schaal van het geheel, maar ook naar de kleinere schaalniveaus van de samenstellende delen.

'Randstad Holland in kaart' wil een overzicht bieden. Cartografie is bij uitstek een middel om de verstedelijking als fysiek en ruimtelijk verschijnsel inzichtelijk te maken. Het artikel maakt gebruik van een simpele parameter: de uitbreiding van het bebouwde stedelijke gebied. Om de tijdsdimensie van het verstedelijkingsproces inzichtelijk te maken is gebruikgemaakt van een 'morfologische periodisering' op grond van vier soorten stedelijk weefsel die ook nu nog in de verschillende Hollandse steden als duidelijk onderscheiden stadsdelen herkenbaar zijn. In de tekst wordt de jongste ontwikkeling van de steden in het gebied van de Randstad benaderd vanuit het ruimere verband van het stedensysteem van de gebieden rond de Noordzee. Ter correctie van de beeldvorming in professionele kringen wordt speciaal aandacht besteed aan de extensivering van het stedelijke grondgebruik. Met behulp van cijfertabellen en diagrammen wordt een poging gedaan dit verschijnsel inzichtelijk te maken.

'Op zoek naar overzicht' is ook het motto van de bijdrage van Reinout Rutte over de stadswording in Nederland tijdens de Middeleeuwen, van de elfde tot en met de veertiende eeuw. Rutte gebruikt een 'driepolig model' voor zijn onderzoek naar de stadswording. Op grond daarvan komt hij tot een classificatie van negen groepen steden, die zich van elkaar onderscheiden naar de

mix van factoren die aan hun stadswording ten grondslag liggen. Vervolgens wordt nagegaan of het onderscheid in deze negen groepen ook tot uitdrukking komt in de stadsplattegronden. Daarvoor maakt hij gebruik van de stadsplattegronden van Jacob van Deventer, van omstreeks 1560. De benadering die in deze studie naar voren is gebracht, lijkt ons van belang voor de uitwerking van 'Randstad Holland in kaart' op het niveau van de individuele steden. Daarvoor heeft Rutte een vervolgstudie uitgewerkt naar 'Groei en krimp in de Hollandse stad van de veertiende tot de negentiende eeuw', die in het volgende cahier van *OverHolland* zal worden gepubliceerd.

Uitgangspunt voor de studies in *OverHolland* is dat de productie van de Hollandse steden niet slechts structureel bepaald is, maar gaandeweg steeds sterker werd geleid door ontwerpactiviteiten en dus door architectonische en stedenbouwkundige voorstellingen, zowel van de steden die men tot stand wilde brengen als van de steden die men wenste te voorkomen. Het is juist deze aanname die het typo-morfologische onderzoek verbindt met dat van architectonische interventies in Hollandse steden. In dit verband presenteert het Master-atelier *Urban Architecture* van de Faculteit Bouwkunde aan de TU Delft enkele mogelijkheden om de vrijkomende gebieden in de stad Delft, waar nu nog de spoorweg, rangeerterreinen en fabrieken liggen, een nieuwe impuls te geven met bouwwerken en openbare ruimten in een innovatieve architectuur. De veronderstelling daarbij is, dat vooral partiële, dat wil zeggen in omvang beperkte interventies het vermogen hebben in te spelen op ontwikkelingen die nog niet te voorspellen zijn. In deze bijdrage worden enkele resultaten gepresenteerd in de vorm van drie afstudeerprojecten.

In de rubriek 'Polemen' tot slot doet François Claessens verslag van de internationale conferentie *The European City*, die in oktober 2004 in Delft en Antwerpen plaatsvond; plaatst Ed Taverne kritische kanttekeningen bij de jongste ontwikkelingen in planologenland en neemt Leen van Duin

afstand van het hedendaags traditionalisme in een boekbespreking van Hans Ibelings, *Onmoderne architectuur*.

Introduction

OverHolland presents a wealth of architectonic research regarding the typo-morphological study of the city as well as the issue of architectonic interventions in Randstad cities. The first part of this series published in October 2004 explored this issue. The second part, which lies before you, begins with 'Mapping Randstad Holland', a study that has literally 'mapped' the urbanization of the Randstad area since 1850. It is the first step in a study that provides insight into the urbanization of the Randstad area as a morphological phenomenon not only by looking at the big scale of the whole, but also at the smaller scale of the combined parts.

'Mapping Randstad Holland' is meant as an overview using cartography as an excellent means of providing insight into urbanization as a physical and spatial phenomenon. Both the article and the maps make use of a simple parameter: the expansion of the built-up city area. In order to provide insight into the time dimension of the urbanization process a 'morphological periodization' was used based on four kinds of municipal fibre that are recognisable in the different Randstad cities as clearly distinguishable city areas. In the text, the most recent developments of the Randstad cities are addressed from the broader perspective of the system of towns in the areas around the North Sea. To correct the image found in professional circles special attention was paid to the expansion of the municipal use of ground. Using tables and diagrams an attempt was made to provide insight into this phenomenon.

'In search of an overview' is also the motto of Reinout Rutte's contribution about the birth of the town in the Netherlands during the Middle Ages from the eleventh to the fifteenth century. Using a 'three-pole model' for his research into the urbanization, Rutte came up with a classification of nine groups of cities, which can be distinguished by the mix of factors that lie at the base of their urbanization. Then, the issue of whether the difference in these nine groups can also be

found in the city maps was also addressed. Here, Rutte makes use of the city maps of Jacob van Deventer from around 1560. The approach brought forth in this study seemed important to us for producing 'Mapping Randstad Holland' at the individual city level. Rutte has therefore produced a follow-up study called 'Groeï en krimp in de Hollandse stad van de veertiende tot de negentiende eeuw' (Growth and decrease in the Randstad from the fourteenth to the nineteenth century), which will be published in the next issue of *OverHolland*.

The starting point for the studies in *OverHolland* is that Dutch cities are not structurally determined, but increasingly led by design activities and therefore by architectonic and urban development proposals. This is true for the cities people want to build as well as for the cities people want to avoid building. It is precisely this hypothesis that connects the typo-morphological study with that of the architectonic interventions in the cities of the Randstad. In this respect the Master workshop 'Urban Architecture' of the Department of Architecture at the Delft University of Technology presents a few possibilities for giving a new impulse to the available areas in the city of Delft where the railway, shunting yard and factories can be found with constructions and public spaces in an innovative architecture. The belief is that interventions that are limited in reach have the power of anticipating developments that cannot yet be anticipated. In this issue a few results are presented in the form of three graduate projects.

Finally, under the heading 'polemen' François Claessens reports on the international conference 'The European City', which took place in Delft and Antwerp in October 2004. As well, Ed Taverne has critical comments for the most recent developments in planning land, whilst Leen van Duin distances himself from modern-day traditionalism in a book review of Hans Ibelings' *Unmodern architecture*.

3	Introduction
3	Mapping Randstad Holland
Henk Engel	
10	A landscape of towns: on the genesis of Dutch towns and their street plans in the eleventh to fifteenth centuries
Reinout Rutte	
14	Delft railway zone
Leen van Duin and Willemijn Wilms Floet	

Mapping Randstad Holland

Henk Engel*



In 'Mapping Randstad Holland' the urbanization process in the Randstad Holland region is presented in four stages: 1850 (map 002a), 1940 (map 003a), 1970 (map 004a), and 2000 (map 005a). On each map the state of urbanization is shown by an indication of the built-up area and the different infrastructure systems: waterways, railways, thoroughfares and streets. In the atlas, the last map shows the situation in 2000, a situation that forms the sediment of the four consecutive urbanization phases.¹

A division into 'morphological periods' was chosen, based on the four kinds of urban fabrics that can be found in the cities of the Randstad.² These types are still clearly recognizable today in specific town districts: the 'canal town' is characteristic for the period till 1850, the 'town of streets and building blocks' for the period between 1850 and 1940, the 'open town with green belts and built-up areas' for the period between 1940 and 1970, and the 'cluster city' for the period after 1970.

A first version of parts of these maps was made for the study 'De naoorlogse stad. Een hedendaagse ontwerpogave'³ ('The post-war city. A contemporary design assignment'). The completion of the maps was part of the research programme 'Urban Architec-

17	The European city: Architectural interventions and urban transformations
An international conference in Delft and Antwerp	
François Claessens	
17	Can cultural heritage save Dutch planning?
Ed Taverne	
19	Book review
Leen van Duin	
20	About the authors

ture' in the Department of Architecture, Delft University of Technology. This research focussed on the interaction between urban morphology and building typology. From a theoretical point of view the emphasis is on possible connections between urban analysis and architectonic design. Since urban renewal and restructuring of the existing towns are the most important tasks at present and in the near future, an adequate understanding of the areas under consideration is of vital importance.

In practice, 'Mapping Randstad Holland' can serve as a framework for more detailed studies of the individual towns.⁴ The maps of the Randstad therefore are not only a first step in the research that should provide more insight into the Randstad as a phenomenon by looking not just at the overall picture, but also at the lower scale levels of the composite parts. As a first step in linking the studies on a regional scale and the urban analysis of individual towns, data on population figures have been collected from nine cities that have traditionally been the most important: Amsterdam, Haarlem, Leiden, the Hague, Delft, Rotterdam, Dordrecht, Gouda, and Utrecht. The sites of the built-up areas have been calculated with the help of the maps (see tables).

Urban development and cartography

Urban development is as much bound by the *conception of the earth's surface as by the surface of the earth itself*.

J.M. de Casseres, 'Stedebouw en kaartenwetenschap' ('Urban development and cartography'), 1927

In the field of urban research 'Mapping Randstad Holland' is an attempt to further develop a specific 'Delft' method of urban analysis. The Delft urban research can best be described as a cartographical method. The interest in cartography is mainly of a professional nature. In 1927 De Casseres, one of the pioneers of modern urban development in the Netherlands, wrote: 'There is much common ground between urban development and geography. Both

have the earth's surface as their subject and the changes which man has made upon it through the centuries belong to the most important components of the geographical as well as the urban development research. From this close connection, which links these sciences to the earth's surface, it follows that the drawn representation thereof is one of the most significant tools in the work of the geographer and urban developer'.⁵

De Casseres divides the 'urban development and cartographical work' into two groups: 'the survey maps' and 'the actual urban development project'.⁶ Through the nature of urban development work, designs for urban expansions, urban restructuring and regional plans are recorded in the form of maps. Indispensable is:

'the presence of good topographical material, kept meticulously up to date, complete with accurate contour lines [...] – the essential condition for each urban development job, the lack of which makes a rational draft plan impossible'.⁷

The major part of De Casseres' article from 1927 is dedicated to the state of the topographical material in different European countries and their suitability for urban development work. Reliability of the surveys and the scale of the cartographical representation determine the usefulness of the maps for what is sometimes called the 'technical survey': the assessment of the physical condition of the plan area, concentrated on soil composition, drainage, current land use and ownership, and building stock. In these maps topography is only a means to reflect the results of statistical research on, for instance, population density and situation of ownership.

In addition to the technical survey another form of urban development research is considered necessary, particularly during De Casseres' time, the 1920s: 'the socio-economic survey'. The objective of the socio-economic survey is to 'predict' future developments. In relation to this De Casseres points out the work of the urban development researcher Van Lohuizen, at the time employed by the Public Housing Department of the city of Rotterdam. In 1924 Van Lohuizen carried out a pioneering study on behalf of the International Urban Development Congress in Amsterdam for a regional plan for the area of South-Holland West. The maps of the 'Urban sphere of influence Holland-Utrecht', which Van Lohuizen made for this study, presented for the first time a picture of what later would be called 'Randstad Holland'.⁸

Van Lohuizen is the founder of urban development research in the Netherlands. In 1928 he was appointed urban development researcher for the city of Amsterdam. From 1929 together with architect-urban developer Van Eesteren he worked on the preparation of the 'Algemeen Uitbreidings Plan' (AUP) (General Expansion Plan). When CIAM placed

the city on the agenda for its Fourth Congress in 1933, Van Eesteren was able to offer the study groups from the different countries a method of comparative urban analysis based on the survey of the AUP. Three survey maps of Amsterdam were given as an example to the country groups: map 1, scale 1:10,000, showed data about living, working and recreation; map 2, also scale 1:10,000, showed data about traffic; and map 3, scale 1:50,000 depicted the urban sphere of influence and gave a summary of the data of all four categories. At least three maps were made for the congress according to an agreed-upon legend of 33 cities, including Amsterdam, Rotterdam, The Hague and Utrecht.⁹ In 1935 the results of the CIAM study were exhibited in the Netherlands in Amsterdam's Stedelijk Museum.

The method was directed towards visualizing abstract data with regard to urban land use. In that respect it was closely related to the method of picture diagrams which Otto Neurath had developed with the help of the graphic artist Gert Arntz for the Gesellschafts- und Wirtschaftsmuseum (Social and Economic Museum) in Vienna.¹⁰ The method was an attempt to involve Neurath in the preparation of the Fourth CIAM Congress where Neurath gave a lecture on the use of picture diagrams at the meeting in Athens: 'L'urbanisme et le lotissement du sol en représentation optique d'après la méthode viennoise'. Neurath was given an important role as non-architect for drawing up the conference report, which sadly did not amount to much.¹¹

Despite Neurath's criticism on the symbols the CIAM used and the way in which statistical data was represented with the help of maps, a new dimension was added to the Viennese method by using exact maps: the graphical method developed from a powerful pedagogical instrument for the representation of scientific knowledge to a scientific instrument as such. By linking the numeric data of the different urban 'functions' directly to the surface and position of the town, the maps produced new data about distances, density, etc. The maps made it possible to represent the town as a system of functionally related variables.

After World War II Van Lohuizen (1947) and Van Eesteren (1948) were appointed extraordinary professors in Delft at the Architectural Department. By teaching the new main subject of Urban Development they devoted themselves to the unity of design and research, 'the unity of urban development', such as they had developed during their work on the AUP. At the same time Ter Kuile was appointed professor of Architectural History. At first these appointments may seem to have little in common, but the arrival of Van Lohuizen, Van Eesteren and Ter Kuile gave the initial impetus to urban development and historical research in Delft.¹²

At that time Ter Kuile was participating in

the compilation of an ambitious overview of Dutch architectural and urban development history. In 1948 the first volume of *Duizend jaar bouwen in Nederland* (A thousand years of building in the Netherlands) was published, and the second volume was published in 1957. This work was not a great success, but for the development of urban research in Delft, the contributions of the town historian Fockema Andreae should be mentioned here explicitly. In the introduction of the second volume of *Duizend jaar bouwen in Nederland*, Fockema Andreae refers to the enormous wealth of Dutch maps. He considers this source material of exceptional importance for the research on the city's history.

Fockema Andreae also refers to the importance of 'historical reconstructive maps' and mentions the initiative of the International Historical Congress in making historical town atlases, which could serve as a basis for comparative urban research.¹³ In the first volume of *Duizend jaar bouwen in Nederland* Fockema Andreae had already made clear which specific approach he had in mind for a Dutch contribution to this project. In this volume he proposed the theory that the condition of the subsoil in the province of Holland has constantly been a decisive factor for the shape and articulation of the cities in the Randstad. The extraordinary condition of the subsoil requires well-considered choices at every stage of the development of the cities in the Randstad.

According to Fockema Andreae, the common distinction in foreign urban development literature between 'grown' and 'founded' towns does not apply to the 'Dutch water city': 'In a country where buildings of any significance can only be built on specially prepared building land, random growth is not really possible.' This is not only true for the time when the town was closed off from the countryside by moats walls or ramparts and gates, and when building outside these town boundaries was discouraged, also after the disappearance of these external characteristics, the natural condition of the building land still had the same influence, even with the possibilities of modern technology. This is the reason that even today the cities in the province of Holland still stand out sharply against their surroundings, so that it is common to arrive suddenly from a polder landscape into a city.¹⁴

From this point of view the importance of what was earlier referred to as the 'technical survey', the assessment of the physical condition of the plan area, becomes much broader. The developments that present themselves as necessary from the socio-economical survey are confronted with the material limitations and the social and cultural inertia of the existing town landscape. It is only due to this confrontation that the forms of urban development are understandable and planning is possible. In England this deepening of the technical survey had

already been developed in the 1950s in a systematic way by the geographer M.R.G. Conzen, educated in Berlin.

The morphological research by Conzen defines the dynamic relations between ground plan, development, and use. With this Conzen stripped the common notion of 'townscape' from its merely scenographic significance, as well as the global typology of towns, which was used in socio-economical research of urbanization processes, and replaced them by an accurate set of instruments that provide insight into the urban transformations. Conzen's work is 'the geographical counterpart' of the Italian urban research that was developed by architects at that time. For our research of the urbanization of the area of the Randstad from 1850 the systematic set-up of Conzen's latest studies is particularly important: 'Zur Morphologie der Englische Stadt im Industriezeitalter' (About the morphology of the English city in the industrial age).¹⁵

Historical town atlases

'The familiar is that which we are used to, and what we are used to is the most difficult to 'know', which means that to see as a problem, as strange, as far, as 'outside ourselves'... Friedrich Nietzsche, *The Gay Science*, 1882

The hidden logic of urban development in the low-lying part of the Netherlands that Fockema Andreae pointed out entails that for the analysis of the cities in the Randstad much importance is given to the research of the pre-urban landscape. Furthermore, the pre-urban landscape in the province of Holland is not simply a natural fact, but an artefact in itself. It is the product of the reclamations of the river delta. The special cultural significance of this can best be understood when seen through somebody else's eyes. One of the oldest descriptions of the Dutch coastal area comes from Plinius:

'Twice a day the ocean comes in with huge masses of water over an immeasurable distance and covers the land that is in an eternal contest with nature and it is not clear if it belongs to the mainland or to the sea. The poor people there live on high mounds'.¹⁶

Since the 9th century this landscape has been reclaimed and five centuries later numerous cities have developed here. The combination of the polder landscape and the dense network of cities have since made a completely different impression. This 'contested area' between land and water had been changed into something legendary. In 1760 a visitor from Geneva wrote that 'in the province of Holland everything is artificial, even the countryside and nature.' Some years later a traveller from Spain even noted that 'it is fantastic and poetic rather than real'.¹⁷

In Delft, J.C. Visser took the first step towards the development of historical cartography in his dissertation on Schoonhoven.

Visser's study starts from the 'Cadastral Minute Plans' from the beginning of the 19th century. In the Netherlands these are the first 'large-scale' maps that represent the essential elements of the town layout in a recognizable and measurable way. On the basis of these maps (scale 1:2,500) and the maps by Van Deventer of around 1560, Visser reconstructed the different stages in the development of Schoonhoven. The 'Topografische en militaire kaart van het Koninkrijk der Nederlanden' ('Topographical and military map of the Kingdom of the Netherlands') (scale 1:50,000, surveyed around 1850) was used as a third source for the reconstruction of the surrounding, pre-urban landscape. Data from a broad range of written sources were located and verified by means of these cartographic sources.¹⁸ Subsequently, this method was the basis for the *Historische stedenatlas* (Historical towns atlas).

The *Historische stedenatlas* is a project of the International Commission for the History of Towns that was established at the end of the 1950s by the International Historical Congress. J.F. Niermeyer and S.J. Fockema Andreea were members of the commission for the Netherlands.¹⁹ Initially, 20 Dutch cities were selected, of which Utrecht, Amsterdam, Haarlem, Leiden, The Hague, Delft, Rotterdam, Dordrecht and Gouda are also important historical centres in the area of the present Randstad. Only after 1980 did seven new editions appear, of which only one concerns a city located in our area of research: Haarlem. The documentation method used for the *Historische stedenatlas* is, however, still exemplary. For each town the atlas provides about ten maps, which together form a good basis for research on early urban development.²⁰

Two kinds of maps hold the key to any research on the history of a Dutch town. The first ones are the town maps by Jacob van Deventer of around 1560, made by order of King Philip II; 225 have been preserved. These maps (scales varying from 1:7,500 to 1:8,500) are less detailed than the Cadastral Minute Plans, but accurately surveyed. They are therefore invaluable as a source for the degree of urbanization at the end of the Middle Ages, just before the second urbanization wave in the 17th century.²¹ The second kind of map is a specially made reconstruction of the town plan at the beginning of the 19th century on a scale of 1:2,500 (based on the Cadastral Minute Plans), where previous developments are projected. These maps document the degree of urbanization just before the most recent urbanization movement, which is characterized by large urban expansions and radical changes in the historical centres.

The maps are accompanied by a brief history of the formation and development of the town in question and a description of a) public buildings, b) fortifications and mills, c) religious institutes (monasteries) d) churches

and chapels, and e) charitable institutions. The maps provide a perfect documentation of 'the architecture of the town', as described by the Italian architect Aldo Rossi in his book of the same name. The primary elements, the topography and the monuments (public works), as well as the residential areas have been sketched in and are readable at a glance.²²

The range of the *Historische stedenatlas* is however limited to the time of the pre-industrial towns. In the 1980s three studies were published, which tried to transcend this limitation each in its own way: *Binnensteden veranderen* (Innercities change) by Rutger Smook (1984), *Amsterdam als stedelijk bouwwerk* (Amsterdam as an urban structure) by Casper van der Hoeven and Jos Louwe (1985) and *Rotterdam. Verstedelijkt landschap* (Rotterdam. Urbanized landscape) by Frits Palmboom (1987).²³ *Binnensteden veranderen* is an 'atlas of the spatial change process of Dutch inner cities in the last century and a half'. Whereas the *Historische stedenatlas* finished with the first Cadastral Minute Plans of around 1820, Smook used these maps as a starting point for the describing of the physical changes that have taken place since then. His atlas contains maps and descriptions of 36 Dutch towns, 11 of which are located in our area of research.

Binnensteden veranderen is motivated by the ambition to preserve the historical urban structures.²⁴ The other studies grow out of different interests. These are studies that map and try to define the morphological discontinuities in the town plan as we know it today. *Amsterdam als stedelijk bouwwerk* shows a remarkable continuity in the development of the urban fabric up until 1850. Even the first urban expansions at the end of the 19th century do not result in large changes in allotment and housing typology. However, the main structure is no longer determined by canals, but by streets. This new type of urban fabric was codified after the Housing Act of 1901 in the 'architectonic model' of the Berlage's town planning. The General Expansion Plan (AUP) by Van Eesteren and Van Lohuizen (1936) broke with Berlage's urban architecture of closed building blocks and provided the model for the urban expansions after the World War II. The 'open town planning' of Van Eesteren is actually not less architectonic than Berlage's model. It was not until the end of the 1960s that the explicit relationship between the different movements in town planning and schools of architecture came to an end.²⁵ Since then urban development has become a toy of planning targets and marketing strategies.

The book *Rotterdam. Verstedelijkt landschap* focuses on infrastructure on a regional scale, and also shows a strong continuity in the form of urbanization. This continuity, based on a close connection between urban allotment and pre-urban reclamation, was

severed by the advent of new traffic systems. The radical shift from transport across water to transport across land by railways and motorways had an impact on the entire urban structure, even in the oldest districts. The town walls were demolished, some canal sections were filled in and paved and breakthroughs were made in the construction of large arterial roads. The historical inner cities were then incorporated into the new traffic system. Smook's study shows that the historical centres in most Dutch towns have gone through a complete reorientation, as a result of the connection to the railway network and later on, to the motorway network.

Amsterdam als stedelijk bouwwerk and *Rotterdam. Verstedelijkt landschap*, as well as the different volumes of the *Historische stedenatlas*, focus on a specific town. An important goal of the urban studies of CIAM and the *Historische stedenatlassen* was to lay the foundation for comparative urban analysis. Such analysis requires maps made according to standard procedures.²⁶ The selection of towns is equally important. In our research we deal with a group of towns, which today form an important conglomerate. Moreover, these towns share many morphological characteristics, which will be further defined in the research. The towns in this group have significant differences as well, not only with regard to their total size, but also with regard to the size of the districts originating from the different stages of urban growth.

A better insight into these differences is only possible if the development of the individual towns is seen as part of one and the same urbanization process. With this in mind a special section was set up by Rudolf Steiger, Wilhelm Hess and Georg Schmidt, called 'Versuch einer grafischen Darstellung der historischen Entwicklung des Siedlungs- und Städtebaus' at the Functional Town exhibition in Amsterdam in 1935, where the research of CIAM IV was presented. However, this representation of the global urbanization process was very schematic. No attempt was made to link the studies of the different towns with the global overview and this part of the exhibition was cancelled at the demand of Walter Gropius.²⁷

Excellent research in the area of economic history and historical geography has been carried out since. The work of Braudel of the French Annales group and the related work of De Vries and Van der Woude have uncovered new ground for the study of the urbanization of the Netherlands.²⁸ An important tool in the study is the map that Visser made for the second edition of the *Atlas van Nederland* (Atlas of the Netherlands) in 1984. For this Visser used the working method of the socio-economic survey in order to map the period in which no population figures were known. In recent studies Visser thankfully uses the data collected.²⁹ (Visser's map is shown here as map 001.)

Network of towns

'I found it very difficult, and still do, to recognize the fact that how things are called is much more important than what they are. [...] It suffices to create new names and valuations and probabilities in order to create new 'things' in the long run.'
Friedrich Nietzsche, 'The Gay Science', 1882

With six million inhabitants the Randstad is currently the most densely populated region in the Netherlands. About 40% of the Dutch population is concentrated in this area. The total area of the Randstad can be compared with such urban conglomerates as London, Paris and Milan. The difference is that the Randstad is not centred on one dominant city. The four largest cities in the Randstad, Amsterdam (727,053 inhabitants), The Hague (440,743 inhabitants), Rotterdam (592,665 inhabitants) and Utrecht (232,718 inhabitants), are relatively small. In terms of governance the Randstad is a colourful array of approximately 35 cities, scattered across three provinces and eight to ten water boards. In contrast with classic metropolises such as London, Paris or Milan, the Randstad is a cluster of towns, a network of cities and towns, of which about 25 developed from historical centres.

The operational significance of the Randstad lies in the field of national spatial planning. The name 'Randstad' is in fact a recent invention, intended to put the provinces of Holland and Utrecht on the map as a metropolis. In 1750 Amsterdam still took fourth place in the ranking of large European cities, after London, Paris and Naples. In 1850 the capital of the Netherlands had dropped to 16th place, and eventually ended up in 25th place in 1950. The Randstad would have made 7th place in the ranking of 1950. The Netherlands would have suddenly counted again, an important factor when it comes to attracting international companies and institutions. At that time the Randstad did not have an internationally recognized name. That did not come until the 1960s.

The story goes that Albert Plesman, the founder of KLM, introduced the name 'Randstad'. It is said that around 1930, flying over the province of Holland, Plesman was the first person to recognize the potential qualities of the urban landscape in the province of Holland. What he saw was 'a circle of large and medium-sized towns, interconnected by a highly advanced infrastructure and clustered around a central open space, which consisted mainly of agricultural land, unspoiled nature and areas for recreational activities'.³¹ Arnold van der Valk expressed the suspicion that Plesman did not come up with this idea out of thin air, but rather from seeing the earlier-mentioned maps of Van Lohuizen of the Urban sphere of influence Holland-Utrecht. After the International Urban Development Congress in Amsterdam these have been on display on different occasions.³²

If the latter story of the origin of the Randstad is true, then it is a convincing confirmation of the fact that maps are not only a tool for urban development work, but also serve in particular as an imaginative tool. In the words of De Casseres urban development is as much bound 'by the conception of the earth's surface as by the surface of the earth itself'.³³ Nevertheless, the maps of Van Lohuizen were above all meant to point out the dangers of an unbridled urbanization. They supported regional planning, which would have to steer urbanization in the right direction and prevent the negative consequences of metropolization.

The name 'Randstad', which Plesman associated with the view from the aeroplane or with the maps of Van Lohuizen, brings the positive side of the urbanization process to the fore, like the possibility of establishing a prominent airport. It is the name which made the image of a metropolis conceivable. It might therefore be more thanks to Plesman than Van Lohuizen that the Randstad was proclaimed to be an alternative model for metropolization in the 1960s.

In 1966 in *The World Cities* the English geographer Peter Hall praised the advantages of the polycentric structure of the Randstad metropolis in relation to the traditional, monocentric world cities: 'At this moment, it seems almost certain that the Dutch solution offers the right model for most of the still-growing world cities.'³⁴ In spite of the spatial planning policy that until quite recently frustrated the realization of an actual Randstad metropolis, the virtual reality of the Randstad has considerably contributed to the fact that Randstad Holland is currently put on an equal footing with other prominent urban regions in Europe.

Since then it has been common practice to associate the special characteristics of the Randstad with the structure of the earlier pattern of urbanization. In 1525 the province of Holland was already the most highly urbanized part of the Netherlands. Some 44% of the population lived in towns, even though the towns were quite small. Between 1400 and 1550 the towns took on the familiar shape from the maps of the geographer Jacob van Deventer. When we look at the distribution of the towns at the time, we see clearly that the foundation for the development of the Randstad was laid during that period. In 1560 the area now called the Randstad encompassed all the towns of the province of Holland and two-thirds of the towns with more than 10,000 inhabitants in the Netherlands. Just as today the urban population was spread over many larger and smaller towns, none of which had a dominant position.

De Vries and Van der Woude have pointed out, however, that this situation was only typical for the first half of the 16th century: 'The remarkable thing about the area of the future Republic is that around 1525 it could

not yet be called a centre of international economic activity.'³⁵ Antwerp was the centre of international trade during this period. Henry Pirenne hit the nail on the head with his remark that when Antwerp was the centre of European trade, the Netherlands became 'the suburb of Antwerp'.³⁶ A hundred years later the situation had changed fundamentally. The centre of world trade had now shifted to Amsterdam. In 1675 the degree of urbanization had increased to 61% and the network of towns in the Randstad shows a distinct hierarchy with Amsterdam at the top, the metropolis of the 17th century.

With this fact in mind the polycentric structure of the Randstad, praised by so many authors, must be reconsidered. To understand the historical development of the Randstad conglomerate it is essential to conceive it as a network of larger and smaller towns, a fact requiring some explanation. Just as 'structure' became a fashionable word in the 1960s and 1970s, so now does 'network' appear increasingly since the 1990s. Networks are everywhere and this word has even become accepted as a verb. Here, the notion of a 'network of towns' has a strict meaning. In recent literature about urbanization processes 'network' is used to indicate a group of towns with mutual relationships as opposed to the 'system of central places'. This is a theoretical model that was developed by the German geographer W. Christaller in the 1930s to explain the distribution of towns.³⁷

At the centre of the 'system of central places' is the role a town plays as centre of amenities, as market place, administrative centre, etc., for a more or less extensive surrounding area. The towns have different levels of amenities, resulting in a hierarchical system of towns with at the top a large town which functions as the central place for the central places at lower levels. Such a system of towns, together with its service areas, forms a region. Christaller believes that if one dismisses the geographical differences and differences in population density, all systems of towns will display the same structural characteristics, that is, the same regular, geometrical, urban pattern of distribution and a hierarchy of towns that can be expressed in all cases in fixed proportions of their respective sizes.

According to Christaller, the systems of towns show mutual differences due to specific geographical circumstances: they disrupt the regular distribution pattern and the population density of the region in question, which in turn determines the actual number and the size of the towns and the distances between them. Despite this fact, further research revealed remarkable variances, even in the system of towns of Southern Germany on which Christaller had based his theory. The present research explains these variances from the point of view of interregional trade and has introduced the term 'network sys-

tem', indicating a system of towns not bound to a territory.³⁸ By nature, networks of towns are unstable: trade routes are redirected and dominant economic centres, the metropolises, change.³⁹

One could argue about which of the two systems deserves primacy in the process of the birth of a town. Hoppenbrouwers notes that 'it is extremely difficult to verify what exactly gave the decisive impetus to the eventual urbanization of the province of Holland, and when this happened. There is indisputably a relation with the peat reclamations and the ensuing structural changes in agriculture, which in the long run discharged more labour than it attracted.'⁴⁰ Here, Hoppenbrouwers refers to the subsidence of the peat reclamations, which in due course made agriculture impossible and forced people to switch to cattle farming. As a result of this change the province of Holland became dependent on the imported grain and the development of a production and export network for it. In regard to the further development of the towns in the area of the current Randstad it was essential that during successive periods these towns belonged to network systems that extended far outside the area: so much so, that the system of towns itself in the province of Holland should be considered a network in which mutual relationships between the towns are not fixed. Changes in the long-distance trade and relocation of the trade routes through the area have brought about changes in the system of towns several times. This does not change the fact that the cities in the area of the current Randstad have also functioned as central places and are still fulfilling that role. However, this explains the distribution pattern of the towns no more than it does their size, as the urbanization of the area of the Randstad has to be looked at from a broader perspective.⁴¹

De Vries and Van der Woude distinguish four large urbanization movements in the second millennium with regard to the areas along the North Sea coast. During the first movement the most highly urbanized area was situated in Flanders and Brabant (Bruges, Ghent, and subsequently Antwerp, 14th-16th century). As for the second movement, the centre shifted to the north, to Holland (Amsterdam, 17th century). Then, during the third movement, the centre shifted to England (London, 18th and 19th century). The centre of the fourth and up till now the last urbanization movement from 1870 could be found in Germany (the Rhine-Ruhr area).⁴² The formation and development of the towns in the Randstad has taken place within the scope of these four urbanization movements.

The urbanization of the area of the current Randstad has not been a steady process. The hierarchy of the nine most important cities in the area of the Randstad, which can be established based on the number of inhabitants, has changed quite a few

times during the five centuries between 1300 and 1800 (see: table 007). The hierarchy in 1400 corresponds with what De Vries and Van der Woude called the first urbanization movement. The towns in the province of Holland and Utrecht were located within the periphery of Flanders. The favourable location between four economic centres formed the basis for the first flourishing of the towns in the province of Holland. Many new towns emerged, including the polder towns of Rotterdam, Gouda and Amsterdam, whilst existing towns expanded. Two shipping routes were important, namely the east-west line, between London and Cologne, and particularly the north-south line between the Hanseatic towns and Flanders. At that time Utrecht was the largest town, followed by the towns in the province of Holland, which did not differ much in size.

In the hierarchy of 1670, which corresponds to the second urbanization movement, the hierarchy of 1400 is completely reversed. Amsterdam was now the centre of world trade and at the top of a network of towns in which hierarchy and specialization had emerged. Besides Amsterdam, Rotterdam became a major trade centre, and Leiden and Haarlem were the most prominent industrial towns. The coherence of the network of towns was secured by the expansion of a system of inland waterways and regular barge services. During the 17th century Amsterdam, Leiden and Rotterdam underwent several expansions. The expansion plans for Haarlem and Utrecht that were drafted at the end of the 17th century came too late. Delft and Gouda did not expand during this time. Their more modest growth was accommodated within the medieval town walls.

Towards an anatomy of the Randstad

'If people had not built churches, architecture would still be in its infancy. The tasks that man set himself based on incorrect assumptions (for instance, that the soul can dissociate itself from the body), have given rise to the highest forms of culture. The 'truth' is incapable of providing such motives.' Friedrich Nietzsche, 'Posthumous fragments', 1876-1877.

In the urbanization process of the area of the Randstad it is impossible to pinpoint an exact moment between the first and the second urbanization movement where transition of the order of the first system of towns into the order of the second period took place. If we then look at the development of the current system of the Randstad, we see that at the beginning there is a clear cut-off point, which is the result of the third urbanization movement. The hierarchy of the nine towns in the area of the Randstad showed a complete reshuffle in 1795. The third urbanization movement was a period of economic stagnation for the Netherlands. Many towns in the province of Holland went through a period of

serious depopulation, with the lowest point at the beginning of the 19th century.

Although Amsterdam held its ground in terms of population, the economic structure of the urban network lost its coherence. Wagenaar and Engelsdorp Gastelaars have pointed out that 'the decline of small towns such as Gouda, Delft, Leiden, Haarlem and Enkhuizen, which saw the collapse of their export-based manufacturing, was concurrent with the increasing dominance of Amsterdam in the area of trade and particularly financial services'.⁴³ The de-urbanization of Holland brought with it a contraction of the economic activity in the centre, making Amsterdam, with its population of 221,000, more dominant at the end of the 18th century than during its most flourishing period. Rotterdam followed in second place with less than a quarter of the inhabitants of Amsterdam (see table 006).

Around 1800 all that was left of the urban network in the province of Holland was the system of waterways that remained the only traffic system till late in the 19th century. As for military and defence, the region of the future Randstad remained intact from the 17th century as a territorial entity. The Holland Water Line (the strip of land on the eastern edge of Holland that could be flooded as a defence measure) formed the cornerstone of the 'Fortification Holland'. Although by nature invisible, the Water Line was seen as a reliable borderline until the German bombers simply flew over it in 1940 on their way to Rotterdam.⁴⁴ The idea of the 'Randstad' came at the right time to replace the obsolete concept of the 'Fortification'.

This brings us to the fourth urbanization movement, the actual subject of the study of 'Mapping Randstad Holland'. At first it seems that during the fourth urbanization movement no more important changes took place in the hierarchy of 1795 which was established during the period of stagnation after the second peak of urbanization (see table III). The structure of the urban network in the province of Holland appears to be stable and to be growing only in a quantitative sense. When looking at the exact population figures it is clear that the monocentric urban network of the 18th century was disappearing fast (see table 008).

There are two main changes. First of all there was a reshuffling of the towns in the lower region of the hierarchy. However, that does not mean very much. More important is the fact that, besides the five towns with a population of between 60,000 and 150,000, another 15 towns of similar sizes emerged in the area of the Randstad (with an average of 90,000 inhabitants). In addition, 20 towns appeared with a population of between 30,000 and 60,000 (average 40,000 inhabitants). Today almost half of the population of the Randstad, 2.6 million inhabitants live in these 40 smaller towns. The other half live in the four large cities of Amsterdam, Rotter-

dam, The Hague and Utrecht. Here, at the top of the hierarchy, the second large change, compared to the beginning of the 19th century, took place.

Amsterdam lost its dominant position. Amsterdam and Rotterdam are now almost equal in size and the difference in population of The Hague and Utrecht compared to those of these two cities has become much smaller. In short, the urban network in the province of Holland has become polycentric. The advocates for the Randstad model see this as an original configuration of a new kind of metropolis. The polycentrism of the urban network in the province of Holland could, however, just as well imply that Holland in our time, to paraphrase Pirenne, functions again as a suburb, not of Bruges or Antwerp, as in the 14th and 15th century, but of the economically powerful Rhine-Ruhr area.

Just as in the 16th century this situation could form the start of metropolitan developments in the near future.⁴⁵ It is however doubtful that the large urban expansions, which have taken place since the 1970s point in that direction. These urban expansions have little to do anymore with an increased number of inhabitants. At the end of the 1960s the prognosis that in the year 2000 the population of the Netherlands would have risen to 20 million inhabitants had to be adjusted. The most recent estimation is a population of 17 million people in 2035 and a shrinkage that will set in from that moment. The urban expansions after 1970 are largely the result of a drop in the average housing occupation.

The built-up surface of the nine towns examined (the sum of the 'built-up centres') has become 22 times larger than it was 150 years ago. This increase is almost to the same extent determined by the population growth as well as by extensivisation – thinning-out – of urban land use (see table 009). The combined number of inhabitants of these towns in 2000 is almost equal to that in 1940. For this group of towns it is therefore easy to see what the contribution of the extensivisation of land use is with regard to the expansion of urban territory.

The extensivisation of land use is a phenomenon that is difficult to fathom. Detailed research of individual towns will hopefully lead to a better understanding. In any case, three factors are important here: the development of specialized working areas, larger housing lots and the decrease in the average housing occupancy. The first two factors are not new and they are not the products of modern functionalism in urban development. De Pater mentions 'unmixing, scattering and thinning' processes which have played a part during every period of urban development.⁴⁶ The decrease in the average housing occupation to the extent we know today is, however, a new phenomenon.

For the Netherlands as a whole half of the expansion of the housing stock during the

period of 1850 till 2000 served to absorb the population growth. The other half came about through the decrease in average housing occupancy. If this decrease had not taken place, the entire expansion of the housing stock during the period of 1970-2000 would have been unnecessary. This expansion amounts to 43% of the housing stock in 2000.

The decrease in the average housing occupancy did not set in until after 1910. Until that year there was even an increase of 4.5% in 1850 to 4.9% in 1910. During the period of 1910 till 1940, it dropped to 4.2%. This was partly cancelled out during the war year. The trend continued after the war. In 1970 the average housing occupation had dropped to 3.4%.⁴⁷ In the meantime, the decrease in housing occupation had become a familiar phenomenon. A reduction in housing shortage and the diminishing of family size are direct causes.⁴⁸

During the period after 1970 it would appear that a remarkable phenomenon takes place. The population growth starts to drop while at the same time the decrease in the average housing occupancy persists. In fact, both factors go hand in hand: smaller families lead to a reduction of population growth as well as to a decrease in housing occupancy. What is easily overlooked, however, is that the effect of the decrease in average housing occupancy is related to the total housing stock. The capacity of the existing housing stock diminishes; and as this stock becomes larger, the demand for more houses will increase. The large increase in housing stock after 1970 is a masterly final chord to the population growth, which started at the beginning of the 19th century and is only now coming to an end.

During the period 1970-2000, 70% of the expansion of the housing stock resulted from the decrease in housing occupancy, and only 30% due to the population growth (see diagram 011). At the same time, the number of inhabitants per hectare in the already-existing urban areas dropped by 30%, undermining the basis of amenities such as schools and shops. If after the period of reconstruction and economic prosperity there is talk of an urban crisis in the 1970s, then these are some of its aspects.⁴⁹

These crisis symptoms are clearly visible in the group of nine cities, which we shall study in more detail. Of these towns the four smaller cities, Dordrecht, Leiden, Delft and Gouda, are the ones that were still growing during the period 1970-2000. The number of inhabitants of the five larger cities, Amsterdam, Rotterdam, The Hague, Utrecht and Haarlem has decreased in that same period. To use words like 'exodus' or 'flight from the city' seems inappropriate. Dissatisfaction with the town as a living environment could have played a role, but there was no question of vacancy. On the contrary, there were and still are long lists of house seekers. It simply

seems that the housing stock capacity of these towns was reduced, so that they no longer had enough ground available to expand the built-up area. In many cases the only hope was offered by industrial and harbour areas falling vacant, which could be used for building houses.

It is clear that the implications of the consecutive stages of urbanization cannot be read in the way that one would read a map. The maps presented here show the successive expansions of the built-up area of the towns and the different infrastructures that have been added. The nature of the development in the different urban expansions and the interventions in town districts built earlier can only be made visible by means of analyses of the individual towns. Nobody can ignore the fact that the production of Dutch towns since the Housing Act of 1901 has been led on all levels by design activities, and therefore by architectonic and urban development representations of the towns that one wanted to create as well as of the towns one wanted to prevent.

However tempting it may be, we shall not hazard any predictions. We intend to map accurately the blueprint of the urbanization movements in the individual towns within the province of Holland. That way we hope to get a better understanding of life in these settlements and the urban landscape they form. With Otto Neurath we think that a visual representation is a powerful tool for transferring scientific knowledge. We also appreciate, together with many others who are active in this field, the earlier maps and drawings as important sources of material. For these reasons, we feel that an 'Atlas of the Randstad Holland' is the best way to present our research.

Notes

* The maps and diagrams of this article were made by Iskandar Pané, Olivier van der Bogt, and Otto Diesfeldt.

¹ These maps were presented at the exhibition 'Drawings of the City' (27 October-27 November 2004), as part of the EAAE conference 'The European City' in Delft.

² M.R.G. Conzen, 'Zur Morphologie der Englische Stadt im Industriezeitalter' (About the morphology of the English city in the industrial age), in: H. Jäger (ed.), *Probleme des Städtewesens im Industriellen Zeitalter* (Problems for towns in the industrial age). Cologne 1978, pp. 8-9.

³ Ad Hereijgers, Endry van Velzen et al., *De naoorlogse stad. Een hedendaagse ontwerppoging* (The post-war city. A contemporary design assignment). Rotterdam (NAI) 2001.

⁴ For this purpose there is an abundance of recent historical urban studies available: Arie de Klerk, *Bouwen aan de Hofstad. De geschiedenis van het bouwtoezicht in Den Haag, in sociaal en cultureel perspectief* (Building the capital city. The history of building inspection in The Hague from a social

and cultural perspective). Delft (DUP) 1998; Wim Denslagen (ed.), *Gouda. De Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst* (Gouda. The Dutch monuments of history and art). Zwolle (Waanders) 2001; P.H.A.M. Abels, *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis* (A thousand-year history of Gouda). Hilversum (Verloren) 2002; R.E. de Bruin, *'Een paradijs vol weelde'*. *Geschiedenis van de stad Utrecht* ('A paradise full of luxury'). History of Utrecht). Utrecht (Matrijs) 2000; *Geschiedenis van Rotterdam* (History of Rotterdam) in two parts: Arie van der Schoor, *Deel 1. Stad in aanwas* (Part 1. Growing town). Zwolle (Waanders) 1999 and Paul van der Laar, *Deel 2. Stad van formaat* (Part 2. Town of standing). Zwolle (Waanders) 2000; Paul T. van der Laar and Mies van Jaarsveld, *Historische atlas van Rotterdam* (Historical atlas of Rotterdam). Amsterdam (SUN) 2004; W.F. Heinemeijer, M.F. Wagenaar et al., *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie* (Amsterdam in maps. Changes of the city in four centuries of cartography). Edel/Antwerp (Zomer & Keunig) 1984; Marc Hamelers (ed.), *Kaarten van Amsterdam 1866/2000* (Maps of Amsterdam 1866/2000). Bussum (Thoth) 2002; *Geschiedenis van Amsterdam* (History of Amsterdam) in three parts: Marijke Carasso-Kok (ed.), *Deel I. Een stad uit het niets* (Part I. A town from nothing). Amsterdam (SUN) 2004; Willem Frijhof and Maarten Prak (ed.), *Deel II-1. Centrum van de wereld 1578-1650* (Part II-1. Centre of the world 1578-1650). Amsterdam (SUN) 2004, *Deel II-2. Zelfbewuste stadsstaat 1650-1813* (Part II-2. Self-assured state city 1650-1813). Amsterdam (SUN) 2005.

⁵ J.M. de Casseres, 'Stedebouw en kaartenwetenschap' (Urban development and cartography), in *Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedebouw* (Magazine for public housing and urban development), 8, no. 4, April 1927, pp. 85-96. As no other in the Netherlands De Casseres was in the 1920s well aware of the development of the urban development discipline in Germany, France and England. See Koos Bosma, *J.M. de Casseres. De eerste planoloog* (J.M. de Casseres. The first planner). Rotterdam (010) 2003.

⁶ J.M. de Casseres, 'Stedebouw en kaartenwetenschap' (Urban development and cartography), p. 94.

⁷ J.M. de Casseres, *Stedebouw* (Urban development), Amsterdam 1926, p. 219.

⁸ The maps are printed in a small format in G.A. van Poelje, *Gewestelijke plannen* (Regional plans). Alphen aan den Rijn (Samson) 1925. For the work of Van Lohuizen and his contribution to teaching in Delft, see Arnold van der Valk, *Het levenswerk van T.K. van Lohuizen 1890-1956* (The lifework of T.K. van Lohuizen 1890-1956). Delft (DUP) 1990.

⁹ Martin Steinmann, *CIAM: Documente 1928-1939* (CIAM: Documents 1928-1939). Basel/Stuttgart (Birkhäuser) 1979, pp. 114-170; Elwin A. Koster, 'Stadsmorfologie. Een

proeve van vormgericht onderzoek ten behoeve van stedenbouwhistorisch onderzoek' (City morphology. A taste of design oriented research of historical urban development research), (dissertation). Groningen 2001, pp. 122-123.

¹⁰ Martin Steinmann, *CIAM: Documente 1928-1939* (CIAM: Documents 1928-1939), p. 122; Kees Broos, 'Beeld statistiek: Wenen – Moskou – Den Haag 1928-1965' (Image statistics: Vienna, Moscow, The Hague 1928-1965), in: Gerd Arntz, *Kritische grafiek en beeldstatistiek* (Critical graph and image statistics). Nijmegen (Haags Gemeentemuseum (The Hague Municipal Museum)/SUN) 1976, pp. 45-61; Umberto Barbieri and Ceas Boekraad, *Kritiek en ontwerp* (Criticism and design), Nijmegen (SUN) 1982, p. 25. In which is referred to P. Alma, 'Beeldstatistiek en sociologische grafiek' (Image statistics and sociological graphs), in *Wendingen*, no. 9, 1930; P. Alma, 'Beeldstatistiek' (Image statistics), in *de 8 en Opbouw*, no. 19, 1932, pp. 189-190; O. Neurath, 'Beeldstatistiek van het Geselschafts- und Wirtschaftsmuseum te Wenen' (Image statistics from the Museum of Society and Economics at Vienna), in *de 8 en Opbouw*, no. 19, 1932, pp. 191-194.

¹¹ Willem K. Korthals Altes, 'Otto Neurath. Ruimtelijke planning en wetenschappelijke wereldconceptie' (Otto Neurath. Spatial planning and a scientific conception of the world). (post-graduate paper, not published) Amsterdam 1987. A version of this paper: A. Faludi, 'What is positivism anyway? Otto Neurath and the planners', in: *Werkstukken van het Planologisch en Demografisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam* (Papers from the Planning and Demographics Institute of the University of Amsterdam), no. 102. Amsterdam 1988. In the study performed by Korthals Altes the difference between Neurath's planning conception and that of the CIAM architects is emphatically highlighted. Neurath is depicted as the front-runner of the scenario planning, which was introduced at the end of the 1980s by the 'Stichting Nederland Nu als Ontwerp' (Nederland Now as Design Foundation) and was implemented as a method during the preparation of the fifth policy document on urban planning.

¹² About the history of education in urban development, landscape architecture and planning: P. de Ruijter, *Stedebouw-onderwijs 1900-1945* (Urban development education 1900-1945). The Hague (NIROV) 1983. After a long preparation, urban development as a main subject in Delft could be started in 1947. According to De Ruijter the introduction of this new main subject occurred at the same time as a reorganisation of the civil engineering department. However, this extended further than the introduction of urban development. Apart from the appointments of J.H. Froger (ir.), T.K. van Lohuizen (ir.) and C. van Eesteren for the discipline of urban development there were also the appointments of H.G. van Beusekom (dr. ir.)

as professor in Public Housing, J.H. van den Broek (ir.) in Architecture and E.H. ter Kuile (dr.) in the History of Architecture. Furthermore, the teachings of van Bijhouwer for Garden Art and C. Rijnsing (dr.) for Knowledge and Preservation of Landscapes must also be mentioned.

¹³ S.J. Fockema Adreae, E.H. ter Kuile (prof. dr.) and R.C. Hekker, *Duizend jaar bouwen in Nederland* (A thousand years of building in the Netherlands) Part 2. Amsterdam (Allert de Lange) 1957, pp. 13-14.

¹⁴ S.J. Fockema Adreae, E.H. ter Kuile (prof. dr.) and R.C. Hekker, *Duizend jaar bouwen in Nederland* (A thousand years of building in the Netherlands) Part 1. Amsterdam (Allert de Lange) 1948, p. 44. The approach of Fockema Adreae had a following: Gerald L. Burke, *The making of Dutch towns*. London 1956: 'It is shown earlier that the western regions of the Netherlands have always been in state of instability – now increasing as a result of reclamation of sea, lake, river or marsh, now decreasing as a result of inundation. [...] The development of towns in such circumstances could not, as often elsewhere in Europe, be casual or fortuitous: it had to proceed as a conscious, regulated expansion in accordance with a detailed plan' (p.33) and 'The scattered city' could never be typical of the Netherlands; in a country where it is impossible to erect an important building except on a site specially prepared for it, sporadic growth is out of the question' (p. 34). See also Audry M. Lambert, *The making of Dutch landscape*. London, 1971.

¹⁵ M.R.G. Conzen, *Zur Morphology der Englische Stadt im Industriezeitalter* (About the morphology of the English city in the industrial age), (see note 2), pp. 1-48; Ed Taverne, 'Inleiding op een historiografie van de stedengeschiedenis in de Nederlanden' (Introduction to a historiography of the history of towns in the Netherlands), in: Ed Taverne and Irmin Visser (ed.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden* (Urban development. The history of the city in the Netherlands from 1500 to the present). Nijmegen (SUN) 1993, pp. 21-23; Anne Vernez Moudon, 'Getting to know the built landscape: typomorphology', in: Karen A. Frank and Lynda H. Schneekloth, *Ordering Space*. New York 1994, pp. 289-311; Koster, *Stadsmorfologie* (Town morphology) (see note 9).

¹⁶ Plinius, *De wereld* (The world). Amsterdam (Athenaeum – Polak & Van Genneep) 2004.

¹⁷ Cited in Fernand Braudel, *Beschaving, economie en kapitalisme (15de-18de eeuw), Deel III, De tijd en de wereld* (Civilization, economy and capitalism: 15th-18th century, Part III, The time and the world). Amsterdam (Contact) 1990, p.168 (original French edition 1979).

¹⁸ J.C. Visser, *Schoonhoven. De ruimtelijke ontwikkeling van een kleine stad in het rivierengebied gedurende de Middeleeuwen* (Schoonhoven. The spatial development of a

small town into the river area during the Middle Ages). Assen 1964. See also J.C. Visser, 'Gouda, de wording van een polderstad' (Gouda, the birth of a polder town), in: *Historisch Geografisch tijdschrift* (Historical Geographic Magazine), 12, 1994, pp. 37-52. At the end of the 1960s the interest in the use and production of maps among students in Delft was greatly stimulated by the reconstructions of the pre-industrial urban landscape in the Netherlands of Pjotr Gonggrijp. Only a small number of these reconstructions, which were based on the first 'Topografische en militaire kaart van het Koninkrijk der Nederlanden' (Topographical and military map of the Kingdom of the Netherlands) (surveyed around 1850, scale 1:50,000), have ever been published: Peter Gonggrijp, 'De straat en het landschap' (The street and the landscape) in: Tjeerd Deelstra, Jan van Toorn and Jaap Bremer (ed.), *De straat, vorm van samenleven* (The street, a form of coexistence). Eindhoven (Cat. Van Abbemuseum) 1972, pp. 78-82. See Crimson, *Re-Urb, nieuwe plannen voor oude steden* (Re-Urb, new plans for old towns). Rotterdam (010) 1997.

¹⁹ G. Herwijnen, 'Historische stedenatlas van Nederland. Probleemstelling, doel en werkwijze' (Historical town atlas of the Netherlands. Problem definition, objective and work method), in: *Ad Fontes. Opstellen aangeboden aan prof. dr. C. van de Kieft* (Ad Fontes. Papers offered to C. van de Kieft (prof.dr.)). Amsterdam 1984, pp. 445-459; P.J. Magry, P. Ratsma and B.M.J. Speet, *Werken met kaartenmateriaal bij stadshistorisch onderzoek* (Working with map material for town history research), Dutch Studieën 20, Hilversum, 1987; Anngret Simms and Ferdinand Opll, 'Historische Städteatlanten: Stadtgeschichte in Karten' (Historic Town Atlases: Town history in Maps), in: *Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie* (Settlement Research. Archeology, History, Geography), 15, 1997, pp. 303-325; Koster, *Stadsmorfologie* (Town morphology) (see note 9), pp. 123-129.

²⁰ The first four instalments of the *Historische stedenatlas* (Historical towns atlas) were edited by G. van Herwijnen, C. van der Kieft, J.C. Visser and J.G. Wegner: B.M.J. Speet, *Part 1, Haarlem*. Delft (DUP) 1982; B.M.J. Speet, *Part 2, Amersfoort*. Delft (DUP) 1982; M.M. Doornink-Hoogenraad, *Part 3, Zutphen*. Delft (DUP) 1983; B.M.J. Speet, *Part 4, Kampen*. Delft (DUP) 1985. The following three instalments were edited by P.A. Hendriks, P.H.D. Leupen, J.C. Visser and J.G. Wegner: J.C. Visser, T.M. Elsing, P.A. Hendriks, J.G. Wegner, *Part 5, Schoonhoven* and *Nieuwkoop*. Delft (DUP) 1990; Frans Hermans, *Part 6, Venlo*. Delft (DUP) 1999; Willem A. van Ham, *Part 7, Bergen op Zoom*. Delft (DUP), 2003. The maps in all the instalments were produced by T. Rothfus.

²¹ See note 12.

²² J.C. Visser, 'De waarde van de stedenatlas

van Jacob van Deventer voor de topografie van de laat-middeleeuwse stad' (The value of the towns atlas of Jacob van Deventer for the topography from the late medieval town), in: *Beiträge zur Wirtschafts- und Stadtgeschichte. Festschrift für Hektor Ammann* (Contribution to industrial and urban history. Commemorative volume for Hektor Ammann). Wiesbaden 1965, pp. 116-123; J.C. Visser, 'Introduction', in: C. Koeman and J.C. Visser (ed.), *De stad-splattengronden van Jacob van Deventer* (The town maps of Jacob van Deventer). Alphen aan den Rijn 1992; Aldo Rossi, *L'architettura della città*. Padua, 1966. Dutch translation: *De architectuur van de stad* (City Architecture). Nijmegen (SUN) 2002.

²³ Rutger A.F. Smook, *Binnensteden veranderen*. Atlas van het ruimtelijk verandering-sproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw (Innercities change. Atlas of the spatial change process of Dutch inner cities in the last century and a half). Zutphen (Walburgers) 1984; Casper van der Hoeven and Jos Louwe, *Amsterdam als stedelijk bouwwerk* (Amsterdam as urban structure). Nijmegen (SUN) 1985; Frits Palmboom, *Rotterdam, verstedelijkt landschap* (Rotterdam, urbanized landscape). Rotterdam (010) 1987; Maurits de Hoog and Rudy Stroink, 'Review, Amsterdam als stedelijk bouwwerk. Analyse van een methode' (Review, Amsterdam as an urban structure. Analysis of a method), in: *Oase*, 10/11, pp. 5-13, provides a good overview of typo-morphological studies in Delft around 1980.

²⁴ *Binnensteden veranderen* (Innercities change) offers a wealth of information. The reproduction of the maps is, however, rather coarse. In this respect the case study of Delft by Rein Geurtsen is a much better example. Rein Geurtsen, *Locatie Zuidpoort Delft. Stadsmorfologische Atlas* (Location Zuidpoort Delft. Urban Morphological Atlas). Delft (DUP) 1988.

²⁵ J.A. Kuiper, *Visueel & dynamisch. De stede-bouw van Granpré Molière en Verhagen* (Visual & dynamic. Urban architecture by Granpré Molière and Verhagen). Delft (DUP) 1991, pp. 141-147. The term 'architectonic model' is used as defined in: J. Castex, J.-C. Depaule and P. Panerai, *De rationele stad. Van bouwblok tot wooneenheid* (The rational town, from building block to housing unit). Nijmegen (SUN) 1984, p. 202.

²⁶ M.R.G. Conzen, 'The use of town plans in the study of urban history', in: H.J. Dyos, *The study of urban history*. London (Edward Arnold) 1968, pp. 113-130; M.R.G. Conzen, 'A note on the historic towns atlases', in: *Journal of Historical Geography*, vol. 2 (1976), no. 4, 1976, pp. 361-362; T.R. Slater, 'De European historic towns atlas', in: *Journal of Urban History*, vol. 22 (1996), no. 6, pp. 737-749.

²⁷ Steinmann, *CIAM: Dokumente 1928-1939* (CIAM: Documents 1928-1939), (see note 9), pp. 170-171.

²⁸ Braudel, *Beschaving, economie en kapitalisme (15de-18de eeuw)* (Civilization, economy

and capitalism: 15th-18th century), in particular: Part III (see note 16); A.M. van der Woude, 'Demografische ontwikkeling van de Noordelijke Nederlanden 1500-1800' (Demographic development of the Northern Provinces of the Netherlands 1500-1800), in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden* (General History of the Netherlands) 5. Bussum 1980, pp. 102-168; Jan de Vries, *European urbanisation 1500-1800*. London 1984; P.M. Hohenberg and L.H. Lees, *The making of urban Europe 1000-1950*. Cambridge Mass./London (Harvard Un. Press) 1985; M. Wagenaar and R. van Engelsdorp Gastelaars, 'Het ontstaan van de Randstad, 1815-1930' (The origin of the Randstad 1815s-1930), in: *K.N.A.G. Geografisch Tijdschrift* (Geographic Magazine), 20 (1986) no. 1, pp. 14-29; Ben de Pater, 'Van land met steden tot stedenland. Een kleine historische stadsgeografie van Nederland' (From a country with cities to a cityfied country. A small historical city geography of the Netherlands) in: *Historisch Geografisch Tijdschrift* (Historical Geographical Magazine), 7 (1989) no. 2, pp. 41-56; Sako Musterd and Ben de Pater, *Randstad Holland. International, regional, local*. Assen (Van Gorkum) 1992; Jan de Vries and Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815, de eerste ronde van moderne economische groei* (The Netherlands 1500-1815, the first round of modern economic growth). Amsterdam (Balans) 1995.

²⁹ A. Thurkow et al., *Atlas van Nederland. Deel 2: Bewoningsgeschiedenis* (Atlas of the Netherlands. Part 2: Habitation history). The Hague 1984, map 16. For an extensive explanation, see: J.C. Visser, 'Dichtheid van de bevolking in de laat-middeleeuwse stad' (Density of the population in the late medieval town), in: *Historisch Geografisch Tijdschrift* (Historical Geographical Magazine), 3 (1985), pp. 10-21. Visser's map is included here as map 001. Recent studies that make use of these maps: Hans Renes, 'De stad in het landschap' (The town in the landscape) and Reinout Rutte, 'Stadsland-schappen. Een overzicht van de stadswording in Nederland van de elfde tot de vijftiende eeuw' (Town landscapes. An overview of the birth of the town in the Netherlands from the 11th to the 15th century), both in: Reinout Rutte and Hildo van Engen (ed.), *Stadswording in Nederland. Op zoek naar overzicht* (Birth of the town in the Netherlands. In search of an overview). Hilversum (Verloren) 2005. Rutte's study is also included in this edition of *OverHolland*. The second part of this study, about growth and shrinkage of the towns in the province of Holland, will be published in the coming edition. For more recent estimates of urban population figures, see: Piet Lourens and Jan Lucassen, *Inwoneraantallen van Nederlandse steden ca. 1300-1800* (Population figures of Dutch towns around 1300-1800). Amsterdam (NEHA) 1997. These figures were used for tables I and II.

³⁰ P.M. Hohenberg and L.H. Lees, *The making*

of urban Europe 1000-1950, (see note 26), table 7.2, p. 227.

³¹ See note 22.

³² Arnold van der Valk, *Het levenswerk van Th.K. van Lohuizen 1890-1956* (The lifeswork of T.K. van Lohuizen 1890-1956), (see note 8), pp. 50-62. Special about Plesman: p. 60. See also Musterd and De Pater, *Randstad Holland*, (see note 26), p. 1.

³³ J.M. de Casseres, 'Stedebouw en kaarten-wetenschap' (Urban development and cartography), (see note 5), pp. 85-86.

³⁴ Peter Hall, *Zeven wereldsteden* (originally *The World Cities*). Amsterdam (World Academy, De Haan/Meulenhoff) 1966, p. 97 and pp. 120-121. See also Gerald L. Burke, 'Greenheart Metropolis'. London, 1966; Hans van der Cammen (ed.), *Four Metropolises in Western Europe*. Assen/Maastricht (Van Gorkum) 1988, pp.120-121; Hans van der Cammen and Len de Clerk, *Ruimtelijke ordening, van grachtengordel tot Vinex-wijk* (Spatial planning, from a ring of canals to Vinex district). Utrecht (Het Spectrum) 2003, p. 225.

³⁵ De Vries and Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, (see note 26), p. 86.

³⁶ Henry Pirenne, *Histoire de Belgique III* (History of Belgium III), 1907, p. 259. Cited in Braudel, *Beschaving, economie en kapitalisme (15de-18de eeuw)* (Civilization, economy and capitalism: 15th-18th century), Part III, (see note 16), p. 37.

³⁷ W. Christaller, *Die Zentrale Orte in Süd-deutschland* (The central town in Southern Germany). Jena 1933. The system of central places in the Netherlands has become particularly well known as a normative planning tool for the distribution of settlements and facilities. At the International Geographical Congress in Amsterdam (1938), Christaller presented the results of his research as a planning principle that would be pre-eminently usable for the development of newly reclaimed land. See: *Congrès International de Géographie*. Amsterdam 1938; Koos Bosma and Cor Wagenaar (ed.), *Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stede-bouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland* (A silent breakthrough. The history of architecture and urban development during the occupation and the reconstruction of the Netherlands). Rotterdam (NAI) 1995, pp. 165-166. For the application of the system of central places for the development of the IJsselmeer polders, see: Zef Hemel, *Het landschap van de IJsselmeerpolders, inrichting en vormgeving* (The landscape of the IJsselmeer polders, development and design). Rotterdam (NAI) 1994, pp. 164-165. Christaller's calculation methods have also found use by the programming of urban expansions. Hans van der Cammen and Len de Clerk, *Ruimtelijke ordening, van grachtengordel tot Vinex-wijk* (Spatial planning, from a ring of canals to Vinex district), (see note 31), pp. 135-136.

³⁸ P.M. Hohenberg and L.H. Lees, *The making*

of urban Europe 1000-1950, (see note 26), pp. 47-73.

³⁹ As an illustration: a system here is an articulated and well-ordered whole. The structure is the description of the interior construction of the system; the well-ordered, frequently constant, and/or durable principle. Despite changes that occur the structure ensures that a system remains in place. A network is the most complicated indication of a collection of interconnected matters. Even so, networks of towns also have a structure: 'hierarchies of centres', 'nodes and junctions', 'gateways and outposts', 'cores and peripheries'. P.M. Hohenberg and L.H. Lees, *The making of urban Europe 1000-1950*, (see note 26), p. 5. See also Braudel, *Beschaving, economie en kapitalisme (15de-18de eeuw)* (Civilization, economy and capitalism: 15th-18th century), Part III, (see: note 16), pp. 37-39.

⁴⁰ P.C.M. Hoppenbrouwers, 'Van waterland tot stedenland' (From marsh land to a cityfied country), in: Thimo de Nijs en Eelco Beukers, *Deel I. Geschiedenis van Holland tot 1572* (Part I History of Holland till 1672). Hilversum (Verloren) 2002, p. 120. The analysis of De Vries and Van der Woude is of similar import: 'The fact that the urbanization in this area translated itself more into a large number rather than into sizeable towns speaks volumes about the importance of the push-factor of the agricultural crisis in relation to the pull-factor, that would have occurred from a powerful flourishing urban economy.' De Vries and Van der Woude, *Nederland 1500-1815* (see note 26), p. 35. In this regard it is interesting to read the second book of Jane Jacobs, *The economy of cities*. New York 1969.

⁴¹ Rob van Engelsdorp Gastelaars, 'Verstedelijking in Nederland tussen 1800 en 1940' (Urbanization in the Netherlands between 1800 and 1940), in: Ed Taverne and Irmin Visser (ed.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden* (Urban development. The history of the town in the Netherlands from 1500 to the present). Nijmegen (SUN) 1993, pp. 30-38 and pp. 174-179. Engelsdorp Gastelaars distinguishes four sub-systems in the urbanization of the Netherlands between 1800 and 1940: '(a) the network of towns that was involved in international trade of the 17th and 18th centuries via the staple market, (b) the network of towns and villages that became involved with industrial production during the 19th century, (c) the system of central places that was involved with the welfare of the population of this country, and (d) the system of central places that was involved between 1800 and 1940 with the administrative organization of the Kingdom of The Netherlands, which was becoming increasingly stronger' (p.175). From his subsequent exposé it seemed that these subsystems overlapped each other in many towns.

⁴² De Vries and Van der Woude, *Nederland*

1500-1815, (see note 26), p. 87. For developments in the European context see note 26 Braudel, *De tijd van de wereld* (The time of the world); De Vries, *European urbanization 1500-1800*, (see note 26); Clé Lesger, 'Stedelijke groei en stedensystemen' (Urban growth and systems of towns) and 'De dynamiek van het Europese stedensysteem' (The dynamics of the European system of towns), in: Ed Taverne and Irmin Visser (ed.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden* (Urban development. The history of the town in the Netherlands from 1500 to the present). Nijmegen (SUN) 1993, pp. 30-38 and pp. 104-111.

⁴³ Wagenaar and Engelsdorp Gastelaars, 'Het ontstaan van de Randstad, 1815-1930' (The origin of the Randstad, 1850-1930), (see note 26), p. 16.

⁴⁴ Willem Heesen and Wilfried van Winden, 'Het strategisch landschap' (The strategic landscape), in: Hans Brand and Jan Brand (ed.), *De Hollandse Waterlinie* (The Holland Water Line). Utrecht/Antwerp (Veen) 1986.

⁴⁵ Reh, Frieling and Weeber, *Delta Darlings*. Delft 2003.

⁴⁶ De Pater, 'Van land met steden tot stedenland' (From a country with cities to a citified country), (see note 26), pp. 51-53.51-53.

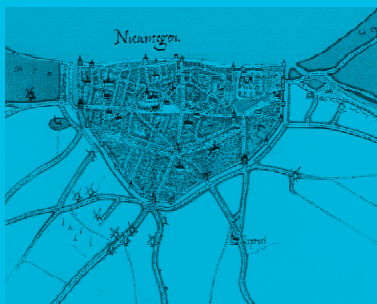
⁴⁷ As regards the calculation of the housing occupation, a number of major errors have crept into Van Velzen and Hereijers' study, *De naoorlogse stad* (The post-war city), (see note 2) p. 47. These errors can be traced back to an incorrect assessment of the housing stock for the years of 1940 and 1970 in the diagram of the 'Total housing stock in the Netherlands',

⁴⁸ In Amsterdam the average housing occupation was 3.74 persons in 1930 and in the AUP a further decrease to 3.34 had already been taken into account. *Algemeen uitbreidingsplan van Amsterdam, nota van toelichting* (General expansion plan of Amsterdam, explanatory notes). Amsterdam 1934, pp. 78-79. See also appendix IV.

⁴⁹ Van der Cammen and De Klerk, *Ruimtelijke ordening* (Spatial planning), (see note 34).

A landscape of towns: on the genesis of Dutch towns and their street plans in the eleventh to fifteenth centuries

Reinout Rutte



In the period between the eleventh and the fifteenth centuries, several thousand towns of all kinds and sizes were established in Europe.¹ In the Netherlands, too, many new towns and cities appeared. The majority of the cities we know today date from that era. As elsewhere in Europe, the diversity in the Netherlands was considerable. Unfortunately, it is quite difficult to obtain a clear picture of town formation in the Netherlands between roughly 1100 and 1400, let alone one of town planning in that period.

There has been quite a lot of research on the history of towns in the Netherlands in recent decades, but it has seldom been comparative or synthetic.² In particular, much work has been done in the disciplines of medieval history, economic history and archeology. For example, town charters (*stadsrechten* in Dutch), city centre research (by archeologists) and economic and social developments from the late Middle Ages onwards have all received ample attention,³ while a considerable number of monographs on specific towns have been published.⁴

There is, however, a lack of synoptic publications. The research is also very unevenly spread: the towns of Holland – i.e. the western part of the Netherlands – have received extensive treatment, but those of other provinces such as Gelderland much less. Most large cities have been studied but many small towns have been virtually ignored. It is also noticeable that many published studies concentrate on the period after the locality was already established as a town, rather than when it was being formed.⁵ Little attention of any kind has been devoted to the planning of towns – the form and creation of town plans.⁶

In this article I will therefore attempt to give a picture of town formation in the Netherlands. After providing a brief theoretical and methodological framework, I will concentrate on two aspects. First, I will define a number of categories of Dutch towns on the

basis of how they were formed; I will refer to these categories as 'urban landscapes'. Second, I will attempt to explore the differences and similarities in the street plans that correspond to these groups of towns. The patterns of distribution of the towns in the landscape, and their street plans, are thus the basis for this article. The chief question is this: what do these patterns and street plans look like, and why did they develop that way?

Theory and method

In every locality that turned into a town, the inhabitants, rulers and economic and geographical circumstances all played a part. The importance of each of these factors varied from town to town. The shifts and changes that occurred in the relationship between these social, political, economic and geographical factors in the course of time provide a basis for identifying different phases in the town formation process and for recognising groupings of towns that can be designated as urban landscapes.

A model (Fig. 002) may prove helpful in putting the factors that played a part in town formation into a context. There were three essential preconditions for the formation of towns in the Middle Ages: economic potential, the presence of a group of enterprising individuals bent on autonomy, and rulers' aspirations to organise society in certain places differently.⁷

The tripartite nature of this model may be explained as follows. Economic potential was in part assured by general economic expansion during the twelfth to fourteenth centuries. However, it was also dependent on the *genius loci*, which might consist of the availability of mineral reserves, busy traffic at the intersection of a historic road and a waterway, a flourishing marketplace or an easily defensible site. The presence of an enterprising group of individuals can usually be related to rapid growth in population, and in particular to the struggle for emancipation from feudalism that was manifesting itself throughout Europe. Efforts by rulers to change the way a certain locality or area was organised may be seen as a reflection of the aspirations of emperors, kings, bishops, dukes, counts and other lords to shape space in a more deliberate way.

These three preconditions could be satisfied in countless different ways and to varying degrees. An essential premise of this approach is that any deficiency in the operation of one of the poles can be largely counterbalanced by increased operation of one or both of the other two. For instance, it was possible in certain circumstances for a single pole to predominate. The shifts and changes that occurred in the relationship between the three poles can serve as a basis for identifying different phases in the town formation process and for formulating different urban landscapes.

Towns, cities and urban landscapes

Before presenting my overview, I must explain something more about the terms 'town', 'city' and 'urban landscape'. It is very difficult – perhaps even impossible – to define what a city or a town is.⁸ In Dutch there is only the word *stad*. In English a city is normally bigger than a town. But how much bigger? And what is 'bigger'? Everyone knows more or less what is meant by a city or town, but when we start thinking about an exact definition we inevitably run into difficulties. The word most commonly used in research about urbanisation before the nineteenth century is 'town'.

Many different criteria could be suggested for deciding whether a given settlement really is a town – for example legal criteria (the existence of a town charter), morphological ones (town walls), economic ones (a market) or social ones (merchants). However, this list immediately raises problems. By no means all the settlements we regard as towns are known to have had charters; not all of them had town walls; and some settlements we regard as villages had markets and were frequented by merchants who in some cases even lived there.

Besides, the criteria I have mentioned chiefly relate to the Middle Ages. If we apply them to the centuries that followed, we immediately run into difficulties. The twentieth century is altogether problematic. The distinction between town and country has become increasingly blurred over recent centuries. What are we to make of localities that are described as 'urbanised rural communities' (*verstedelijkte plattelandsgemeentes* in Dutch)? In short, even the most flexible definition of a town or city cannot serve as anything more than a skeleton when it comes to describing cities in all their diversity and aspects.

We can safely state, however, that towns of all shapes and sizes do in fact exist and that they date from different periods. By examining these periods we can shed some more light on the matter. The overview I am about to present concerns localities that became towns in the high and late Middle Ages, and the criteria for according them town status will be crucial to the distinctions I make between the various categories of towns. My account will show that the status of a locality as a town or otherwise depends on a varying combination of factors and features.

The concept of 'urban landscapes' is just as difficult to define as that of towns, if not more so. The Dutch term for 'urban landscape' is *stedenlandschap*. This is borrowed from the German *Städtelandschaft*, which has been used in recent German historical research on towns in the late Middle Ages, especially the development of coherent groups of towns.⁹ What I mean by an urban landscape is a group of towns that share a coherent genesis within a similar political,

social and economic context. This refers to patterns of town distribution that arose in a specific, and in many cases limited, time and space. Thus it is possible to distinguish between a number of urban landscapes in the Netherlands on the basis of their formation process, roughly between 1100 and 1400.

In the course of the centuries, a given urban landscape could be overlapped or extended by a newly developing landscape, but for the sake of clarity the different urban landscapes will where possible be treated as distinct. The discussion will be confined to the present-day borders of the Netherlands. The situation was different in the period of town formation, but for the purposes of studying town formation the present frontiers will serve as a reasonable working basis. Only in the southern part of the country and at a few points in the east does this create difficulties. Where necessary, towns across the border will also be referred to in such cases.

Nine urban landscapes and their street plans¹⁰

1. First, there is the urban landscape of the oldest urban settlements, which for the most part gradually developed into towns in the eleventh and twelfth centuries. These are scattered throughout the country. They were administrative and commercial centres, which lay on important international trade routes. Groningen, Oldenzaal, Deventer and Utrecht functioned as the seats of government and power of the Bishops of Utrecht, then the main rulers of the lands north of the major rivers. Stavoren, Medemblik, Tiel, Zaltbommel and Nijmegen were primarily trading centres. The first four of these were already hubs in an international trade network by the ninth or tenth century, but had passed their prime by the twelfth century.¹¹

Maastricht was an important ecclesiastical centre. Utrecht, Nijmegen and Maastricht had Roman origins, but it was not until the eleventh and twelfth centuries that they achieved significant town status, in several respects: special rights for merchants and craftsmen were gradually formulated by the inhabitants, and the towns emerged as fully-fledged commercial and administrative centres, with permanent markets and their own systems of justice. These advances were reflected by the construction of concentrated housing and monumental architecture, especially churches. In later centuries several of these towns would grow to become some of the largest cities in the Netherlands.

These oldest urban settlements were all situated on major rivers or, in the case of Groningen, on an important outlet to the sea.¹² If we examine the towns in this group which later grew to become some of the largest in the country, we will observe that they all had more than one ancient centre. In Deventer, for example, there was a riverside

settlement around St. Lebuin's church and another around the Bergkerk ('Church on the Hill'), on the eastern edge of the town (Fig. 003a).

In Nijmegen there were the Valkhof (a castle in the east of the town) and a settlement on the River Waal (Fig. 003b). Nijmegen, Utrecht and Maastricht all had early predecessors, for example in the form of one or more Roman settlements. Deventer's settlement on the River IJssel dated from the Carolingian era. In these towns, the separate centres expanded to form a single urban fabric, and by the high Middle Ages the entire area was filled with streets. Not infrequently the original centres declined in significance and new centres developed in between them. By the late Middle Ages, rationally planned town extensions were being built around these polycentric settlements; in Nijmegen this is apparent on the south-west side of the town. Sometimes the existing street plan was also remodelled, as is evident from the regular pattern of parallel streets in large parts of Deventer.

2. From the latter half of the twelfth century onwards, the first group of towns was succeeded by a second one. This new group consisted of Zutphen, Arnhem, Dordrecht, Muiden, Kampen and Zwolle. This urban landscape resembles the first, in that the formation of these towns is again related to international trade flows. Dordrecht, Muiden, Kampen and Zwolle arose at or near the mouths of big rivers; Dordrecht on the Maas, Muiden on the Vecht and the other two on the IJssel. Zutphen and Arnhem lay at strategic points upstream, on the IJssel and the Rhine respectively. The transformation of these settlements into towns was, moreover, related to the aspirations of the main rulers north of the major rivers, who by then included not only the Bishops of Utrecht but also the Counts of Holland (who had a hand in the development of Dordrecht) and the Counts of Gelre (who concerned themselves with Zutphen and Arnhem).

These places achieved town status in the decades around 1200, in a similar way to the towns in the first urban landscape but rather more quickly. A difference from the towns in the first landscape is that those in the second one did not have such a long history. Arnhem, Zutphen and Zwolle all had ancient centres (dating from before 1000), but these were not nearly as old as the Roman antecedents of, say, Nijmegen or Maastricht.¹³ Kampen and Dordrecht had no previous history at all. The two towns entered the picture around 1200 and quickly established themselves as trading centres. Most towns in this urban landscape later became some of the largest cities in the Netherlands.

Like the towns in the previous group, the towns in the second group were situated on rivers.¹⁴ In Arnhem, Zutphen and Zwolle, the original centre, with a church, was located on

the Rhine, the IJssel and the Aa respectively. The towns developed around these ancient cores in the latter half of the twelfth century. Unlike in the first group, there was only one ancient centre. By the end of the thirteenth century, extensions were becoming increasingly regular in layout. This is apparent, for example, in the Nieuwstad ('new town') on the north side of Zutphen (Fig. 004a).

Kampen, Muiden and Dordrecht are notable for the elongated shape of their settlement along the waterways (Fig. 004b). The churches in both Kampen and Dordrecht are at one end of the settlement, which in the course of the thirteenth century expanded along almost the entire length of the waterfront, as can be seen on the maps by Jacob van Deventer. There was then further expansion to the landward side (to the extent that this was possible in the case of the island town of Dordrecht, the south-east). Muiden's growth petered out at an early stage.

3. Thirdly, there are the ports of Flemish Zeeland: Aardenburg, Oostburg, Hulst, Axel, Middelburg and Zierikzee. These flourished in the twelfth and thirteenth centuries in the wake of Flemish cities such as Bruges, Ghent and Ypres. The flourishing economy, rising population and increase in commercial activity that accompanied urbanisation in Flanders made the development of these towns possible. The harbours all either communicated directly with the North Sea or were located on an island or a sea inlet. Their growth into towns was thus primarily due to favourable economic circumstances.

The special rights that the citizens of these towns had formulated in the course of time were confirmed at their request in a written charter drawn up by a ruler (either the Count of Holland or the Count of Flanders).¹⁵ Other factors, including morphological ones, contributed to the development of these settlements into towns, as in the first urban landscape. However, most of these towns later lost their standing; Middelburg was the only one to continue expanding after the Middle Ages. Indeed, those located in what is now Zeeland Flanders went into complete decline as siltation and land reclamation cut them off from the coast.

The ports of Zeeland were typically situated on a sea inlet.¹⁶ The harbours not infrequently penetrated deep into the town. This is well illustrated on the map of Zierikzee by Jacob van Deventer (Fig. 005a). In most ports in Flemish Zeeland the harbour has since silted up, for example in Hulst where it originally penetrated the north-west side of the town (Fig. 005b). By the time Van Deventer drew his map (around 1560), the town no longer had any real link to the sea. Majestic churches were usually erected in the centres of these towns in the course of the twelfth century, replacing more modest predecessors. Often they adjoined a public square or a broad street. From the centre, the main

streets radiated in various directions, following the pattern of earlier roads and lanes. A remarkably large amount of undeveloped land was enclosed within the town walls.

4. A fourth group of towns was established in the period from just before 1200 to about 1270 as a result of rulers' town planning and policies. These towns are located in Brabant, Gelderland and what were then their borderlands: Bergen op Zoom, Breda, Geertruidenberg, Heusden, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Helmond, Roermond, Wageningen, Doesburg, Doetinchem, Lochem, Harderwijk and Elburg. To these may be added Geldenaken, Landen and Nieuw-Genepiën, all in Belgian Brabant, and Geldern and Goch in Germany. Rulers played a crucial part in the formation of these towns, which took place over a short period. The main rulers involved were the Dukes of Brabant and the Counts of Gelre (now known as Gelderland), who had reached the pinnacle of their power in the first half of the thirteenth century. The western part of Brabant was dominated by a number of lesser rulers such as those of Heusden and Breda. The Bishops of Utrecht may also be mentioned in this context, although they succeeded in their intentions only in Amersfoort, whereas Ommen, Rijssen, Goor and Vreeland never really flourished.¹⁷

The major rulers successfully used the creation of towns as an instrument of power politics to expand and consolidate their domains. The town charters included exceptionally favourable citizens' rights, which were intended to attract additional inhabitants. The morphological layouts of the towns were also created on the initiative of their rulers. Economic potential was a contributory rather than a decisive factor in the formation of these towns. Some of them remained small, while others (especially 's-Hertogenbosch) proved to have the potential to grow into cities of considerable size and influence in the centuries that followed.

The towns that arose as a result of major rulers' urbanisation policies and town planning were often situated on waterways that were potential trade routes – for example, Doetinchem on the Oude IJssel or Heusden on the Maas (Figs. 006a and 006b).¹⁸ A new church would be built, or an existing nearby church would be moved or split up to form a new one. In some cases, such as 's-Hertogenbosch and Harderwijk, the church would not be built in the town until later. The church in the centre of Doetinchem was erected at the beginning of the thirteenth century when the town was built, on the instigation of Counts Gerard IV and Otto II of Gelre. Its predecessor was sited farther west. The street plan was formed by restructuring the earlier pattern of roads *in situ* and then adding on new streets in a regular pattern.

Heusden was also built at the beginning of the thirteenth century, on the initiative of the rulers of Heusden, along a new stretch of

the Maas created by natural shifts in the river's course. The old course is still visible to the south of the town, with the earlier village of Oud Heusden just beyond it. The church erected when the town was built was split off from the church of Oud Heusden. The moats and walls of these towns – not only of Heusden and Doetinchem but also of most of the others – date from the time of their construction. They generally had a regular pattern of streets. These layouts were usually the result of either new construction or the restructuring of an earlier road pattern. Landen and Roermond, as well as Heusden, are examples of the former, and Geertruidenberg and Lochem of the latter.

5. The fifth urban landscape also emerged during the period that last from just before 1200 until the late thirteenth century, but was largely a consequence of the thriving economy of the northern Netherlands in this period. This urban landscape consisted of older settlements that gradually developed into towns. This happened primarily on the initiative of the inhabitants who, in times of prosperity, requested their ruler, the Count of Holland, to confirm their rights in a written charter, as in Flemish Zeeland. These towns, located in Holland not far inland from the coastal dunes, were Alkmaar, Haarlem, Leiden, The Hague and Delft. The settlements developed from local hubs into regional markets and centres of industry.¹⁹ All of them expanded and eventually became some of the largest cities in the Netherlands.

These towns lay on important inland waterways: Alkmaar on the Voormeer, Haarlem on the Spaarne, Leiden on the Rhine and Delft on the Delf (Figs. 007a and 007b).²⁰ They were all connected to Holland's network of inland waterways. The old village centres with their churches are clearly recognisable: on the west side of Alkmaar, around the central market square in Haarlem, in the area around the citadel in Leiden and in the vicinity of the Oude Kerk in Delft.

The pattern of earlier roads and land reclamation structures is also easily recognisable in the street plans, e.g. the roads that run north-south along what were once coastal sand ridges in Alkmaar and Haarlem, or the old field boundaries and ditches produced by peat extraction which are to be seen in Leiden and Delft. Another striking feature is the system of urban canals. The construction of these canals was necessary not only for defensive purposes but above all for drainage. In the late Middle Ages, the towns expanded on the basis of rational planning which resulted in a regular street pattern, for example on the west side of Haarlem. From its ancient centre on a sandy elevation, Alkmaar expanded farther and farther eastwards into the adjacent peat lands and the Voormeer.

6. The sixth urban landscape is again different, being closer to the fourth in character. It is the constellation of late medieval new towns. Between roughly 1270 and 1400 a series of new towns appeared, all within a short period. Rulers – not only the numerous lesser rulers but also the Bishops of Utrecht and the Counts of Holland and of Gelre – built towns that were new in a social as well as a spatial sense, to serve as centres of political and economic power in their own domains or in disputed border country.

The main concentration of these towns lay in the delta of the major rivers, much of which formed the border region between the principalities of Holland, Brabant and Gelre and the bishopric of Utrecht. From about 1300 the power of the major rulers was waning, and many lesser rulers took advantage of this to build towns in their domains in order to reinforce and emphasise their standing. Examples to the south of Utrecht include Nieuwpoort ('new town'), Ameide, Montfoort, IJsselstein, Vianen, Culemborg, Wijk-bij-Duurstede, Buren, Woudrichem, Heukelum, Leerdam and Asperen. In the vicinity of Nijmegen we find Mege, Batenburg, Ravenstein, Grave and Gennep, and in the southern part of Central Limburg Nieuwstadt ('new town' again) and Montfort. A few more of these towns are located in the eastern part of the Netherlands, namely Bredevoort and Delden. Finally, the province of Overijssel contains a number of areas which were fought over by the Bishops of Utrecht, other rulers and the farmers of Drenthe and Friesland. The towns concerned were Hardenberg, Steenwijk and Vollenhove.²¹

All these towns remained small in the centuries that followed. This is due to the artificial way they were created, primarily because certain rulers felt the need to do so. They were inclined to overlook matters such as the town's economic potential or the need to attract enough new inhabitants.

The new towns of the late medieval period (fourteenth century) arose in the vicinity of waterways and roads of varying importance.²² A considerable number of them lack an ancient centre, but in most cases there was originally a castle beside which the new town developed. The street plans of nearly all these towns were designed in one go when the town was established, and were subsequently not extended any further. They are all regular in structure and the street pattern is often fairly rectilinear, although earlier roads or land reclamation structures are not infrequently recognisable in the street plans. For example, Buren (which was built by the local ruler Alard van Buren in approximately 1400) has an orthogonal street plan whose outline to some extent follows the course of the Korne (a local stream) and ditches from the ancient field structure that served as a basis for the moat (Fig. 008a).

Vianen, built on the initiative of Zweder van Vianen and Willem van Duivenvoorde –

two local rulers – in the first half of the fourteenth century, had a rectilinear street plan to the west of the main central axis, while the curving line of an earlier lane is evident to the east (Fig. 008b). The churches in these new towns were generally split off from an older village church in the vicinity. Sometimes an old village church would be moved to the new town, as for example in IJsselstein. Not only the church but also the fortifications date from the period of town formation. A small proportion of the new towns arose alongside an existing settlement which in some cases already had a church. In Montfoort, Heukelum, Leerdam, Asperen and Batenburg, a new, regular ground plan was developed as an extension of an older dyke-top village.

7. Besides the late medieval new towns, another urban landscape developed in the period between approximately 1270 and 1400 in the west of the country. This was the constellation of existing settlements that turned into towns under the influence of citizens, rulers and economic innovations which were probably universal, in varying combinations. These were the ports on the islands of Zeeland, which had outlets to the North Sea, and ports at the mouths of the major rivers: Tholen, Sint Maartensdijk, Reimerswaal (now vanished), Goes, Veere, Vlissingen, Brouwershaven, Goedereede, Brielle, Schiedam and Rotterdam.

It can be no coincidence that these new ports emerged at precisely the time when most of the older ports in the urban landscape of Flemish Zeeland were vanishing. Indeed, it seems that there was room for more towns within the configuration that existed at the end of the thirteenth century. The urban economy that was coming to prevail in the west of the northern Netherlands allowed the construction of more and more towns, and may well have required more and more harbours (for example to accommodate the larger ships then coming into use, such as the *kogge* or cog). Towns began specialising in particular sectors of trade and industry. Moreover, Holland's rural areas were increasingly delivering their produce to urban markets. Even so, it is surprising to learn that in the course of the fourteenth century – a period usually associated with a stagnating economy, epidemics of plague and declining population (although this was less true of Holland, whose ascendancy began around this time) – more towns flourished than ever before.²³ This urban landscape also includes towns in Holland that arose along inland waterways or on the shores of the Zuider Zee: Gouda, Woerden, Weesp, Beverwijk, Amsterdam, Monnickendam, Edam, Hoorn, Enkhuizen and Medemblik, the last of which thus underwent something of a revival.

In some of these towns, such as Veere, Brouwershaven, Schiedam, Gouda and Beverwijk, a lord or lady initially played a signifi-

cant part in the formation of the town. The importance of economic potential must always be borne in mind, but is unfortunately hard to assess. The same is true of merchants, administrators and craftsmen who could be influential stakeholders in town formation. Several of these towns were in later centuries to become some of the largest and most important in the Netherlands, although in some cases (such as Enkhuizen, Hoorn and other towns on the Zuider Zee) this was only temporary. Others, particularly those on the islands in the south-west, remained relatively small.

The towns in this important seventh group were all located on major navigable waterways. Many of those in Holland lay at the mouth of a river or at the junction of a smaller river with a major one. In several cases a dam had been built at this point.²⁴ In the great majority of cases the harbour lay within the town. In Holland, the harbour was directly connected to or formed part of a system of urban canals. Edam's harbour, for example, runs lengthways through the town, forming the main artery in the surrounding system of canals (Fig. 009a). The towns on the islands lacked urban canals; all they had were moats around their fortifications, and most of them a harbour that penetrated the town.

The pattern of old waterways, roads and land reclamation structures remains clearly recognisable in the street plan, especially in Holland. A regular street plan was generally built on the basis of those older routes and structures. The same was true of any later town extensions. In the Zuider Zee towns the parish church was not always in the centre, for in most cases it was the church of an older village next to which the harbour town had arisen. In Edam, the church is located at the northern end of the town. On the other hand, in most ports on Holland's inland waterways the church was more or less in the centre. In the 'dam towns' (*damsteden*) which developed from small settlements by river dams, the church generally dated from the start of town formation. Most other towns developed around older settlements (including a church) that were strategically situated on major waterways, examples being Woerden and Weesp.

Several of the harbour towns built on the islands also arose out of existing settlements with a church which were favourably situated for the construction of a harbour, such as Brielle, Reimerswaal and Goes. Others were based on a new harbour constructed some distance from an older church village but still within the parish of that church. Examples are Veere on the edge of the parish of Zanddijk, Brouwershaven in the parish of Brijdorp, Tholen in Schakerlo and Nieuw-Vlissingen in Vlissingen. The map by Jacob van Deventer still shows the village of Oud-Vlissingen (Old Vlissingen) to the west of the newer town (Fig. 009b). In all four cases, the once central

but harbourless settlement with its old parish church was gradually obliterated over the centuries by the newer harbour town.

At least four groups can thus be identified within this urban landscape: on the islands (1) towns that developed from an existing village centre with a church, and (2) new harbour towns constructed some distance from older settlements; (3a) towns in Holland located at a dam on a river, and (3b) similar towns on the shores of the Zuider Zee; and (4) other towns located on Holland's inland waterways which developed from or alongside older settlements.

8. The eighth group is in several respects similar to the previous urban landscape. In the east of the Netherlands there are 's-Heerenberg, Groenlo, Enschede, Ootmarsum, Almelo, Coevorden, Hasselt and Genemuiden. These too were existing settlements that turned into towns in the late Middle Ages through a varying combination of influences (citizens, rulers and economic changes). However, unlike those in the west, most of them were not located on navigable waterways. Apart from the last three, they were all located in the Achterhoek and Twente districts. Only Hasselt and Genemuiden, in the delta of the river Vecht, were ports. Some other towns, located in what is now Limburg, may also be considered part of this group: Venlo on the River Maas, Sittard and Valkenburg.²⁵ All the towns in this group that did not lie on navigable waterways remained small and insignificant for centuries. A mere handful, such as Venlo and Hasselt (both of which lay on major waterways), rapidly gained in importance.

The towns in this eighth group were mostly situated along secondary trade routes.²⁶ The street plan was generally irregular in structure, having developed from an older village plan, around which a moat was dug at the time of town formation. We can see this in the street plan of Enschede, for example, and even more so in that of Groenlo (Figs. 10a and 10b). The countryside surrounding the village buildings, including its lanes, was encompassed within the new moat, and as a result the village church often no longer occupied a central position. In Enschede a complete double circle of canals was dug around the village. However, the street plan remains clearly recognisable within it, however, and the church came to lie in the north of the town. In Groenlo the church is also on the north side, close to the ramparts. Incidentally, the fortifications as indicated on Jacob van Deventer's map of Groenlo do not date from the time when the town was formed (the fourteenth century) but from somewhat later.

9. Finally there is a ninth, remarkable urban landscape: the Frisian towns of Dokkum, Leeuwarden, Franeker, Harlingen, Bolsward, Workum, Hindeloopen, IJlst and Sneek. Their

rise was to some extent synchronous with that of the towns on the Zuider Zee mentioned earlier (the harbour towns in the west, such as Enkhuizen, Hoorn and Edam). But well before this crop of towns sprang up in the late Middle Ages, Friesland had had a history of trading settlements whose development perhaps corresponded more closely to that of the first urban landscape. Many Frisian towns probably developed in the fourteenth century on the sites of these old trading settlements.²⁷ The formation of Frisian towns remains largely obscure. An important difference from the other urban landscapes is that in Friesland rulers seem to have played no part in the development of towns. But what about the influence of citizens and the economic situation? How were so many towns, all lying by the sea or on inland waterways in western Friesland, able to flourish in such proximity?

The siting of Frisian towns was closely bound up with the system of waterways in the immediate and wider surroundings.²⁸ This system also had an influence within the towns, as is evident in the urban canals in such places as Bolsward and Harlingen (Figs. 11a and 11b). The street plans of Frisian towns were not infrequently elongated and aligned with waterways and land reclamation structures. The pattern of streets in between the waterways is generally regular in form. The church is normally located away from the centre, and is in many cases an old village church. This is also true of Harlingen, where the parish church was actually located outside the moat on the south-east side of the town at the time when Van Deventer drew his map around 1560.

Conclusion

The formation of towns in the eleventh to fifteenth centuries remains a surprising phenomenon. How were so many towns able to spring up in the space of a few hundred years? Moreover, it happened not only in the Netherlands but throughout Western Europe.²⁹

In the Netherlands I have identified nine different groups of towns – nine urban landscapes – and their typical street plans on the basis of the way they formed. This broad picture undoubtedly has room for adjustment and refinement. Alert readers will no doubt have noticed that a number of towns have not been mentioned. This is quite deliberate. The towns I omitted were borderline cases that resisted classification.³⁰

I intend to devote a future article to developments in urban landscapes and town plans in Holland from the fourteenth to nineteenth centuries.³¹

Notes

The complete titles of the literature mentioned in the notes, you can find at the end of the Dutch version of this article on page 84.

* An amended version of this article appeared in R. Rutte and H. van Engen (eds.), *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht*. Hilversum 2005.

¹ See for example Stooib, 'Stadtformen'.

² However, see Sarfatij, 'Mittelalterlichen See-handelszentren'; Van Uytven 'Stadsgeschiedenis'; Verkerk, 'Städte des Rhein-Maas-Deltas'; Visser, 'Städtischen Entwicklung'; and Chapter 6 of Lambert, *The Making of the Dutch Landscape*. The archeologist Sarfatij is particularly noteworthy because he has made several attempts to produce a classification. This is apparent from the abovementioned publication and others by him (some of which are mentioned in later notes). Other volumes include the fascinating Steegh *Monumenten Atlas* and the older, now outdated study by Fockema Andreae, *Duizend jaar bouwen*. However, it is difficult to gain a clear impression from these studies. Burke, *The Making of Dutch Towns* and Gutkind, *Urban Development: The Netherlands* are similarly outdated. The booklets by Alberts (*Middeleeuwse stad* and *Nederlandse Hanzesteden*) share the same problem and give a general description of 'the medieval town' rather than an impression of the formation of towns in the Netherlands.

³ See for example Cappon and Van Engen, 'Stad door stadsrecht?'; Cordfunke, Hugenholz and Sierksma, *Hollandse stad*; Van Es, Poldermans and Sarfatij, *Bodemarchief bedreigd* and Van Es, 'Archeologische monumentenzorg'; Kruisheer, *Stadsrecht-oorkonden*; Sarfatij, *Verborgene steden*; Verkerk, 'Stadsrechtprivilege'. Cf. Van Engen, 'Geen schraal terrein'.

⁴ See for example Van Herwaarden, De Boer and Van Kan, *Dordrecht*; Abels, *Gouda* and Denslagen, *Gouda*; Dekker, Goes; Frijhoff et al., *Zutphen*; Ree-Scholten, *Haarlem*. There are *Historische Stedenatlassen van Nederland* concerning Amersfoort (Speet), Bergen op Zoom (Van Ham), Haarlem (Speet), Kampen (Speet), Schoonhoven and Nieuwpoort (Visser, Elsing, Henderikx and Wegner), Venlo (Hermans) and Zutphen (Doornink-Hoogenraad).

⁵ See Kooij, 'Het format van de stad' and Rutte and Hoekveld, 'Stadswording en machtspolitiek'.

⁶ See Boerefijn, 'De totstandkoming van de stedelijke vorm', and Rutte, 'Stichten of groeien'.

⁷ For further information on this, see Rutte, *Stedenpolitiek en stadsplanning*, pp. 9-23. When identifying the determining factors in town formation during the Middle Ages I was assisted and inspired by the following reviews: Gerlich, *Geschichtliche Landeskunde*, pp. 468-488 and Pitz, *Europäisches Städtewesen*, especially pp. 11-14 and 391-396.

⁸ Regarding the definition of 'city' or 'town', the great urban historian Ennen concludes by the second page of her study (Ennen, *Europäische Stadt*, p. 16) that even the most

elaborate definition of a city or town cannot be anything more than a skeleton. For readers who nonetheless wish to have something to go on, the following definition from Van Uytven, 'Stadsgeschiedenis', p. 188, is often cited: 'the town is a settlement with centralised functions, to which it owes its diversified socioeconomic structure, its relatively dense population and concentration of building, its appearance that contrasts with its surroundings and its distinct mentality'. On the concept of town and city, see also: Weber, 'Die Stadt'; Van Loon, *De ontstaans-geschiedenis*; Irsigler, 'Überlegungen'.

⁹ See Escher, Haverkamp and Hirschmann, 'Städtelandschaft'.

¹⁰ An important starting point for formulating this classification was Map 16, 'Development of the towns to 1795', from Thurkow et al. *Atlas van Nederland: Bewoningsgeschiedenis*. In this connection see Visser, 'Dichtheid van bevolking'. See also Renes, 'Stad in landschap'. It should also be noted that not all the literature consulted could be covered in these notes. No effort has been spared to cite or mention examples of the literature central to this study. Wherever possible I have chosen to cite, for each urban landscape, literature in which the development of groups of towns is treated systematically, as well as literature relating to a single town. As will be clear from the introduction to this article, by no means all towns in the Netherlands have been the subject of such studies. In any case, it is certainly not my intention to cover everything, so the bibliography is not exhaustive.

In the town plan analysis, grateful use has been made of the plans drawn by Jacob van Deventer, a number of which are reproduced here. Around 1560, the land surveyor Jacob van Deventer drew plans of most of the towns in the Netherlands. This work was commissioned by Philip II, King of Spain and other domains, presumably for military purposes. It is now known that most of Van Deventer's town plans are highly reliable. See Visser, 'Inleiding'.

¹¹ Petri, 'Anfänge Städtewesens'; Sarfatij, 'Dutch Towns'; Sarfatij, 'Stadt am Fluss'; Verhulst, 'Entstehung der Städte'; Verhulst, *Rise of Cities*. Of the places that formed a central part of international trading systems in the ninth and tenth centuries, some had declined in significance or even vanished by the twelfth century. The best known instance is Dorestad; see the abovementioned literature for further information.

¹² Boersma, 'Groningen'; Hoekstra, 'Utrecht'; Oude Nijhuis and Rorink, 'Oldenzaal'; Panhuysen and Leupen, 'Maastricht', cf. Theuws, 'Maastricht'; Sarfatij, 'Nijmegen'; Spitzers, 'Deventer'.

¹³ Petri, 'Südersee- und IJsselstädte'; Verkerk, 'Städte des Rhein-Maas-Deltas'.

¹⁴ Van Beek and Van Vilsteren, 'Zwolle'; Groothedde, 'Zutphen' and Van Schaik, 'Zutphen'; Sarfatij, 'Dordrecht'; Speet, *Kampen*,

pp. 7-21; Verkerk, 'Arnhem'.

¹⁵ Burgers, 'Vlaamse stadskeuren'; Gottschalk, *Westelijk Zeeuws-Vlaanderen*, pp. 39-55 and 130-138; Gottschalk, *Vier Ambachten*, pp. 96-99, 217-219, 236-239, 268-271, 344-348 and 551-553; Henderikx, 'Havenplaatsen in Zeeland'.

¹⁶ Henderikx, 'Zierikzee'; Henderikx, 'Middelburg'; Trimpe Burger, 'Aardenburg' and De Vries, 'Aardenburg'.

¹⁷ Rutte, *Stedenpolitiek en stadsplanning*, pp. 65-77 and 81-114. Cf. Van Uytven, 'Moyennes et petites villes Brabant' and Steurs, *Naissance d'une région*. In what is now Zeeland Flanders there was Biervliet, one of a group of towns that resulted from the town planning and policies of the Counts of Flanders in the latter half of the twelfth century. The group also included at least Grevelingen, Nieuwpoort and Damme. In Holland and Zeeland there were Westkapelle and 's-Gravenzande, the outcome of the rather unsuccessful town planning and policies of the Counts of Holland in the first half of the thirteenth century. For further information, see Rutte, *Stedenpolitiek en stadsplanning*, pp. 57-65 and 119-139.

¹⁸ Alberts, 'Doetinchem'; Arts, 'Eindhoven en Helmond'; Brongers, 'Amersfoort'; Van Ham, *Bergen op Zoom*, pp. 15-35; Van Hell, 'Harderwijk'; Hendriks, *Heusden*; Janssen, 's-Hertogenbosch'; Leenders, *Van Turnhoutse voorde*, pp. 252-254, 292-294, 343-346, 374-383; Linssen, 'Roermond'; Margry, 'Geertruidenberg'; Palmboom, 'Lochem'; Van Petersen and Harenberg, *Doesburg*, pp. 3-32; Renes, 'Wageningen'; Verlinde, 'Goor'.

¹⁹ Cordfunke, Hugenholtz and Sierksma, *Hollandse stad*; Hoppenbrouwers, 'Van waterland tot stedenland'; Henderikx, 'Graaf en stad'; Kruisheer, *Stadsrechtsoorkonden*. In The Hague, which had a special position as the seat of the Counts of Holland, the urbanisation process started later than in the other four localities, but otherwise it belongs to this group.

²⁰ Cordfunke, 'Alkmaar'; De Klerk, *Hofstad*, pp. 1-33; Raue, *Delft*; Speet, *Haarlem*, pp. 6-9; Van der Vlist, 'Leiden'.

²¹ Rutte, 'Stedebouw in de Middeleeuwen'; Rutte, 'Middeleeuwse nieuwe steden'; Rutte, 'Nieuwe steden Stichten'; Rutte, 'Falen of slagen'; Rutte, 'Stadswording rivierengebied'. Naarden and Elburg are not mentioned in the text because they were reconstructions of existing towns. For further information see Van Engen, Kos and Rutte, 'Eenen neuen stede' and Rutte with Visser and Boerefijn, 'Stadsaanleg'. Purmerend was the initiative of a rich merchant and banker who had the new town built to boost his own status and reputation. There were also several failed new towns or dubious cases, among them Haastrecht and Hagestein in the region of the major rivers, Kessel and Neeritter in Central Limburg, Bronkhorst, (Laag-)Keppel and Diepenheim in the eastern Netherlands, and, to the west, Bunschoten and Staverden in the Eem Valley and on the Veluwe. For infor-

mation on these cases, see the abovementioned literature and Renes, *Landschappen Maas en Peel*, pp. 250, 264-268, 274-278 and 323-328, and Rutte, 'Kwartier van Zutphen'.

²² As stated in the introduction to this article, little in-depth research has been conducted into small towns in the Netherlands and thus into late medieval new towns. However, see Alberts, 'Batenburg'; Van der Eerden, Hauer and Van Omme, *Wijk bij Duurstede* and Van Es, Van Doesburg and Van Koningsbruggen, *Wijk bij Duurstede*; Fafianie, 'Jsselstein'; Kolks and Verlinde, 'Delden'; Kuys, 'Grave'; Maarschalkerweerd, 'Steden Utrecht'; Rutte, 'Buren'; Venner, *Nieuwstadt*, pp. 10-29; Vervloet, 'Bunschoten'; Visser, *Schoonhoven*, pp. 113-122; Visser, Elsing, Henderikx and Wegner, *Schoonhoven en Nieuwpoort*, pp. 23-32; Voltman, 'Bredevoort'.

²³ Gottschalk, 'Jsselstädte und Amsterdam'; Henderikx, 'Havenplaatsen in Zeeland'; Hoppenbrouwers, 'Van waterland tot stedenland'; Petri, 'Südersee- und Jsselstädte'; Rutte with Kos, 'Amstel- en Vechtdelta'. Gorinchem and Schoonhoven are also numbered among the ports, even though their structure and siting also bear a resemblance to that of the late medieval new towns. Unlike the latter new towns, both Gorinchem and Schoonhoven expanded into harbour towns of more than local importance, and both were later extended. Perhaps Steenberg and Zevenbergen in West Brabant may both be counted among the ports of the late Middle Ages. In West Friesland, a succession of villages were granted town charters in the period 1402 to 1416. These charters were not connected with urban development but reflected improvements in administration and jurisdiction (Dekker, 'Stadsrecht platteland').

The rise of ports in the west of the Netherlands from the end of the thirteenth century and during the fourteenth century accords with the picture Hoppenbrouwers paints of prosperity in Holland ('Hollands voorsprong') in his abovementioned article. In this connection see also Van Zanden, 'Op zoek'. However, the development of this huge number of new port towns has hitherto received surprisingly little attention. This is all the more striking in that the history of Holland has been treated so exhaustively.

²⁴ Alders, Kruisheer and Schweitzer, *Beverwijk*; Baart, 'Amsterdam'; Borger, 'Hoorn'; Boschma-Aarnoudse, *Edam*, pp. 71-131; Cappon and Van Engen, 'Brouwershaven'; Dekker, Goes, pp. 85-189; Heidinga and Van Regteren Altena, *Medemblik and Monnickendam*; Henderikx, 'Veere'; Hoek, 'Schiedam'; Leupen, 'Weesp'; Plomp, *Woerden*, pp. 42-55; Van der Schoor, *Rotterdam*; Speet, 'Amsterdam'; Stamköt, *Gorinchem*, pp. 4-33; Visser, 'Gouda' and Goudriaan, 'Gouda'; Visser, *Schoonhoven*, pp. 14-76 and Visser, Elsing, Henderikx and Wegner, *Schoonhoven en Nieuwpoort*; De Vries, 'Enkhuizen'.

²⁵ Stroink, *Stad en Land van Twente*, pp. 170-223; Venner 'Steden Limburg'; Van Voorden,

Steden Limburg, pp. 37-69. Perhaps Weert may also be considered part of this group. Echt is a doubtful case. For more on this, see Renes, *Landschappen Maas en Peel*, pp. 234-236 and 267-268, 328.

²⁶ Most small towns in the eastern Netherlands have, as indicated, received equally little attention. However, see Hermans, *Venlo*, pp. 23-28; Ten Hove, *Hasselt*, pp. 11-18; Thissen, 'Sittard'; Vemer, *Groenlo*, pp. 7-54.

²⁷ Bos, *Archeologie van Friesland*, pp. 62-66 and 165-169; Karstkarel, *Friese elf steden*; De Langen, *Middeleeuws Friesland*.

²⁸ Frisian towns have hitherto not received the attention they deserve. In archeological respects, however, some splendid work has been done. See for example De Langen, 'Leeuwarden' and Noomen, 'Leeuwarden', as well as Sarfatij, *Verborgene steden*, pp. 164-166 and cited literature. See also Kullberg, *Bolsward*.

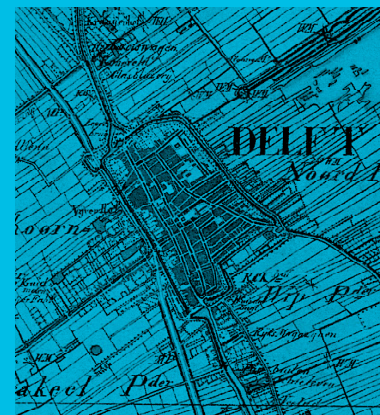
²⁹ For Europe see for example Stoob, 'Stadformen'. In the Netherlands a few towns were established after the beginning of the fifteenth century, including Sloten and Klundert. Willemstad, often referred to as a fortified town, was a village called Ruigenhil until its fortifications were built. The great era of town formation was over by 1400. Many towns were extended during the sixteenth and seventeenth centuries, but it was not until the latter half of the nineteenth century and, above all, the twentieth century, that new towns were once again built.

³⁰ Sluis, Rhenen and Appingedam are examples of difficult cases. There are also several borderline cases such as Nijkerk and Schagen. Can these localities be regarded as towns or not? The first person to submit a convincing answer and name at least two towns that have been omitted will receive a modest prize.

³¹ This article will appear in *Overholland 3* under the title 'Expansion and contraction of Dutch towns. Urbanization, urban planning and de-urbanization in Holland (14th-19th century)'.

Delft railway zone

Leen van Duin and Willemijn Wilms Floet



According to Gerald L. Burke Delft can be seen as a classic example of a Dutch water-town: 'The basic pattern of the development was determined by three waterways: the original Oude Delft, the Nieuwe Delft which was cut parallel to and some seventy yards east from the Oude Delft, and a natural waterway which ran diagonally across the field drainage canals and then turned in a northerly direction parallel with the other two, as shown in Blaeu's plan from 1650. The first town, enclosed circa 1300 by a wall, contained a church – the Oude Kerk – a castle belonging to the counts of Holland, a Gasthuis and some Hofjes, warehouses and workshops and the usual complement of shops and houses. Continued expansion of industrial activity called for more land to be brought into development. About 1350 an eastward extension beyond the Verwersdijk, which had been constructed to control the natural waterway, nearly doubled the city's area. Former field drainage now acted as canals and reclaimed fields were divided into long, narrow, rectangular building blocks characteristic of the water towns. Important changes also took place in the central area. The castle was converted into the town hall and its gardens provided the site for the marketplace. A terrible fire in 1536 destroyed about two-third of the city of Delft, so that a few buildings of earlier date survive, but the two principle churches escaped destruction and were completed in their present form by the end of the sixteenth century. Rebuilding proceeded in accordance with the same town layout, and was largely determined by the existing pattern of canals and the position of usable piling foundations.'

The areas around the historical centre of Delft, where the railway, shunting yards and factories are located, are being rapidly freed up for new uses. In these areas an interaction can occur between the large-scale character

of contemporary society and the finely woven structure of the historical urban fabric. They allow for a web of new relationships as well as new forms of public areas and buildings within an innovative architecture.

The research studio, 'Hybrid Building' at the Delft University of Technology examines the possibilities of interweaving the various functions, types of space, and constructive systems found in Dutch cities. We asked ourselves the question what kind of architectural interventions could anticipate the hybrid character of the areas in Delft that are becoming available? We believed that partial interventions in particular, limited in scale and legend, could take advantage of developments that are still unpredictable. They are interventions that are characterized by continuity, clarity and exactness in a spatial sense, which are also able of including complex and changing uses. They can be justified by the locally existing urban structure, even if it is virtual, as in Joan Busquets' master plan for Delft.¹

Here we present a few students' projects as a result of our research studios. They are related to various issues regarding the railway zone in Delft: 1) the transformation of the old station building, 2) a design for a hybrid building on a new, underground railway station, and finally, 3) a proposal for the rail zone in its entirety.

Delft lies in a peat moor, and as such, the development of the city is mainly based on the reclamation pattern of this peat region. The hydraulic engineering problems, the drainage of excess water, and keeping a constant water level, made the construction of a series of canals and an encircling city canal necessary. The building plots were located next to the canals, which have been built one by one over the course of time.² Until the mid-nineteenth century, the surrounding areas were empty and there was still no question of a national network of paved roads, railways and waterways. Until 1815 the Netherlands was not a unitarian state, so the construction of a nationally integrated transport system hardly got started. Around 1850 the country had three million inhabitants, which is less than the province of Zuid-Holland has now. The 'Grote Historische Atlas van Nederland, 1839-1859' (Large Historical Atlas of the Netherlands), shows that at that time Delft mainly consisted of the enclosed town that had developed between 1300 and 1650.³

The railway network that opened up the cities within the Randstad was built starting in 1840 and virtually completed by around 1880. Between 1842 and 1847 the train connection between Amsterdam and Haarlem via Leiden, The Hague and Delft was extended to Rotterdam. The loop around the Randstad cities was completed, via Gouda and Utrecht, and connected with Germany via Arnhem. The Randstad finally became visible. The lines

are straight, the speed and length of the coaches only allow for gentle slopes and wide bends, which means that the railway cannot easily come into the city, at least not without drastically breaking through historical centres. Yet, railways were laid along the outskirts of the Randstad cities and the stations were built close to an existing route into the city.⁴

Railway stations

The first station building in Delft was no more than a temporary facility, just as other stations at that time: it consisted of a platform and several buildings enclosed by a fence. There were no precedents, and the railway engineers opted for a functional and constructive approach. Stations were simply technical constructions, or transport devices. However, to exploit the railway profitably, railway companies had to entice citizens to travel. Therefore, after some time, the comfort and reliability of the railways were emphasised with reception halls in a familiar style: the classicism and neo-Gothic architecture of the nineteenth century.

The first station dates from 1846 and stood at the intersection of the railway lines along the Westvest/Phoenixstraat and the Buitenwatersloot. The station building consisted of a protruding middle section of two storeys, with wings on either side: on the left, the goods office, on the right, the station master's dwelling. With stone, decorated guttering, and a blue tiled roof, the building indeed added to the architectural scenery of that time, but it mainly remains a utilitarian building.

As the most important representative of utilitarianism Durand had already developed rules at the beginning of the nineteenth century for the composition of buildings classified by function. His combination theory, a planning principle to combine material and spatial components together into a building, appeared pre-eminently suitable for the large-scale realization of the new building assignments of the nineteenth century (prisons, warehouses and office buildings). The Dutch approach to building stations was even more efficient. Around 1860 the State Railway Commission developed five classes of station buildings, which was the advent of building according to a standard design. This state station architecture was the basis for opinions of what a station should be: a representative reception hall that offers passengers appropriate comfort, combined with a utilitarian designed roof of glass and steel under which people could board and step out, a special combination of architecture and technology, where the difference is worked out expressively. The five standard designs varied in size, depending on the number of inhabitants in the city. The designs were simple: from the middle section, the plan develops symmetrically towards both sides. The five classes of stations form a

typological series, but also from a stylistic point of view they could have similar shapes. Even though the stations built by the state offered housing for different activities, they possessed a high degree of neutrality and were therefore easy to adjust to the demands of the day. A number of stations from that time are still satisfactory from a functional point of view, despite the fact that passenger flow has increased tremendously.

Apart from the state, private railway companies also built station buildings. These were often not standard designs, but unique buildings, such as the second station in Delft built by the Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (Holland Iron Railway Company) in 1883, replacing the first one. The station is remarkable for two reasons: it is asymmetric and has a very distinctive turret. The design is monumental and the building plays a special role in the architecture of the city. The architect designed the station in the contemporary style of that period, the neo-renaissance style. The lavish decorations give the building a lively appearance. The sections of the programme are housed in five different sections: a main building with a turret, two wings of different lengths and two extremities of different sizes. The building parts are further organized in a very specific way. Therefore the station has become a monofunctional building that cannot easily be adapted to changing requirements. Now that the railway runs underground, the Delft station has become empty. The building is kept because of its monumental value, but its specific shape makes re-using it difficult.

Delft rail zone

For years Delft has been working on replacing the old station building and elevated railway installed in 1968 with a railway tunnel. The railway in Delft is a bottleneck in the line around the Randstad cities: the elevated railway offers no room for an extra fourth, overtaking railway; intercity trains cannot go through a bend in the line very fast. The tunnel offers the opportunity of improving the spatial relationship between the historical centre and more recent expansions. Since 1999 the city of Delft has had a project team, which looks after the realization of the railway tunnel in the form of a public and private collaboration, and has had the Spanish urban developer Joan Busquets develop a master plan for the rail zone. The precise route, length and building technology for the tunnel, the infrastructure of the intersection of train, bus, tram, taxi, car and bicycle, and the real estate have been developed through an interaction between Busquets and various consultation firms. A concrete proposal has finally been produced. Along with the railway plans there is room for 155,000 m² of housing (1,670 houses) and 20,000 m² of offices. The total area that will be available covers approximately 450,000 m².

From a formal point of view, Busquets'

plan is in line with the linear structure of the historical centre of Delft, with streets that run in a north-south direction, parallel to the railway. Side streets follow the direction and dimensions of the adjoining district, Hof van Delft, and are secondary. In the most recent version of the master plan, existing and new water is the leading motivation in defining the eastern and western boundaries of the railway zone area and designing the space between what already exists and what is new.

An important starting point of the master plan is the adding of a number of monumental and meaningful public areas to the town. First, the western outskirts of the historical town centre, the Phoenixstraat/Westvest, will be transformed into a boulevard. The reference for this is the city walk round Delft, as developed for the eastern side of the town in 1837 by Zocher. In the same way as the original Bolwerk, the historical watercourse will be brought back to where the most important city gate was located until the mid-nineteenth century. The second reorganisation task is the road to Westland, the most important road from east to west between the city centre and Delft South. This road divides the planning area for the rail zone into two and will be transformed into a boulevard in the style of the green modernistic avenues of the high-rise districts of Delft South built in the 1960s.

The new public areas are included in the linear structure of the design: an elongated park on the roof of the railway tunnel that crosses Westlandseweg, a square in front of the old station building, a square near the Bolwerk, and a boulevard. The line of sight from the station exit to the tower of the Oude Kerk (old church) will be kept free.

In accordance with the size of surrounding buildings, the building will be three to five storeys high: low along the old town, high on the west side of the rail zone. The building typology of 'Busquets' plan deviates from the existing building forms: plots are not gradually filled in, but developed in one fell swoop with blocks of buildings in an exotic architecture just as with a Vinex location. The urban development plan is added to the concept of the intensive, multiple use of space. The building has a hybrid set up, with housing on top of a plinth of shops, offices and facilities. In the most recent version of the master plan, the tunnel route has been shifted in an easterly direction. A positive result of this is the addition of three green squares in the westerly part of the plan.

Important representative buildings in the project are the new station with the associated intersection infrastructure, planned right next to the old station and new council offices for all Delft local government officials at the Bolwerk.

Project 1: The old station building

Within the scope of his final project, Leo Boekestijn has researched the possibilities of re-using the existing Delft station. He has developed a solution for a topical problem, namely the re-use of a culturally valuable building, and shows how morphological and typological studies can be used to generate a new and unique design. Taking a number of striking examples, a building with a new programme, a new typology and a new visual language has been developed around the existing station and within the context of 'Busquets' master plan.

The station building built in 1883 has been retained in 'Boekestijn's plan, meaning that the outer shell, the original interior has already been lost due to various adjustments over the years. A new use has been given to the building: a design centre. The planning of the centre has proved to be so extensive that the rear of the station building was expanded by constructing new buildings.

There is now an untidy square in front of the station building. It forms the transfer point for all forms of transport. In Boekestijn's design, this square was transformed into more than just a space for pedestrians to loiter: it offered space for changing outside exhibitions and a flow of coming and going passengers to the new underground railway station. It forms a link between the historical centre and the town expansion from the second half of the twentieth century. It is a 'place to transfer' as well as 'a place to be'. There is a parking area behind the station building in Busquets' plan. In Boekestijn's design this parking zone is completed with a new building of some four to six storeys, connected with the station building by means of a walkway. The parking zone is transformed into a statue garden where people can walk, practice sports and play. The park descends from near the station building to a built-in exhibition area in the walkway.

Boekestijn's new addition is closely connected with the old station building from a functional point of view. It has been carried out in a contemporary abstract visual language and does not only accept the architecture of the old station as such, since the existing monument even seems to have become part of the whole. What already exists is added to what is new and not the other way round.

Project 2: The hybrid station building

Searching for a contemporary language of forms, also for stations, is continuously being done. Since the beginning of the twentieth century, stations have gained more meaning in public urban life and are being designed by prominent architects. Stations occupy a monumental position in the city and play a role in the architectural culture. In many cities in the Netherlands and abroad architectural competitions are held for stations. The design is more part of a specific archi-

tectural trend or the trademark of an architect than to something typical of stations. What remains is the split in the design of the platform roof as a typical example of an engineer's art and the rest of the plans, which is articulated in an architectural sense. In the first half of the twentieth century, the number of station buildings in the Netherlands was reduced from approximately 900 to 300.⁵ As well, the station building became an intersection for all forms of transport. Architects, such as Schelling and Van Ravensteijn determined the look of station buildings in the Netherlands at that time, each from their own architectural point of view. From a functional point of view the shift of transport as a utilitarian facility blurred the typical character of station buildings. The number of additional functions is initially kept to a minimum and the hall brought back to modest proportions, but in every station building a unique architectural expression is indeed sought after.

Since the 1980s railway architects have been trying to develop a company style again. This means that new station buildings are being designed as unique buildings indeed, whereas the series still must be recognisable. This has led to a high-tech revival and experimentation with platform roofs in an unparallelled way. A bar here, a wire there, some twisted plates glass, and there you have it, a station. In this process the station loses its monumental appearance in the urban fabric. Many have seen this as a loss for the town: again the disappearance of a recognisable type of building. The station has become a transfer machine.

This offered unexpected opportunities. As a transfer machine the station generates a large flow of visitors, which brings them into contact with all kinds of commercial activities. Eventually, the multifunctional centre with a public transport intersection was born, from which Rotterdam, The Hague and Utrecht could benefit. The station was transformed into a hybrid building for complex and changing commercial functions.

For the Delft railway zone Chris Bloemen has examined which typologies and compositions are able to anticipate the urban network of the twenty-first century. How can the railway zone be compressed into a vital intersection from a programmed and spatial point of view, and what are the architectural characteristics of buildings that replace the traditional city centres around the town hall, the church and the market?

Starting from the outlined developments of the hybrid station building, Bloemen gives a centre function to the intersection of transport systems in Delft. Offices, shops and other facilities, but also houses are brought together in a high building density. Important elements in Busquets' master plan are the two main directions: one in parallel to the railway, the other perpendicular to it, follow-

ing the allotment direction of the first expansion of Delft in a westerly direction. Bloemen made use of this characteristic and has planned a building of seven to nine storeys on the south side of the current station square, right above the railway line, so that passenger flow goes directly from a new urban square with accommodation functions to the platforms. The relation between the station square and the historical centre can be easily made via the new boulevard to be developed along the Westvest/Phoenixstraat. The transfer intersection with stops for buses and taxis and parking spaces for cars and bicycles has been built on the other side of the building. The urban square and the transfer intersection are connected to each other by way of a sunken shopping street. This street also offers direct access to the station concourse, where offices in the block of buildings next to and above it are planned. Continuous surfaces and open intersections offer unexpected opportunities for the hybrid building.

Project 3: The Delft Railway Zone

Floris Cornelisse has produced an urban development design for the Delft railway zone with the improvement of the connections between the various districts of Delft as its objective. The design is structured around two axes perpendicular to each other, designed as an esplanade, which connects important public areas. The northern axis follows the historical city wall, whilst the southern axis follows the railway line. The intersection of these axes can be found at the Bolwerk. The design includes the transformation of the 'NV Gist- en Spiritusfabriek' (Yeast and Alcohol Factory) into a residential area. This also includes interventions in the Westvest/Phoenixstraat and the station area, and the transformation of the industrial region between the railway and the Rhine-Schie Canal into a residential area. The transformation of the factory premises has been worked out architecturally.

This ground lies between a factory workers' district, the Agnetapark, and a city park, the Koningsplein.⁶ On the eastern side it is bordered by the Rijn-Schie Canal, the old water trade route between Delfshaven and Leiden. The design fits into the existing green character and follows the idea of a garden city with continuous open rows of houses. Courtyards are located at two special locations, which enclose the monumental remains of the factory. Water is planned on the outskirts of the town centre, a mirror image of the pool at the south-west corner of the historical centre, linked to the restoration of the historical watercourse, something already proposed in Busquets' plan. A yacht harbour and cultural facilities are planned at this new pool: a dance school, theatre school, cinema, and concert hall are housed in old factory halls, and the city records office and the library in new buildings. The

heterogeneous planning of old and new buildings and squares, waterparks and arcades suit the informal character of the adjoining park and the old industrial buildings.

These interventions can be seen as a construction of urban necessities. Every part has specific characteristics without wanting to be complete and self-supporting. They need each other and supplement each other. The spatial experience of the city is strengthened, with people meeting each other while going from the one location to the other. The districts are independent as well as dependent on each other. Architecture is used to give shape to this area of tension: it is architecture of complementary places.

Notes

- ¹ City of Delft, Joan Busquets, *Spoorzone Delft, een visie op stedelijke verbetering* (The Delft Rail Zone, a view on urban improvement). Delft 1999.
- ² G. L. Burke, *The Making of Dutch Towns*. Bristol 1956.
- ³ Wolters-Noordhoff, *Grote Historische Atlas van Nederland* (Large Historical Atlas of the Netherlands), *West Netherlands 1839-1859*. Groningen 1990.
- ⁴ H. Romers, *Railway Architecture in the Netherlands, 1841-1938*. Zutphen 1981.
- ⁵ P. Saal, F. Spangenberg and R. Hordijk, *Kijk op stations* (A look at stations). Amsterdam 1983.
- ⁶ The Agnetapark 1 by Zoicher, Kerkhoff and Kugel from 1882 and Agnetapark 2 by J. Gratama from 1926. See W. Wilms Floet and E. Gramsbergen, *Zakboek voor de Woonomgeving* (Pocketbook for the Environment). Rotterdam 2001.

The European City: Architectural interventions and urban transformations

An international conference in Delft and Antwerp

François Claessens

In the last days of October 2004, the cities of Delft and Antwerp hosted the EAEE (European Association for Architectural Education) conference on the 'European City'. This international conference, jointly organized by the Delft University of Technology and the Henry van de Velde Higher Institute of Architectural Sciences, focused on the interaction between 'architectural interventions & urban transformations' both past and present.

The organizers of the conference departed from the following statement: 'The history of Western architecture is intimately bound to the development of the European city. From the Antiquity to Gothic times, and from the ages of the Renaissance, Baroque and Classicism to the industrial era, the ensuing urban architecture determined the characteristic composite form of the European city.'

The conference investigated the role and impact of architectural projects, based on the formal identity of the European city. For this purpose the following questions were asked: 'How do architectural interventions contribute and catalyse the process of transformation and renewal of existing urban areas both today and in the past? What are the programmes, typologies and architectural languages that anticipate these continuous processes of urban transformation in Europe? Also, can the architectural idea of a "European city" still persist in a time of ongoing globalisation or has it become an anachronism?'

At the conference, professionals and academic scholars from Europe and the United States presented some 50 papers. These presentations took place in Delft during the first two days of the conference in 12 parallel sessions, grouped according to three major themes: 1) typo-morphological studies, 2) research by design, and 3) theoretical studies.

Papers addressing the first theme contained design research of urban areas in European cities that examine the coherence between the urban morphology and building typology. They addressed questions, such as what are the typological and morphological elements that characterize the specific form of the European city and how do transformations in urban morphology effect changes in building typologies and vice versa. By way of case studies the presentations focused on different urban scales and building types, such as the relation between city and territory, between the urban block and public buildings or dwellings, and the morphological

development of specific European cities.

Papers on the second theme discussed design studies for urban areas in European cities, which examine the spatial potential for transformation and renewal by means of concrete design proposals, such as 'architectural interventions'. These sessions addressed the following questions: Which building typologies, programmes and architectural languages can contribute to the renewal of urban areas, and how can new architectural interventions be related to the existing urban structures? The presentations not only demonstrated architectural projects, but also urban and landscape projects. The 'Research by design' theme was addressed for the first time at the EAEE conference of 2000 in Delft.¹ According to the number of entries on this theme, 'Research by design' has now become a regularly accepted form of architectural research at European architecture schools.

Papers on the third theme examined the theories, methods and techniques of both urban analysis and architectural design. These sessions dealt with the questions why and how typo-morphological research should be a pre-requisite for architectural design and what the innovative ideas and techniques in the field of design methodology and design studies are. The presentations clearly showed the current dynamics and broadness in the international fields of theory and methodology.

At the end of the first day in Delft, an exhibition was opened entitled *Drawings of the City*, which displayed some of the research conducted at the Delft University of Technology by means of drawings. The exhibition displayed the different ways in which drawings work as tools in both analysis and design. Drawings not only 'render future visions intelligible', but they can also 'be considered as a continued mode of recording change or of proposing a new mode of analysis and presentation', as the curators stated in their introduction to the exhibition. As well on this occasion, the first issue of *OverHolland* was presented. The international audience and the theme of the conference appeared to be the appropriate setting for the launch of this new series.

Later that day, at the historic town hall of Delft, alderman Grashoff presented the city's plans for the redevelopment of the railway area on the border of the historic city centre for which Spanish architect Busquets developed a master plan. At that moment the alderman could not foresee that a few weeks later the city plans would get the green light from the Dutch government, which granted a large financial contribution to the project.

Several distinguished keynote speakers addressed the conference during the three days: dr. Anne Vernez-Moudon (professor at the University of Washington in Seattle and president of the International Seminar on

Urban Form – ISUF), Anthony Vidler (dean of the Cooper Union in New York), Jo Coenen (architect and professor in Delft), dr. Piet Lombaerde (professor in Antwerp), and Bernardo Secchi (urban planner and professor in Venice). They reflected on the themes and questions of the conference, based on their experience in architectural practice as well as from their university teachings and research. Although starting from different architectural perspectives, these architects/theorists share the idea that we can continuously shape and re-shape our cities with architectural interventions.

On the third day of the conference, the participants left early in the morning for a trip to Antwerp. At the Henry van de Velde Institute a plenary closing session took place, where the chair people of the different sessions formulated and discussed their conclusions with the participants, resulting in a joint conference declaration.

In the afternoon an excursion to different sites in and around the city was organized under the guidance of André Singer, CEO of the development company Project, where new architectural projects are realized and future developments are planned.² The sites visited were the North Emplacement (Secchi), the Royal Entrepot (Kollhoff), the 'Eilandje-Kattendijkdok' (various realizations in progress), and the Court House (Rogers).

After a reception by the Deputy Mayor Van Campenhout at the historic city hall of Antwerp, there was a wonderful farewell dinner at the converted old monastery Elsenveld, the perfect setting for the closing of four intensive yet rewarding days. Many new contacts and friends were made and old ones renewed. Although debates were sharp and opinions were not always on the same lines, everyone agreed that it was an intellectually and socially stimulating event, with some participants already making plans for a follow-up of the conference. A collection of the papers and keynote lectures has been published in the conference proceedings.²

Notes

¹ See: A. Langenhuizen et al. (eds.), *Research by design*. Delft (DUP Science) 2001.

² François Claessens and Leen van Duin (eds.), *The European City: Architectural interventions and urban transformations*. Delft (DUP Science) 2005.

Can cultural heritage save Dutch planning?

Ed Taverne

Physical planning in the Netherlands has during the last decades become such a wide and complicated field that criticism hardly has any effect anymore. Even worse, professional criticism is stone dead. Of course, a lot

of stories about high-profile strategic projects and project organisations can be read in daily and weekly papers or on Internet (Archined), but there is no suggestion of any reflection on the theoretical principles of such a pragmatic professional practice. Criticism does not succeed in breaking through the logic of strategic planning processes and linking these to other social and cultural trends.

Illustrative of a physical planning that is largely focused on consensualism and practice is the popularity of the so-called *Map of the Netherlands*, on which the physical design of the Netherlands is reduced to an arbitrary collection of projects, assembled together without comment or criticism. If there really has to be a map of the Netherlands, I would prefer one with a more intelligent legend: a large-scale basic map of the Netherlands on which the countless, overlapping authorities, jurisdictions and regimes of the many administrative layers of government and public bodies are plotted for each area with the greatest possible precision – a kind of military map of administrative and judicial obstacles that provides a eloquent picture of daily planning in practice.

During the past decades governmental planning policy and daily planning practices have evolved along the natural law of communicating vessels. Unclear, wishy-washy, and inconsistent political choices mean that the damage of a non-policy can only be neutralized by more rules and regulations. In that respect there is not much difference between physical planning and the government's anti-smoking policy. Instead of facing problems head on and entering into the political debate about – for example – the suppression of a free market and the right to free settlement, the government advises that (sub)urbanization, just like smoking, is harmful and leaves the causers of the damage to fight it: local politicians, investors, land owners, and project developers who all have something to gain from (sub)urbanization. Subsequently, central government tries again to control the damage spiral by enforcing an even closer-woven patchwork of regulations and procedures. Instead of the necessary restricting of (sub)urbanization (like the repression of tobacco production), several soft regimes are deployed such as the conservation of nature, monuments and environment (smoke-free zones) or the projection of traffic-free residential areas, 30 mph zones and the restriction of innercity parking.

Due to this political weakness, strengthened even more by the increase of social players in the field, urban planning in the Netherlands has been deteriorated into a 'form of negotiation with little cultural content'. What is the alternative? The director of the Netherlands Institute for Spatial Research has recently sketched a new perspective on public planning in the Netherlands in which consensus has been replaced by inspiration

and culture in stead of negation functions as a strong binding element. In this plea for more culture in physical planning, he follows the new trend launched recently by the *Belvedere Policy Document*, in which the institutional framework for Dutch planning is 'enriched' with such new ideas as cultural planning and heritage planning. In this way, culture becomes the new smoke-free zone in an otherwise poisoned environment. In my opinion, this is a one way road that will further burden the already cumbersome planning machine in the Netherlands, and will sooner accelerate rather than halt the advancing disenchantment and disneyfication of the Dutch national territory.

Cultural infrastructure

Culture, within the meaning of image and image production, appeared on the Dutch planning stage half way through the 1980s when planning, mainly based on zoning and control, made room for one that focused on seduction and inspiration. This was the moment when urban renewal was exchanged for urban innovation and city councillors put their cards on all kinds of city marketing focused on attracting business and promoting the city as an ideal place for private enterprise and tourism. Urban innovation has given Dutch design culture a tremendously qualitative impulse and provided architecture with a structural place within the Dutch planning machine by way of numerous new cultural institutions. Since then, internationally, the Netherlands has been enriched by a unique cultural infrastructure in the field of architecture, landscape architecture, urban planning and cultural heritage. But there was more: urban innovation was not limited to the trade in architectural images, the branding of cities, or the production of urban planning schemes: it paved the way for a new, political vision of spatial design, not only of the large cities, but of the whole national territory of the Netherlands at the end of the 20th century. These were the days when the Dutch Labour Party still organized workshops about 'the future of the city', about city politics and urban development in the Netherlands (see Maarten Hajer and Femke Halsema, *Land in zicht!* (Land ho!), 1997, or René Boomkens et al., *Stad zonder horizon* (City without horizon), 1997. Such intellectual energy is strongly lacking at the beginning of the 21st century.

Belvedere

In 1999 a number of ministries signed and published a document called the *Belvedere Policy Document*, which was surprising at first. Following the architects, now historians and in particular archaeologists and all kind of conservation institutions' and art officials demanded and got to play an active role in the planning and execution of spatial policy, especially at the national level. But in contrast to the 1990s when the call for strengthening culture was imbedded within a wider

process of cultural modernization, the Belvedere philosophy propagated the strengthening of the Dutch cultural identity in a rapidly changing environment. One could speak of an officially stimulated, regressive branding of historical innercities and landscapes, 'as an answer to the increasing demand for new sources of spatial identification and distinction in the midst of a reality in which established frameworks of identification and distinctions (such as that of nation, standing, religion, modernity and region/town) have become less clear' (Mommias).

The *Belvedere Policy Document* was the product of the synergy between two political ambitions from the final days of the liberal/social-democratic or 'purple' government. First, the large-scale, physical reconstruction of the Netherlands of which the Betuwe railroad traject, the South HSL, and the Vinex (housing) operation are the best known examples, and, secondly, the cultural political option of the former State Secretary Van der Ploeg (Dutch Labour Party) to present culture and art in a more accessible way to the public. These two aspects came together in Belvedere under the common denominator of a development oriented application of national heritage: the relentless disruption and opening up of landscapes and the underground archive was seized for a public education in the nation's military, economic and architectural history.

Belvedere represents two things: the reinforcement of physical planning by all kinds of historical, cultural disciplines as well as the reorientation of conservation planning towards a more development oriented vision. In the first case, designers (architects, urban developers, landscape architects) are addressed, and in the second, scientists (geographers, archaeologists, art historians, and monument conservationists), art administrators, and finally, also the public as well. To support these political ambitions, a complete new bureaucratic framework was invented: no fewer than 70 historical geographical areas (smoke-free zones) were designated where the link between cultural policy and spatial policy had to be tested. But it did not stop there: design studios were also set up, two new government architects and advisors were appointed for cultural heritage and landscape, three special university chairs were created, an individual Project Agency was established, a few government institutions such as RDMZ (Netherlands Department for Conservation) and ROB (National Service for Archaeological Heritage), which until that moment led a sheltered existence, were reanimated into knowledge centres and the cultural and historical information, fragmented across innumerable organisations, was brought together in *De Kennisinfrastructuur Cultuurhistorie* (KICH) (The Knowledge Infrastructure for Cultural History) to which, along with ROB and RDMZ, the Expertise

Centre INV (Agriculture, Nature and Nutrition quality) and Alterra also belong. In order to allow Belvedere to actually affect government policy, it was governmentally anchored in the Culture and Architecture Policy Document and, finally, in the *Space and Culture Action Programme, Architecture and Belvedere Policy 2005-2008*, the cultural answer of the completely culture deprived *Space Policy Document*, recently published by seven ministries. This has provided an official and administrative cultural palace, which has been established in a very short time, and is unparalleled in the architectural history of the Netherlands.

Two maps

It is, however, questionable whether spatial organisation, the daily planning practice, is helped by the institutionalization of cultural history and conservation philosophy into an new kind of planning policy: cultural planning. As if careful association with the historical and geographical layers of the landscape and the historical qualities of city and landscape is something that can no longer be achieved through regular urban planning and design and requires a new set of rules and controls. By isolating culture from the official spatial policy, the government goes in the direction of landscaping the Netherlands in two different ways: on the one map, the historical structures, monuments and landscapes are sketched as historically cultural spots that not only give the tourist, but also the designer the feeling that they are in familiar surroundings. On the other map, these cultural landmarks are missing and the administrators become free ways for developing all kinds of new infrastructure, housing and commercial activities. All in all this implies the structural erosion of urban planning as a scientific discipline as well as a planning practice. And then to think that already in the *Third Report on Physical Planning*, the careful association with cultural history in the sense of 'historical and/or visual landscape views with a higher experience value', such as river views, water-fronts and polder views were considered to be an integral part of the government's involvement with the development and organisation of urban and national regions.

Even the designing disciplines, architecture in general, are expected to make a contribution to the 'cultural identity issue'. Architecture must be reclaimed as a recognisable carrier of identity, implying a greater orientation of contemporary design towards the historical architecture and historical stratification of the (urban) landscape, to the interweaving of old and new. There are at least two dangerous sides to this plea: by elevating a series of randomly selected spatial artefacts, such as historical buildings, fortification lines and road and water systems to the status of anchors or landmarks, the fact is ignored that the cultural and historical essence of the 'architectural beauty of our

country' is not limited to isolated objects or arthistorical styles, but to the unique, if somewhat difficult to observe, historical connection between the expansion pattern of cities, the physical shape of urban areas, and the architectural elements and technical constructions from which these are built up.

The dynamics that are so characteristic for our cultural landscapes is halted by reducing culture to the 'creation of an aesthetic environment'. The pretentiousness to 'produce new culture during the re-design of our national territory' is just as ahistorical, ludicrous and pathological as the fanaticism of nature developers to enrich the Netherlands with 'new nature', which threatens the classical river landscape of the Betuwe. There is also a second objection: by linking the cultural identity of, for example, the Randstad to historical artefacts and landscapes in such a unilateral and normative fashion, one loses sight of the multiformity of identities that are not bound to the 'spirit of the location' and that are more likely to be associated with networks of '1001 collectives that literally and figuratively open up new horizons', such as in Vinex locations, but also along motorways and in the public areas of Schiphol, the Arena, or Utrecht Central Station.

Cultural biography

The real connection between urban planning and culture cannot be found in cultural history, but rather in the capacity of all parties involved to discover the socio-cultural dimensions of contemporary programmes of globalization, networking and multiculturalization, and not, conversely, to control and soften with traditional culture the energies and uncertainties caused by these within contemporary society. What is needed, is a different way of looking at things. Another kind of planning research, for which recently an inspirational initiative has been taken by an interdisciplinary urban consultancy team in a study on *De Strook. Ruimtelijke ordening in een cultuur van pluralisme* (Urban planning in a culture of pluralism, 2001). For one reason or another, the results of these sorts of cultural planning studies do not effect recent policy proposals or insufficiently, just as with many other new concepts and ideas within geography, economy and cultural history. This situation is of course reflected in the physical environment of daily life of which the organization and design are not in tune with the logistically complicated programmes they are expected to facilitate. Instead, both policy-makers and scientists cherish rather naive ideas about the practical relevance and use of our cultural heritage.

Professional cultural historians too have their doubts about the pretensions of policy-makers to emphasize, articulate and include the past in current processes of identity. Even though greatly divided across the contemporary historical experience, there is a dominant conviction within these circles that

'culture' is less connected with physical artefacts or landscapes themselves than with stories and rituals told and invented by people in which these objects figure and to which they refer. Urban settlements, fortification lines, land reclamations and other monuments and infrastructures are nothing more than traces or reference points to establish what various lifestyles were at certain times and locations and within socio-cultural groups. Cities, landscapes and architectural objects and systems are not timeless objects, but have a life story that can be told within the historical and literary genre of cultural biography. This more dynamic view of heritage has led to new museological practices and presentation techniques in several locations in our country, such as in Maastricht and South-East Brabant. It has also created a cultural infrastructure that is initially aimed at making traces from the past legible, as are available in all their diversity, radicalness and intangibility in the daily environment, and placing them in for the general public accessible framework. It is, however, questionable whether the articulation of the many histories of town and landscape, from the national military past or of the water administration must also be institutionalized as a specific area of policy of physical planning. I do not think so, as taking into account the disciplinary origin of all parties involved, I fear that as a consequence of these politics the last remains of our heritage, where the 'real' history can still be experienced, will disappear from the map of the Netherlands. The shift that ecologist Matthijs Schouten claims to observe 'in the perception of nature as vulnerable heritage to producible commodity' also greatly applies to our architectural heritage!

Save and renew

Several years ago, in a book of essays about heritage planning in the 21st century Geert Bekaert asked the question 'Can heritage save architecture?' Confronted with the still deeply cherished contrast between the historical monument and current architecture, he pleaded for a different set of ethics with regard to the conservation of historical artefacts. For an architectural attitude which is not interested in colonizing culture and history within contemporary planning practices, but rather to approach them as 'civil realities' unselfconsciously situated in the present. Here, Bekaert admits, and I agree with him, to propose a strong modernistic opinion about urban design and planning: one that suggests that these disciplines must be cultural even *without* the history, and that the past is only attractive and sensational because of its strangeness and distance in relation to the present. No more than history is able to do, cultural heritage cannot save Dutch spatial planning. However, it is possible to develop a spatial design policy in which our increasingly scarce cultural heritage was

a chance to be saved and revitalized.

An abridged version of this article appeared earlier in *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening* (Urban Development & Urban Planning), no. 2, 2005.

Bibliography

- Bekaert, G., 'Kan het erfgoed de architectuur redden? (Can heritage save architecture?)', in: *Erfgoedzorg in de 21ste eeuw. Kritische beschouwingen* (Heritage conservation in the 21st century. Critical considerations), Ghent s.a., pp. 15-22.
- Boelens, L., Oration (University of Utrecht), January 2005. See www.urbanunlimited.nl
- Mommaas, H., 'City Branding. De noodzaak van sociaal-culturele doelen' (The necessity of socio-cultural objectives), in: *City Branding. Image Building & Building Images*, Rotterdam 2002, pp. 33-48.
- Schouten, M., 'Een moeras? Of liever een boslandschap? Over het gevaar van zelfgemaakte natuur' (A swamp? Or rather a wooded landscape? About the dangers of self-made nature), in: *de Volkskrant*, 11/12 December 2004, p. 17.
- Schuurman, A., 'Vertel, muze, vertel. Geschiedenis, ruimte en cultureel erfgoed' (Tell, muse, tell. History, space and cultural heritage), in: M.A.W. Gerding (ed.), *Belvedere en de geschiedenis van de groene ruimte* (Belvedere and the history of green space), *Historia Agriculturae* 33, Groningen 2003, pp. 9-48.
- Toebosch, T., 'Archeologie als inspiratiebron voor landschapsarchitecten' (Archaeology as an source of inspiration for landscape architects), in: *NRC Handelsblad*, 15 April 2005, p. 24.

Book Review

Leen van Duin

Hans Ibelings

**Onmoderne architectuur
Hedendaags traditionalisme in Nederland**
Rotterdam (NAi) 2004, 144 pages.

Onmoderne architectuur (Unmodern Architecture. Contemporary Traditionalism in the Netherlands) by Hans Ibelings is the latest publication of the Fascinations series from NAi publishers, a series of booklets in which various authors focus on a topical theme. In five short chapters the author draws attention to an unmistakable, present-day architecture that looks as if it originated from the past. This architecture is rapidly gaining popularity amongst a large segment of the public, which some Dutch architectural firms respond to in a clever way. Inspired in part by foreign architects such as the Krier brothers, these firms have developed a number of new, mass-produced districts at Vinex locations in a style Ibelings calls 'contemporary traditionalism'. He reserved more than half of his booklet for illustrations of projects from

these architectural firms, mostly photographs of exteriors. Descriptions, plans, sections or details are lacking.

The publication comes at the right time, as it is about time that somebody attempted to give contemporary unmodern architecture in the Netherlands a place within architectural criticism. Unlike in his article 'Het andere modernisme; traditionalistische architectuur in Nederland 1900-1960' (The other modernism; traditionalistic architecture in the Netherlands 1900-1960) in *Archis* 6-88, Ibelings makes no attempt to conceptualize the current discussion on the relationship between architectural design and traditional forms. If one regards traditionalism as the fundamental following of and conforming to tradition, then it is necessary to provide a clear description of the concept and trace its origins. Where Ibelings the historian in 1988 distanced himself from the craze of the day and painstakingly looked for meaning, context and concept, in short: the 'how' and 'why' of a well-defined approach to an architectural assignment as traditionalism, *Onmoderne architectuur* mostly addresses the 'what' and 'when'. Insofar as Ibelings places contemporary traditionalism against a historical background, he considers it as a consequence of the post-modernistic wave that has washed over the Netherlands since the 1970s, incidentally just as the 'new urbanism' movement did.

Ibelings the publicist gets carried away by the turbulent developments and presents the reader with an abundance of illustrations entirely according to the post-modern formula, which removed from their historical context can be quickly and easily consumed.

Since Ibelings places contemporary traditionalism in line with post-modernism it is understandable that he does not attempt to make a connection with traditionalism as developed as a powerful movement along with modernism at the Delft University of Technology in the period between the two world wars. He sees contemporary traditionalism as an exponent of the current situation in the Netherlands, where each project must be newer than new, and even a seemingly traditional approach with a retro touch is regarded as new.

With his journalistic approach he skips over the fundamental question he asked earlier, that of the relationship between the past and present-day traditionalism, a missed opportunity. In doing so he restricts himself to an in itself useful inventory of examples in which the typically Dutch pursuit of originality, experiment and novelty is placed against the predilection for the past of firms such as Krier and Kohl, Vandenhoove, Natalini, Soeters Van Eldonk Ponec, Molenaar and Van Winden, Scala, Mulleners and Mulleners, Yanovshchinsky, Geurts and Schulze, Claus and Kaan.

The reader is also provided with a selec-

tion of some international publications about traditionalistic architecture from Russell Hitchcock to Lampugnani, and from Pigafetta to Abondandolo, leading to an outline of moments in post-modernism that were important to the institutionalization of contemporary traditionalism and the pursuit of aesthetic coherence in cities.

Finally, along these lines, Ibelings also discusses government policy, which under the name of 'Belvedere' commands architectonic design with attention to cultural and historical quality. From the perspective of Belvedere, which is aimed at closing the gap between the past and the future, three major urban projects are reviewed: The Schuytgraaf district of Arnhem, Brandevoort in Helmond, and Haverleij near Den Bosch.

In the end, *Onmoderne architectuur* describes contemporary traditionalism as the niche marketing of nostalgic images. It is about architecture with a cinematic character that must offer a total experience and considers the city as an amusement park, full of 'better than life' attractions. Due to the lack of proper architectural criticism, the significance of traditional forms for the design and development of a specific approach of an architectural assignment is not thematized. An attempt to analyse or position can only sporadically be found in architectural magazines. It seems that until now, besides the real estate developer and of course Prince Charles, nobody actually knows what to do with the longing for good old architecture. Already in 1978 on the basis of an analysis of the oldest architectural magazine in Europe, Britain's *Architectural Review*, the historian Taverne (Wonen – TA/BK 16-78) ascertained that reverting to movements in the past with their easily recognisable symbols and rich, associative capacity is reassuring for the satisfied, middle-class consumer. And now, 25 years later, it appears that the role assigned to the architect, as a supplier of images that appeal to the demand of the middle-class, has now become generally accepted. The contemporary traditional architect renders his services without reserve to clients in their pursuit of the realization of romantic, picturesque images, which differ from the prevailing, albeit ground-losing modernistic images, now perceived as cold. All this is done under the motto 'What is it like to live in a picture?'

The residential areas for people who can buy their own house quickly transform into theme parks. The new district of Brandevoort, for instance, consists of a few suburbs in a 1930's style, located around a picturesque 'Veste' which is enclosed by newly dug castle moats. As in Almere or on the banks of the IJ in Amsterdam where the Amsterdam canals were copied, mediaeval fortifications were built in Brandevoort. The architecture is supposed to create the illusion of a gradually grown ensemble of Dutch houses, which have been given an old fashioned appearance for a reasonable price. Rob Krier set up

the plans for this 'gated community'. Why is a retro architect like Krier so popular in the Netherlands? The answer is quite simple: a housing association, usually the client in the Netherlands chooses just as easily a modern architect as, one week later, Krier or one of his followers. The housing consumer, who first wanted a modern lifestyle, is now asking for nostalgia. He wants to live in a romanticized past. And the customer is always right, so the architect invents this past for him. Since the mid-nineties things have gone quickly. Almere got a castle, Coevorden wants to start building one, and in Haverleij near Den Bosch, a thousand houses in the shape of compact castles have almost been completed.

A 17th century fortress city or a French Loire castle, everything is possible as long as they are recognisable places for the digital and hypermobile man who wants a sense of security in his environment. When future archaeologists discover the remains of Brandoort or Haverleij in 400 years from now, they will find a tough job when it becomes clear that they have stumbled upon concrete replicas of castles that have never existed.

Retro is a sign of the time. Sometimes, I am also tempted by the apparent security and attractive pictures of Rob Krier and his followers. There is nothing wrong with a journalistic publication like that of Ibelings. However, it is the task of architectural criticism to conceptualize and analyse today's unmodern architecture. It is also important for the architectural practice, if it wants to do more than just following consumer trends. For future large urban projects in the Netherlands, research into the development of the Dutch city will be more necessary than ever. This does not mean copying them, but rather to be able to cautiously move between historical knowledge and today's current issues. One cannot expect such type of research from commercial agencies. It is a task for architectural schools, where people can work independently from market pressure. Co-operation between the various disciplines, which work at the environmental planning of the Netherlands, is a prerequisite, as is the case within the research programme 'Urban Architecture' at the Faculty of Architecture of the Delft University of Technology. If this research points to elements that are not only important to traditionalism, but also considered essential for architecture in general, such as shelter, the recognizability of urban facts, the city as the place for collective memory, then I will report.

About the authors

Henk Engel (1949) is an architect and at present co-director of the architecture office De Nijl Architecten in Rotterdam. In 1998 his office had an exhibition on their work in the NAI, which was accompanied by the publication *Als we huizen bouwen, praten en schrijven we* (NAI 1998). Engel is an associate professor of Architectural Design in Delft, and teaches at several Academies of Architecture in the Netherlands. He was visiting lecturer in Liverpool, Milan, and Pescara. He wrote extensively on various topics concerning modern and urban architecture, and worked on several exhibitions, amongst which are Frankfurt am Main (1987), Colour in Architecture (1986) and the work of De Stijl en J.J.P. Oud.

François Claessens (1967) is an architect and a philosopher. He worked for various architecture offices, was co-editor of the architecture journal *Oase*, and is now an assistant professor of architectural design at the Delft University of Technology. His forthcoming PhD thesis is on the German handbooks of urbanism around 1900.

Leen van Duin (1944) is an architect and since 1994 a professor of Architectural Design at the Faculty of Architecture of the TU Delft. He teaches and does research on design methods and the programming and typology of buildings. From 1979 till 1993 he was a member of De Nijl Architecten, an architecture office that he co-founded. Recently he published *Hundred Years of Dutch Architecture, 1900-2000*, Amsterdam (SUN) 2003, together with Umberto Barbieri and Willemijn Wilms Floet. Van Duin held several public and administrative functions. At the moment he is chairman of the Dutch state exam committee for architecture and board member of the EAAE (European Association for Architectural Education).

Reinout Rutte (1972) studied history of architecture at the Free University of Amsterdam and historical geography at the University of Amsterdam, where he also finished his PhD on *Stedenpolitiek en stadsplanning in de Lage Landen (12^{de}-13^{de} eeuw)* [Urban politics and city planning in the Low Countries, 12th-13th Century] (Walburg Pers 2002). He is editor of *Historisch Geografisch Tijdschrift* and published several articles on the history of the city and urbanism in the Netherlands, in particular on the period between the 12th and the 15th century. He edited the book *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht* (Uitgeverij Verloren), published in the spring of 2005. Rutte is co-author of *Tussenland* (NAI 2004), a groundbreaking study commissioned by the Dutch State Planning Office on contemporary developments in areas between city and countryside

in Italy, Poland, the Netherlands and Scandinavia. Since 2004 he is an assistant professor of Architectural History at the Faculty of Architecture of the TU Delft.

Ed Taverne is an architecture historian and now an emeritus professor at the Groningen University. He published on the history of spatial planning, urbanism, and architecture in the Netherlands. In 2004 he published, together with Kees Schuyt, *1950. Prosperity and Welfare* (Dutch Culture in European Perspective, 4), London/Assen 2004.

Iskandar Pané (1974) graduated in architecture at the TU Delft in 2000. His thesis project was published in *Hybrids* (Delft, dup, 1999) and *Hybride gebouwen en architectuur van de stad* (Delft, DUP, 2001) and was part of the exhibition of the international conference *Research by Design* (2002). He is now a researcher at the Department of Architecture of the TU Delft. His research activities include mapping the transformation of Dutch cities, De Randstad, Deltametropolis. The research results were presented at the international EAAE conference *The European City* (2004) and have been published several times. Since 2000 he is also working for De Nijl Architecten (Rotterdam) as an architect.

Olivier van der Bogt (1975) graduated in 2002 with honourable mention in architecture at the TU Delft. He is now a researcher at the Department of Architecture of the TU Delft. His research activities include mapping the transformation of Dutch cities, De Randstad, Deltametropolis. The research results were presented at the international EAAE conference *The European City* (2004) and have been published several times. Since 2000 he is also working for De Nijl Architecten (Rotterdam) as an architect, and since 2005 he is a member of SAAM-Architecten (Rotterdam).





Randstad Holland in kaart

Henk Engel*

In *Randstad Holland in kaart* wordt het urbanisatieproces van het gebied van de Randstad Holland in vier fasen in beeld gebracht: 1850 (kaart 002a), 1940 (kaart 003a), 1970 (kaart 004a) en 2000 (kaart 005a). Op elke kaart is de stand van de verstedelijking weergegeven door een aanduiding van het bebouwde gebied en de verschillende infrastructuurstelels: waterwegen, spoorwegen, verkeerswegen en straten. In de atlas wordt ten slotte de toestand in 2000 weergegeven, een situatie die het sediment vormt van de vier opeenvolgende urbanisatiefasen.¹

Er is gekozen voor een 'morfologische periodisering' op grond van vier soorten stedelijk weefsel die in de ontwikkeling van de Hollandse steden kunnen worden onderscheiden.² Deze typen zijn ook nu nog duidelijk herkenbaar in specifieke stadsdelen: de 'grachtenstad' is kenmerkend voor de periode tot 1850, de 'stratenstad' voor de periode 1850 tot 1940, de 'open stad' voor de periode 1940 tot 1970 en de 'clusterstad' voor de periode na 1970.

Een eerste versie van delen van deze kaarten werd gemaakt voor de studie *De naoorlogse stad. Een hedendaagse ontwerppoging*.³ De voltooiing van de kaarten maakt deel uit van het onderzoeksprogramma *Urban Architecture* van de afdeling Architectuur, TU Delft. Dit onderzoek richt zich op de interactie tussen stedelijke morfologie en bouwtypologie. In theoretisch opzicht ligt de nadruk op mogelijke verbanden tussen stadsanalyse en architectonisch ontwerp. Omdat stadsvernieuwing en herstructurering van de bestaande steden de belangrijkste taken zijn van het moment en de nabije toekomst; is een goed begrip van het veld waarin wordt ingegrepen van cruciaal belang.

In de praktijk kan *Randstad Holland in Kaart* als kader dienen voor meer gedetailleerde studies van afzonderlijke steden.⁴ De kaarten van de Randstad vormen dan ook slechts een eerste stap in het onderzoek dat de verstedelijking van de Randstad als verschijnsel inzichtelijk wil maken door niet

alleen het geheel te bekijken, maar ook naar de lagere schaalniveaus van de samenstellende delen. Als eerste stap in deze verbinding van studies op regionale schaal en de stadsanalyse van afzonderlijke steden zijn hier van de negen van oudsher belangrijkste steden – Amsterdam, Haarlem, Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam, Dordrecht, Gouda en Utrecht – gegevens verzameld over bevolkingsaantallen. De oppervlakten van het bebouwde gebied zijn berekend met behulp van de kaarten (zie tabellen).

Stedenbouw en kaartenwetenschap

'De stedenbouw is evenzeer aan de voorstelling van het aardoppervlak als aan het aardoppervlak zelf gebonden.'

J.M. de Casseres, 'Stedenbouw en kaartenwetenschap', 1927

In het veld van het stadsonderzoek is *Randstad Holland in kaart* een poging tot verdere ontwikkeling van een specifiek 'Delftse' methode van stadsanalyse. Het Delftse stadsonderzoek kan het best worden gekarakteriseerd als een cartografische methode. De belangstelling voor cartografie is vooral beroepsmatig van aard. De Casseres, een van de pioniers van de moderne stedenbouw in Nederland, schreef in 1927:

'Tusschen stedenbouw en geographie bestaan vele aanrakingspunten. Beide hebben tot object het oppervlak der aarde, en de veranderingen welke de mensch daarop in den loop der eeuwen heeft tot stand gebracht, behooren tot de belangrijkste onderdeelen, zoowel van het geographisch als van het stedenbouwkundig onderzoek. Uit den innigen band, welke deze wetenschappen aan het aardoppervlak bindt, volgt dat de geteekende weergave daarvan een van de meest beduidende hulpmiddelen bij het werk van geograaf en stedenbouwer is.'⁵

* De kaarten en diagrammen bij dit artikel zijn vervaardigd door Iskandar Pané, Olivier van der Bogt en Otto Diesfeldt.

1

Deze kaarten zijn gepresenteerd op de tentoonstelling *Drawings of the City* (27 oktober-27 november 2004), als onderdeel van de eaeconferentie *The European City* te Delft.

2

M.R.G. Conzen, 'Zur Morphologie der Englische Stadt im Industriezeitalter', in: H. Jäger (red.), *Probleme der Städtewesens im Industriel-zen Zeitalter*. Keulen 1978, pp. 8-9.

3

Ad Hereijgers, Endry van Velzen e.a., *De naoorlogse stad. Een hedendaagse ontwerppoging*. Rotterdam (nai) 2001.

4

Daarvoor is een veelheid van recente historische stadsstudies beschikbaar: Arie de Klerk, *Bouwen aan de Hofstad. De geschiedenis van het bouwtoezicht in Den Haag, in sociaal en cultureel perspectief*. Delft (dup) 1998; Wim Denslagen (red.), *Gouda. De Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst*. Zwolle (Waanders) 2001; P.H.A.M. Abels, *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis*. Hilversum (Verloren) 2002; R.E. de Bruin, *Een paradijs vol weelde'. Geschiedenis van de stad Utrecht*. Utrecht (Matrijs) 2000; *Geschiedenis van Rotterdam* in twee delen: Arie van der Schoor, Deel 1. *Stad in aanwas*. Zwolle (Waanders) 1999, en Paul van der Laar, Deel 2. *Stad van formaat*. Zwolle (Waanders) 2000; Paul Th. van der Laar en Mies van Jaarsveld, *Historische atlas van Rotterdam*. Amsterdam (sun) 2004; W.F. Heinemeijer, M.F. Wagenaar e.a., *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*. Ede/Antwerpen (Zomer & Keunig) 1984; Marc Hamelers (red.), *Kaarten van Amsterdam 1866/2000*. Bussum (Thoth) 2002; *Geschiedenis van Amsterdam* in vier delen: Marijke Caras-

so-Kok (red.), Deel i. *Een stad uit het niets*. Amsterdam (sun) 2004; Willem Frijhof en Maarten Prak (red.), Deel ii-1. *Centrum van de wereld 1578-1650*. Amsterdam (sun) 2004, Deel ii-2. *Zelfbewuste stadsstaat 1650-1813*. Amsterdam (sun) 2005.

5

J.M. de Casseres, 'Stedenbouw en kaartenwetenschap', in: *Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedenbouw*, 8, nr. 4, april 1927, pp. 85-96. De Casseres was in Nederland als geen ander in de jaren twintig op de hoogte van de ontwikkeling van de stedenbouwkundige discipline in Duitsland, Frankrijk en Engeland. Zie: Koos Bosma, *J.M. de Casseres. De eerste planoloog*. Rotterdam (010) 2003.

De Casseres verdeelt de 'stedebouwkundig-kartografische arbeid' in twee groepen: 'de "survey"-kaarten' en 'het eigenlijke stedebouwkundige project'.⁶ Door de aard van het stedenbouwkundige werk worden ontwerpen voor stadsuitbreidingen, stedelijke herstructureringen en gewestelijke plannen noodzakelijkerwijs vastgelegd in de vorm van kaarten. Daarom is:

'de aanwezigheid van goed topografisch materiaal, bijgehouden tot op de allerlaatsten tijd, voorzien van zorgvuldige hoogtelijnen [...] de "conditio sine qua non" voor elk stedebouwkundig werk, waarvan het ontbreken de rationeele planopstelling onmogelijk maakt'.⁷

Het grootste deel van De Casseres' artikel uit 1927 is gewijd aan de toestand van het topografische materiaal in verschillende Europese landen en de geschiktheid ervan voor het stedenbouwkundige werk. Betrouwbaarheid van de opmetingen en de schaal van de cartografische representatie bepalen de bruikbaarheid van de kaarten voor wat wel wordt genoemd de 'technische survey': de opname van de fysieke staat van het plangebied, toegespitst op de bodemgesteldheid, de afwatering, het aanwezige grondgebruik, het bouwbestand en de eigendomssituatie.

Naast de technische survey wordt juist in de tijd van De Casseres, de jaren twintig van de vorige eeuw, ook een andere vorm van stedenbouwkundig onderzoek, de 'sociaal-economische survey', noodzakelijk geacht. Het doel van de sociaal-economische survey is het 'voorspellen' van toekomstige ontwikkelingen. De kaarten die hiervoor worden gemaakt, zijn weliswaar gebaseerd op de topografie, maar die is hier slechts een middel voor het weergeven van de resultaten van statistisch onderzoek, naar bijvoorbeeld de toename van bevolking, verkeer, enzovoort.

De Casseres wijst in dit verband op het werk van de stedenbouwkundige onderzoeker Van Lohuizen, die toen werkzaam was bij de Dienst Volkshuisvesting van de gemeente Rotterdam. Van Lohuizen had in 1924, voor het *Internationaal Stedebouw Congres* te Amsterdam, een baanbrekende studie verricht voor een gewestelijk plan voor de regio Zuid-Holland-West. De kaarten van de 'Stedelijke invloedssfeer Holland-Utrecht' die Van Lohuizen hiervoor maakte, gaven voor het eerst een beeld van wat later de 'Randstad Holland' zou gaan heten.⁸

Van Lohuizen is de grondlegger van het stedenbouwkundige onderzoek in Nederland. In 1928 werd hij bij de gemeente Amsterdam aangesteld als stedenbouwkundig onderzoeker. Vanaf 1929 werkte hij samen met de architect-stedenbouwkundige Van Eesteren aan de voorbereiding van

het Algemeen Uitbreidings Plan (AUP). Toen CIAM voor het vierde congres in 1933 de stad op de agenda plaatste, kon Van Eesteren de werkgroepen uit verschillende landen op grond van de survey van het AUP een methode van vergelijkende stadsanalyse aanbieden. Drie survey-kaarten van Amsterdam werden als voorbeeld aan de landengroepen verstrekt: kaart I, schaal 1:10.000, toonde gegevens over wonen, werken en recreatie, kaart II, eveneens schaal 1:10.000, toonde gegevens over het verkeer en kaart III, schaal 1:50.000, betreft het stedelijke invloedsgedebied en gaf een samenvatting van de gegevens van alle vier de categorieën. Voor het congres werden volgens een afgesproken legenda van 33 steden, waaronder Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht, ten minste deze drie kaarten gemaakt.⁹ In 1935 werden de resultaten van de CIAM-studie in Nederland tentoongesteld in het Stedelijk Museum van Amsterdam.

De methode was gericht op het in beeld brengen van abstracte gegevens met betrekking tot stedelijk grondgebruik. In dat opzicht was ze nauw verwant aan de methode van de beeldstatistiek, die de econoom en wiskundige Otto Neurath met hulp van de beeldend kunstenaar Gert Arntz had ontwikkeld voor het Gesellschafts- und Wirtschaftsmuseum in Wenen.¹⁰ Er werd een poging gedaan Neurath bij de voorbereiding van het vierde CIAM-congres te betrekken en Neurath gaf op de bijeenkomst in Athene een lezing over het gebruik van beeldstatistiek: 'L'urbanisme et le lotissement du sol en représentation optique d'après la méthode viennoise'. Neurath kreeg als niet-architect een belangrijke rol toebedeeld bij de uitwerking van het congresverslag. Daarvan is echter niets terechtgekomen.¹¹

Ondanks Neuraths kritiek op de door CIAM gebruikte symbolen en de wijze waarop statistische gegevens met behulp van kaarten werden gerepresenteerd, kreeg de Weense methode juist door het gebruik van exacte kaarten een nieuwe dimensie: de grafische methode ontwikkelde zich van een krachtig pedagogisch instrument voor het in beeld brengen van wetenschappelijke kennis tot een wetenschappelijk instrument op zich. Door de numerieke gegevens van de verschillende stedelijke 'functies' direct te verbinden met het oppervlak en de positie in de stad produceerden de kaarten nieuwe gegevens over onder andere afstanden en dichtheid. De kaarten maakten het zodoende mogelijk de stad voor te stellen als een systeem van functioneel gerelateerde variabelen.

Na de Tweede Wereldoorlog werden Van Lohuizen (1947) en Van Eesteren (1948) in Delft benoemd tot buitengewoon hoogleraar aan de afdeling Bouwkunde. In hun onderwijs voor de nieuwe afstudeerrichting Stedebouw zetten zij zich in voor de eenheid van ontwerp en onderzoek, 'de

6
De Casseres, 'Stedebouw en kaartenwetenschap', p. 94.

7
J.M. de Casseres, *Stedebouw*, Amsterdam 1926, p. 219.

8
De kaarten zijn op klein formaat afgedrukt in: G.A. van Poelje, *Gewestelijke plannen*. Alphen aan den Rijn (Samson) 1925. Voor het werk van Van Lohuizen en zijn bijdrage aan de opleiding in Delft, zie: Arnold van der Valk, *Het levenswerk van Th.K. van Lohuizen 1890-1956*. Delft (dup) 1990.

9
Martin Steinmann, *CIAM: Dokumente 1928-1939*. Basel/Stuttgart (Birkhäuser) 1979, pp. 114-170; Elwin A. Koster, *Stadsmorfologie. Een proeve van vormgericht onderzoek ten behoeve van stedenbouwhistorisch onderzoek*. Dissertatie, Groningen 2001, pp. 122-123.

10
Martin Steinmann, *CIAM: Dokumente 1928-1939*, p. 122; Kees Broos, 'Beeldstatistiek: Wenen - Moskou - Den Haag 1928-1965', in: Gerd Arntz, *Kritische grafiek en beeldstatistiek*. Nijmegen (Haags Gemeentemuseum/sun) 1976, pp. 45-61; Umberto Barbieri en Cees Boekraad, *Kritiek en ontwerp*. Nijmegen (sun) 1982, p. 25. Daar wordt verwezen naar: P. Alma, 'Beeldstatistiek en sociologische grafiek', in: *Wendingen*, nr. 9, 1930; P. Alma, 'Beeldstatistiek', in: *de 8 en Opbouw*, nr. 19, 1932, pp. 189-190; O. Neurath, 'Beeldstatistiek van het Gesellschafts- und Wirtschaftsmuseum te Wenen', in: *de 8 en Opbouw*, nr. 19, 1932, pp. 191-194.

11
Willem K. Korthals Altes, *Otto Neurath. Ruimtelijke planning en wetenschappelijke wereldconceptie*. Doctoraalscriptie, Amsterdam 1987. Een bewerking van dit werkstuk: A. Faludi, 'What is positivism anyway? Otto Neurath and the planners', in: *Werkstukken van het Planologisch en Demografisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam*, nr. 102.

Amsterdam 1988. In de studie van Korthals Altes wordt nadrukkelijk ook het verschil van de planningsconceptie van Neurath en die van de CIAM-architecten naar voren gebracht. Neurath wordt neergezet als voorloper van de scenario-planning die eind jaren tachtig door de Stichting Nederland Nu als Ontwerp is geïntroduceerd en bij de voorbereiding van de *Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening* als methode is ingevoerd.

eenheid van het stedenbouwkundig werk', zoals ze die in het werk aan het AUP hadden ontwikkeld. Tegelijkertijd werd Ter Kuile benoemd tot hoogle- raar architectuurgeschiedenis. Deze benoemingen lijken op het eerste gezicht weinig met elkaar van doen te hebben, maar de komst van Van Lohuizen, Van Eesteren en Ter Kuile heeft in Delft de eerste aanzet gegeven tot stedenbouwkundig en histo- risch onderzoek.¹²

Ter Kuile werkte op dat moment mee aan een ambitieus overzichtswerk van de Nederlandse architectuur- en stedenbouwgeschiedenis. In 1948 verscheen het eerste deel van *Duizend jaar bou- wen in Nederland* en in 1957 het tweede deel. Dit werk was geen groot succes, maar voor de ontwik- keling van het Delftse stadsonderzoek moeten de bijdragen van de stadshistoricus Fockema Andreae hier nadrukkelijk worden genoemd. In het tweede deel van *Duizend jaar bouwen in Nederland* verwijst Fockema Andreae in de inleiding naar de enorme rijkdom aan Nederlandse kaarten. Hij acht dit bron- nenmateriaal van uitzonderlijk belang voor het stadshistorisch onderzoek.

Fockema Andreae wijst ook op het belang van 'historische reconstructieve plattegronden' en vermeldt het initiatief van het *Internationale Geschiedkundige Congres* tot het maken van histo- rische stadsatlassen, die als grondslag konden dien- en voor vergelijkend stadsonderzoek.¹³ In het eer- ste deel van *Duizend jaar bouwen in Nederland* had Fockema Andreae al duidelijk gemaakt welke spe- ciefeke invalshoek hij op het oog had voor een Nederlandse bijdrage aan dit project. Hij poneert daarin de stelling dat de toestand van de onder- grond in Holland een constante determinant is geweest van de vorm en geleding van de Holland- se steden. De bijzondere toestand van de onder- grond vergt in elk stadium van de ontwikkeling van de Hollandse stad weloverwogen keuzes.

Het in de buitenlandse stedenbouwkundige literatuur gebruikelijke onderscheid tussen 'gegroeide' en 'gestichte' steden is daarom volgens Fockema Andreae niet goed toepasbaar op de 'Nederlandse waterstad': 'In een land waar gebouwen van eenige betekenis niet neergezet kunnen worden dan op een speciaal toebereiden bouwgrond is een echte wilde groei onmogelijk.' Dit geldt:

'niet alleen voor den tijd die de stad door grachten, muur of wallen en poorten van het platteland afsloot en bebouwing buiten die omringing zocht te weren; ook na het wegvallen van die uiterlijken merkteekenen bleef de natuurlijke gesteldheid van het bouwterrein den zelfden invloed uitoefenen, ook onder de mogelijkheden der moderne tech- niek. Zoo komt het dat nu nog de steden in het eigenlijke Holland zich zoo scherp tegen haar om-

geving afteekenen; dat men niet zelden van een on- gerept polderlandschap ineens in de stad komt.'¹⁴

Vanuit deze optiek krijgt wat eerder de 'technische survey' werd genoemd – de opname van de fysie- ke staat van het plangebied – een veel breder belang. De ontwikkelingen die zich vanuit de soci- aal-economische survey als noodzakelijk voordoen, worden geconfronteerd met de materiële beper- kingen en de sociale en culturele inertie van het bestaande stadslandschap. Pas vanuit deze con- frontatie zijn de vormen van stedelijke ontwikkeling begrijpelijk en is planvorming mogelijk. In Engeland is deze verdieping van de technische survey al in de jaren vijftig op een systematische manier ont- wikkeld door de in Berlijn opgeleide geograaf M.R.G. Conzen.

Het morfologische onderzoek van Conzen brengt de dynamische relaties tussen grondplan, bebouwing en gebruik in kaart. Conzen heeft daar- mee zowel het gangbare begrip 'stadslandschap' (townscape) van zijn louter scenografische beteke- nis ontdaan, alsook de globale typologie van ste- den die in sociaal-economisch onderzoek van urbanisatieprocessen werd gehanteerd, vervangen door een nauwkeurig instrumentarium dat de ste- delijke transformaties inzichtelijk kan maken. Het werk van Conzen is 'de geografische tegenhanger' van het Italiaanse stadsonderzoek dat in dezelfde tijd door architecten is ontwikkeld. Voor ons onder- zoek van de verstedelijking van het gebied van de Randstad vanaf 1850 is met name de systemati- sche opzet van een van Conzens laatste studies van belang: *Zur Morphologie der Englische Stadt im Industriezeitalter*.¹⁵

Historische stedenatlassen

'Het bekende is dat waaraan we gewend zijn; en waaraan we gewend zijn is het moeilijkst te "kennen", dat wil zeggen als probleem te zien, dat wil zeggen als vreemd, als ver, als "buiten ons" te zien...' Friedrich Nietzsche, *De vrolijke wetenschap*, 1882

De verborgen logica van de stedelijke ontwikkeling in het lage deel van Nederland waar Fockema Andreae op heeft gewezen, brengt met zich mee dat voor de analyse van de Hollandse steden groot belang wordt gehecht aan de studie van het pre- urbane landschap. Daarbij komt dat het pre-urbane landschap in Holland niet simpelweg een natuurlijk gegeven is, maar zelf een artefact. Het is het pro- duct van de ontginning van de rivierendelta. De bij- zondere culturele betekenis daarvan leren we het beste kennen door vreemde ogen. Een van de oud- ste beschrijvingen van het Nederlandse kustgebied is van Plinius:

12

Over de voorgeschiedenis van het onderwys in steden- bouw, landschapsarchitec- tuur en planologie: P. de Ruijter, *Stedenbouw-onderwijs 1900-1945*. Den Haag (nirrov) 1983. Na een lange voorbe- reiding kon in 1947 de afstu- deerrichting Stedenbouw in Delft van start gaan. De invoering van deze nieuwe afstudeerrichting ging vol- gens De Ruijter gepaard met een reorganisatie van de afdeling Bouwkunde. Deze reikte evenwel verder dan de introductie van de steden- bouwkunde. Naast de benoemingen van ir. J.H. Froger, ir. Th.K. van Lohui- zen en C. van Eesteren voor het vakgebied van de steden- bouwkunde waren er de benoemingen van dr.ir. H.G. van Beusekom tot hoogle- raar in de Volkshuisvesting, ir. J.H. van den Broek in de Architectuur en dr. E.H. ter Kuile in de Architectuurge- schiedenis. Bovendien moe- ten dan nog de leeropdrach- ten vermeld worden van Bij- houwer voor Tuinkunst en van dr. C. Rijsing voor Landschapskennis en land- schapsverzorging.

13

Mr. S.J. Fockema Adreae, prof.dr. E.H. ter Kuile en R.C. Hekker, *Duizend jaar bouwen in Nederland*. Deel 2, Amsterdam (Allert de Lange) 1957, pp. 13-14.

14

Mr. S.J. Fockema Adreae, prof.dr. E.H. ter Kuile en R.C. Hekker, *Duizend jaar bouwen in Nederland*. Deel 1, Amsterdam (Allert de Lange) 1948, p. 44. De benadering van Fockema Adreae heeft vervolgens school gemaakt: Gerald L. Burke, *The making of Dutch towns*. Londen 1956: 'It is shown earlier that the western regions of the Netherlands have always been in a state of instability – now increasing as a result of reclamation of sea, lake, river or marsh, now decreas- ing as a result of inundation. [...] The development of towns in such circumstances could not, as often elsewhere in Europe, be casual or for-

tuitous: it had to proceed as a conscious, regulated expansion in accordance with a detailed plan' (p.33) en 'The "scattered city" could never be typical of the Netherlands; in a country where it is impossible to erect an important building except on a site specially prepared for it, sporadic growth is out of the question' (p.34). Zie ook: Audry M. Lambert, *The making of Dutch land- scape*. Londen 1971.

15

Conzen, 'Zur Morphologie der Englische Stadt im Indu- striezeitalter' (zie noot 2), pp. 1-48; Ed Taverne, 'Inleiding op een historiografie van de stedengeschiedenis in de Nederlanden', in: Ed Taverne en Irmin Visser (red.), *Stede- bouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*. Nijmegen (sun) 1993, pp. 21-23; Anne Vernez Moudon, 'Getting to know the built landscape: typomorphology', in: Karen A. Frank en Lynda H. Schneekloth, *Ordering Space*. New York 1994, pp. 289-311; Koster, *Stadsmor- fologie* (zie noot 9).

'Twee keer per etmaal komt de oceaan daar met geweldige watermassa's over onmetelijke afstand opzetten en bedekt eeuwig door de natuur omstre- den gebied waarvan onduidelijk is of het bij het vasteland hoort of deel uitmaakt van de zee. Daar woont dat arme volk hoge terpen.'¹⁶

Vanaf de negende eeuw wordt dit landschap ont- gonnen en vijf eeuwen later hebben zich hier tal van steden ontwikkeld. Sindsdien heeft de combi- natie van het polderlandschap en het dichte net- werk van steden geheel andere indrukken achter- gelaten. Dit 'omstreden gebied' tussen land en water was veranderd in iets fabelachtigs. In 1760 schreef een bezoeker uit Genève: 'In de provincie Holland is alles kunstmatig, zelfs het platteland en de natuur.' Enkele jaren later merkte een reiziger uit Spanje zelfs op: 'Het is eerder fantastisch en poë- tisch dan werkelijk.'¹⁷

In Delft werd de eerste stap in de ontwikke- ling van de historische cartografie gezet door dr. ir. J.C. Visser in zijn proefschrift over Schoon- hoven. Vissers studie vertrekt vanuit de *kadastrale minuutplannen* uit het begin van de negentiende eeuw. In Nederland zijn dit de eerste 'grootschalige' kaarten die de essentiële elementen van de stadsindeling op herkenbare en meetbare wijze weergeven. Op basis van deze plattegronden (schaal 1:2500) en de plattegronden van Van Deventer van rond 1560 reconstrueerde Visser de verschillende stadia in de ontwikkeling van Schoonhoven. De *Topografische en militaire kaart van het Koninkrijk der Nederlanden* (schaal 1:50.000, opgemeten rond 1850) werd als derde bron gebruikt voor de reconstructie van het omrin- gende, pre-urbane landschap. Gegevens vanuit allerlei schriftelijke bronnen werden aan de hand van deze cartografische bronnen gelokaliseerd en geverifieerd.¹⁸ Deze methode vormde vervolgens de basis voor de *Historische stedenatlas*.

De *Historische stedenatlas* is een project van de Internationale Commissie voor Stedengeschie- denis die eind jaren vijftig door het *Internationale Geschiedkundig Congres* werd ingesteld. Voor Nederland hadden toen J.F. Niermeyer en S.J. Foc- kema Andreae zitting in de commissie.¹⁹ In eerste instantie werden twintig Nederlandse steden gese- lecteerd, waarvan Utrecht, Amsterdam, Haarlem, Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam, Dordrecht en Gouda ook in het gebied van de huidige Randstad belangrijke historische centra zijn. Pas na 1980 zijn tot nu toe zeven uitgaven verschenen, waarvan er slechts één een stad betreft die in ons onder- zoeksgedebied ligt: Haarlem. De documentatiemetho- de die voor de *Historische stedenatlas* wordt gehanteerd is echter nog steeds exemplarisch. De atlas geeft voor elke stad een tiental kaarten, die samen een goed uitgangspunt vormen voor studie

van de vroege stadsontwikkeling.²⁰

Twee soorten kaarten bevatten de sleutel tot elk onderzoek naar de geschiedenis van een Nederlandse stad. De eerste zijn de stadsplatte- gronden van Jacob van Deventer van rond 1560, gemaakt in opdracht van koning Filips II. Er zijn er 225 bewaard gebleven. Deze plattegronden (schaal variërend van 1:7500 tot 1:8500) zijn minder gede- tailleerd dan de kadastrale minuutplannen, maar accuraat opgemeten. Ze zijn dan ook van onschat- bare waarde als bron voor de staat van de verstedelijking aan het eind van de Middeleeuwen, vlak voor de tweede verstedelijkingsgolf in de zeventiende eeuw.²¹ De tweede soort kaart is een speci- aal vervaardigde reconstructie van de stadsplatte- grond aan het begin van de negentiende eeuw op schaal 1:2500 (gebaseerd op de kadastrale minuutplannen), waarin eerdere ontwikkelingen zijn geprojecteerd. Deze kaarten documenteren de staat van de verstedelijking vlak voor de meest recente verstedelijkingbeweging, die wordt geken- merkt door grote stadsuitbreidingen en radicale veranderingen in de historische centra.

De kaarten gaan vergezeld van een beknopte geschiedenis van de vorming en ontwikkeling van de stad in kwestie, en een beschrijving van a) openbare gebouwen, b) verdedigingswerken en molens, c) godsdienstige instellingen (kloosters), d) kerken en kapellen, en e) liefdadigheidsinstellingen. De kaarten bieden een perfecte documentatie van 'de architectuur van de stad' zoals de Italiaanse architect Aldo Rossi die in zijn gelijknamige boek heeft beschreven. Zowel de primaire elementen – de topografie en de monumenten (publieke wer- ken) – als de woongebieden zijn ingetekend en in één oogopslag afleesbaar.²²

Het bereik van de *Historische stadsatlas* is echter in de tijd beperkt tot preïndustriële steden. In de jaren tachtig zijn drie studies verschenen die, elk op hun eigen wijze, probeerden deze beperking te overstijgen: *Binnensteden veranderen* van Rutger Smook (1984), *Amsterdam als stedelijk bouw- werk* van Casper van der Hoeven en Jos Louwe (1985) en *Rotterdam. Verstedelijk landschap* van Frits Palmboom (1987).²³ *Binnensteden veranderen* is een 'atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste ander- halve eeuw'. Waar de *Historische stedenatlas* eindigt bij de eerste kadastrale minuutplannen van rond 1820, gebruikt Smook die kaarten als vertrek- punt voor de beschrijving van de fysieke verande- ringen die sindsdien hebben plaatsgevonden. Zijn atlas geeft kaarten en beschrijvingen van 36 Nederlandse steden, waarvan er 11 gelegen zijn in ons onderzoeksgedebied.

Binnensteden veranderen is gemotiveerd door het streven naar het behoud van historische stadsstructuren.²⁴ Aan de twee andere studies ligt

16

Plinius, *De wereld*. Amster- dam (Athenaeum – Polak & Van Gennepe) 2004.

17

Geciteerd in: Fernand Brau- del, *Beschaving, economie en kapitalisme (15de-18de eeuw)*. Deel iii, *De tijd en de wereld*. Amsterdam (Con- tact) 1990, p.168 (oorspron- kelijke Franse editie 1979).

18

J.C. Visser, *Schoonhoven. De ruimtelijke ontwikkeling van een kleine stad in het rivieren- gebied gedurende de Midde- leeuwen*. Assen 1964. Zie ook: J.C. Visser, 'Gouda, de wor- ding van een polderstad', in: *Historisch Geografisch Tijd- schrift*, 12 (1994), pp. 37-52. Eind jaren zestig van de vori- ge eeuw werd de belangstel- ling voor het gebruik en de vervaardiging van kaarten onder studenten in Delft sterk aangewakkerd door de reconstructies van het pre- industriële stedelijke land- schap in Nederland van Pjotr Gonggrijp. Van deze reconstructies, op basis van de eerste *Topografische en militaire kaart van het Koninkrijk der Nederlanden* (opgemeten rond 1850, schaal 1:50.000), is slechts een zeer klein deel ooit gepu- bliceerd: Peter Gonggrijp, 'De straat en het landschap', in: Tjeerd Deelstra, Jan van Toorn en Jaap Bremer (red.), *De straat, vorm van samen- leven*. Eindhoven (Cat. Van Abbemuseum) 1972, pp. 78-82. Zie: Crimson, *Re-Urb, nieuwe plannen voor oude ste- den*. Rotterdam (010) 1997.

19

G. Herwijnen, 'Historische stedenatlas van Nederland. Probleemstelling, doel en werkwijze', in: *Ad Fontes. Opstellen aangeboden aan prof.dr. C. van de Kieft*. Amsterdam 1984, pp. 445-459; P.J. Magry, P. Ratsma en B.M.J. Speet, *Werken met kaartenmateriaal bij stads- historisch onderzoek*. Hol- landse Studiën 20, Hilver- sum 1987; Annegret Simms en Ferdinand Oplil, 'Histori- sche Städtatlanten: Stadtge- schichte in Karten', in: *Sied- lungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie*,

15 (1997), pp. 303-325; Koster, *Stadsmorfologie* (zie noot 9), pp. 123-129.

20

De eerste vier afleveringen van de *Historische stedenat- las* stonden onder redactie van G. van Herwijnen, C. van der Kieft, J.C. Visser en J.G. Wegner: B.M.J. Speet, *Aflevering 1, Haarlem*. Delft (dup) 1982; B.M.J. Speet, *Aflevering 2, Amersfoort*. Delft (dup) 1982; M.M. Doornink-Hoogenraad, *Aflevering 3, Zutphen*, Delft (dup) 1983; B.M.J. Speet, *Aflevering 4, Kampen*, Delft (dup) 1985. De volgende drie afleveringen kwamen tot stand onder redactie van P.A. Hendrixx, P.H.D. Leu- pen, J.C. Visser en J.G. Weg- ner: J.C. Visser, Th.M. Elsing, P.A. Hendrixx, J.G. Wegner, *Aflevering 5, Schoonhoven en Nieuwpoort*. Delft (dup) 1990; Frans Her- mans, *Aflevering 6, Venlo*. Delft (dup) 1999; Willem A. van Ham, *Aflevering 7, Ber- gen op Zoom*. Delft (dup) 2003. De kaarten in alle afle- veringen zijn gemaakt door Th. Rothfus.

21

Zie noot 12.

22

J.C. Visser, 'De waarde van de stedenatlas van Jacob van Deventer voor de topografie van de laat-middeleeuwse stad', in: *Beiträge zur Wirt- schafts- und Stadtgeschichte. Festschrift für Hektor Ammann*. Wiesbaden 1965, pp. 116-123; J.C. Visser, 'Inleiding', in: C. Koeman en J.C. Visser (red.), *De stads- plattegronden van Jacob van Deventer*. Alphen a/d Rijn 1992. Aldo Rossi, *L'architettura della città*. Padua 1966; Nederlandse vertaling: *De architectuur van de stad*. Nij- megen (sun) 2002.

23

Rutger A.F. Smook, *Binnen- steden veranderen. Atlas van het ruimtelijk veranderings- proces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw*. Zutphen (Walburg Pers) 1984; Casper van der Hoeven en Jos Louwe, *Amsterdam als stede- lijk bouwwerk*. Nijmegen (sun) 1985; Frits Palmboom,

een andere interesse ten grondslag. Het zijn studies die de morfologische discontinuïteiten in de stadsplattegrond zoals we die vandaag de dag kennen in kaart brengen en proberen te definiëren. *Amsterdam als stedelijk bouwwerk* toont een opmerkelijke continuïteit in de ontwikkeling van het stedelijke weefsel tot aan 1850. Zelfs de eerste stadsuitbreidingen aan het eind van de negentiende eeuw leiden niet tot grote wijzigingen in verkaveling en woningtypologie. De hoofdstructuur wordt nu echter niet langer bepaald door grachten maar door straten. Dit nieuwe type stedelijk weefsel werd na de Woningwet van 1901 gecodificeerd in het 'architectonisch model' van de berlagiaanse stadsplanning. Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Van Eesteren en Van Lohuizen (1936) brak met deze berlagiaanse stedenbouw van gesloten bouwblokken en leverde het model voor de stadsuitbreidingen na de Tweede Wereldoorlog. De 'open stadsplanning' van Van Eesteren is overigens niet minder architectonisch dan het model van Berlage. Aan de expliciete binding tussen de verschillende stromingen in de stadsplanning en 'scholen' in de architectuur kwam pas tegen het eind van de jaren zestig een eind.²⁵ Sindsdien is de stedenbouw de speelbal geworden van planningstargets en marketingstrategieën.

Rotterdam. Verstedelijkt landschap, dat zich concentreert op infrastructuur op regionale schaal, laat ook een sterke continuïteit in de vorm van de verstedelijking zien. Deze continuïteit, gebaseerd op een nauw verband tussen stedelijke verkaveling en prestedelijke grondwinning, werd doorbroken door de intrede van nieuwe verkeerssystemen. De radicale verschuiving van vervoer over water naar vervoer over land, via spoor- en snelwegen, was van invloed op de hele stadsstructuur, ook op die van de oudste delen. De stadswallen werden afgebroken, delen van grachten opgevuld en bestraat en er werden doorbraken gemaakt voor de aanleg van grote uitvalswegen. Op deze wijze werden de historische binnensteden ingelijfd in het nieuwe verkeersstelsel. Smooks studie laat zien dat de historische centra in de meeste Nederlandse steden als gevolg van de aansluiting op het spoorwegnet en, later, het netwerk van snelwegen, een complete heroriëntatie hebben ondergaan.

Amsterdam als stedelijk bouwwerk en Rotterdam. Verstedelijkt landschap richten zich, evenals de afzonderlijke uitgaven van de *Historische stedenatlas*, op een specifieke stad. Een belangrijk doel van de stadsstudies van CIAM en de *Historische stadsatlassen* was echter een basis te leggen voor vergelijkende stadsanalyse. Een voorwaarde daarvoor zijn kaarten die gemaakt zijn volgens standaardprocedures.²⁶ De selectie van steden is al even belangrijk. In ons onderzoek hebben we te maken met een groep steden die samen tegen-

woordig een belangrijke agglomeratie vormen. Bovendien hebben deze steden veel morfologische kenmerken gemeen, die in het onderzoek nader zullen worden gedefinieerd. Tegelijkertijd vertonen de steden in deze groep aanmerkelijke verschillen, niet alleen in hun totale omvang, maar ook in de omvang van de delen die stammen uit de verschillende stadia van stedelijke groei.

Een beter inzicht in deze verschillen is alleen mogelijk als de ontwikkeling van de afzonderlijke steden wordt gezien als onderdeel van één en hetzelfde verstedelijkingsproces. Met dat doel was op de tentoonstelling van de Functionele Stad in Amsterdam in 1935, waar het onderzoek van CIAM IV werd gepresenteerd, een speciaal deel ontworpen door Rudolf Steiger, Wilhelm Hess en Georg Schmidt: 'Versuch einer grafischen Darstellung der historischen Entwicklung des Siedlungs- und Städtebaus'. Deze voorstelling van het wereldwijde verstedelijkingsproces was echter zeer schematisch. Er werd geen poging gedaan de studies van de verschillende steden te verbinden met het globale overzicht en dit deel van de tentoonstelling werd op aandring van Walter Gropius geschrapt.²⁷

Sindsdien is op het terrein van de economische geschiedenis en de historische geografie uitstekend onderzoek verricht. Het werk van Braudel uit de Franse Annales-groep en het daaraan verwante werk van De Vries en Van der Woude heeft nieuwe terreinen opengelegd voor de studie van de verstedelijking van Nederland.²⁸ Een belangrijk hulpmiddel daarbij is de kaart die Visser heeft gemaakt voor de tweede editie van de *Atlas van Nederland* uit 1984. Visser gebruikte daarvoor de werkwijze van de sociaal-economische survey om met terugwerkende kracht de periode waarvan geen bevolkingsaantallen bekend waren in kaart te brengen. In recente studies wordt dankbaar gebruikgemaakt van de door Visser verzamelde gegevens.²⁹ (De kaart van Visser is hier afgedrukt als kaart 001.)

Netwerk van steden

'Dit heeft mij de grootste moeite gekost en kost mij nog steeds de grootste moeite: in te zien dat er onnoemelijk veel meer aangelegen is hoe de dingen heten dan wat ze zijn. [...] het volstaat nieuwe namen en waardeschattingen en waarschijnlijkheden te scheppen om op den duur nieuwe "dingen" te scheppen.'

Friedrich Nietzsche, *De vrolijke wetenschap*, 1882

Met zes miljoen inwoners is de Randstad momenteel de dichtstbevolkte regio in Nederland. 40 procent van de Nederlandse bevolking is geconcentreerd in dit gebied. Het totale areaal van de Randstad is te vergelijken met de stedelijke agglome-

Rotterdam. verstedelijkt landschap. Rotterdam (010) 1987; Maurits de Hoog en Rudy Stroink, 'Recensie *Amsterdam als stedelijk bouwwerk*. Analyse van een methode', in: *Oase*, 10/11, pp. 5-13, geeft een goed overzicht van typomorfologische studies in Delft rond 1980.

24

Binnensteden veranderen biedt een schat aan informatie. De reproductie van de kaarten is echter vrij grof. In dit opzicht is de casestudie van Delft door Rein Geurtsen een veel beter voorbeeld. Rein Geurtsen, *Locatie Zuidpoort Delft. Stads morfologische Atlas*. Delft (dup) 1988.

25

J.A. Kuiper, *Visueel & dynamisch. De stedenbouw van Granpré Molière en Verhagen*. Delft (dup) 1991, pp. 141-147. De term 'architectonisch model' wordt gebruikt zoals gedefinieerd in: J. Castex, J.-Ch. Depaule en Ph. Panerai, *De rationale stad. Van bouwblok tot woon-eenheid*. Nijmegen (sun) 1984, p. 202.

26

M.R.G. Conzen, 'The use of town plans in the study of urban history', in: H.J. Dyos, *The study of urban history*. Londen (Edward Arnold) 1968, pp. 113-130; M.R.G. Conzen, 'A note on the historic towns atlases', in: *Journal of Historical Geography*, 2 (1976), nr. 4, pp. 361-362; T.R. Slater, 'The European historic towns atlas', in: *Journal of Urban History*, 22 (1996), nr. 6, pp. 737-749.

27

Steinmann, *CIAM: Documente 1928-1939* (zie noot 9), pp. 170-171.

28

Braudel, *Beschaving, economie en kapitalisme (15de-18de eeuw)*, met name: Deel iii (zie noot 17); A.M. van der Woude, 'Demografische ontwikkeling van de Noordelijke Nederlanden 1500-1800', in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden 5*, Bussum 1980, pp. 102-168; Jan de Vries, *European urbanisation 1500-1800*. Londen 1984; P.M. Hohenberg en

L.H. Lees, *The making of urban Europe 1000-1950*. Cambridge Mass./Londen (Harvard University Press) 1985. M. Wagenaar en R. van Engelsdorp Gastaalaars, 'Het ontstaan van de Randstad, 1815-1930', in: *KNAG Geografisch Tijdschrift*, 20 (1986), nr. 1, pp. 14-29; Ben de Pater, 'Van land met steden tot stedenland. Een kleine historische stadsgeografie van Nederland', in: *Historisch Geografisch Tijdschrift*, 7 (1989), nr. 2, pp. 41-56; Sako Musterd en Ben de Pater, *Randstad Holland. Internationaal, regionaal, lokaal*. Assen (Van Gorkum) 1992; Jan de Vries en Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815, de eerste ronde van moderne economische groei*. Amsterdam (Balans) 1995.

29

A. Thurkow e.a., *Atlas van Nederland. Deel 2, Bewoningsgeschiedenis*. 's-Gravenhage 1984, kaart 16. Zie voor een uitgebreide toelichting: J.C. Visser, 'Dichtheid van de bevolking in de laat-middeleeuwse stad', in: *Historisch Geografisch Tijdschrift*, 3 (1985), pp. 10-21. De kaart van Visser is hier opgenomen als kaart 1. Recente studies die gebruikmaken van deze kaart: Hans Renes, 'De stad in het landschap'; Reinout Rutte, 'Stadslandschappen. Een overzicht van de stadswording in Nederland van de elfde tot de vijftiende eeuw'; beide in: Reinout Rutte en Hildo van Engen (red.), *Stadswording in Nederland. Op zoek naar overzicht*. Hilversum (Verloren) 2005. De studie van Rutte is ook opgenomen in deze aflevering van *Over Holland*. Het tweede deel van deze studie, over groei en krimp van de Hollandse stad, zal in de komende aflevering worden gepubliceerd. Voor meer recente schattingen van stedelijke inwoneraantallen, zie: Piet Lourens en Jan Lucassen, *Inwoneraantallen van Nederlandse steden ca. 1300-1800*. Amsterdam (neha) 1997. Van deze cijfers is hier gebruikgemaakt voor de tabellen 1 en 2.

meraties van Londen, Parijs of Milaan. Het verschil is dat de Randstad niet gecentreerd is rond één dominante stad. De vier grootste steden in de Randstad – Amsterdam (727.053 inwoners), Den Haag (440.743 inwoners), Rotterdam (592.665 inwoners) en Utrecht (232.718 inwoners) – zijn relatief klein. In bestuurlijk opzicht is de Randstad een bonte verzameling van ongeveer 35 gemeenten, verspreid over drie provincies en acht à tien waterschappen. In tegenstelling tot klassieke metropolen als Londen, Parijs of Milaan is de Randstad een stedengroep, een netwerk van steden en dorpen, waarvan er zo'n 25 zijn voortgekomen uit historische kernen.

De operationele betekenis van de Randstad ligt op het vlak van de nationale ruimtelijke ordening. In feite is de benaming 'Randstad' een recente uitvinding, bedoeld om Holland als metropool op de kaart te zetten. In 1750 stond Amsterdam in de rangorde van grote Europese steden nog op de vierde plaats, na Londen, Parijs en Napels. In 1850 was de hoofdstad van Nederland gezakt naar plaats 16, om vervolgens in 1950 op plaats 25 te belanden.³⁰ De Randstad zou in de rangorde van 1950 de zevende plaats hebben ingenomen. Nederland had dan opeens weer meegeteld, een niet onbelangrijk feit als het erom gaat internationaal opererende bedrijven en instellingen te lokken. De Randstad had toentertijd echter nog geen internationale naamsbekendheid. Dat kwam pas in de jaren zestig.

Het verhaal gaat dat de naam 'Randstad' is geïntroduceerd door Albert Plesman, de stichter van de KLM. Rond 1930, vliegend over Holland, zou Plesman de eerste zijn geweest die de potentiële kwaliteiten van het Hollandse stedelijke landschap onderkende. Wat hij zag was 'een kring van grote en middelgrote steden, onderling verbonden door hoogst geavanceerde infrastructuur en gegroepeerd rond een centrale open ruimte die voornamelijk bestaat uit agrarisch gebied, ongerepte natuur en gebieden voor recreatieve activiteiten'.³¹ Arnold van der Valk spreekt daarentegen het vermoeden uit dat Plesman niet zozeer vanuit de lucht op dit idee is gekomen, maar bij het zien van de eerdergenoemde kaarten van Van Lohuizen van de stedelijke invloedssfeer Holland-Utrecht. Deze zijn na het *Internationaal Stedebouw Congres* in Amsterdam bij meerdere gelegenheden te zien geweest.³²

Als dit laatste oorsprongsverhaal van de Randstad juist is, dan is het een overtuigende bevestiging van het feit dat kaarten niet alleen een hulpmiddel zijn voor het stedenbouwkundige werk, maar 'vooral ook als voorstellingsmiddel' dienen. De stedenbouw is in de woorden van De Casseres namelijk 'evenzeer aan de voorstelling van het aardoppervlak als aan het aardoppervlak zelf

gebonden'.³³ Toch waren de kaarten van Van Lohuizen allereerst bedoeld om te wijzen op de gevaren van een ongebreidelde verstedelijking. Zij ondersteunden gewestelijke planvorming, die de urbanisatie in goede banen zou moeten leiden en de negatieve gevolgen van metropoolvorming zou moeten voorkomen.

De naam 'Randstad' die Plesman aan het beeld vanuit het vliegtuig of van de kaarten van Van Lohuizen heeft verbonden, plaatst daarentegen juist de positieve zijde van het proces van verstedelijking op de voorgrond, zoals de mogelijkheid tot het vestigen van een prominente luchthaven. Het is de naam die het beeld van een metropool voorstelbaar heeft gemaakt. Zo is het misschien toch eerder aan Plesman dan aan Van Lohuizen te danken, dat de Randstad in de jaren zestig tot alternatief model voor metropoolvorming werd gebombardeerd.

In *Zeven wereldsteden* roemde de Engelse geograaf Peter Hall in 1966 de voordelen van de polycentrische structuur van de Hollandse metropool ten opzichte van de traditionele, monocentrische wereldsteden: 'Het lijkt vrijwel zeker, dat op dit moment voor de meeste nog groeiende wereldsteden de Nederlandse oplossing het juiste model biedt'.³⁴ In weerwil van het ruimtelijke-ordeningsbeleid dat tot vrij recent de totstandkoming van een werkelijke Randstadmetropool heeft tegenwerkt, heeft de virtuele realiteit van de Randstad er in belangrijke mate toe bijgedragen dat de Randstad Holland momenteel op gelijke hoogte wordt geplaatst met andere vooraanstaande stedelijke regio's in Europa.

Sindsdien is het ook gebruikelijk de bijzondere kenmerken van de Randstad in verband te brengen met de structuur van het eerdere verstedelijkingspatroon. Holland was in 1525 al het sterkst verstedelijkte deel van Nederland. 44 procent van de bevolking leefde in steden, al waren deze klein. Tussen 1400 en 1550 namen de steden de vorm aan die we kennen van de kaarten van de geograaf Jacob van Deventer. Wanneer we naar de spreiding van de steden in die tijd kijken, dan blijkt dat de basis voor de ontwikkeling van de Randstad in die periode is gelegd. Het gebied dat nu de Randstad wordt genoemd, omvatte in 1560 alle steden van Holland en tweederde van de steden met meer dan tienduizend inwoners in Nederland. Net als vandaag de dag was de stedelijke bevolking destijds verspreid over vele grotere en kleinere steden, waarvan geen enkele een dominante positie innam.

De Vries en Van der Woude hebben echter gewezen op het feit dat deze situatie alleen kenmerkend was voor de eerste helft van de zestiende eeuw: 'Het opvallende aan het gebied van de late Republiek is echter dat het rond 1525 nog geen

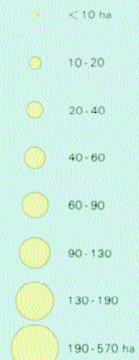
001

Ontwikkeling van de steden
in Nederland tot 1795 (bron:
zie noot 29).

001

Development of towns and
cities till 1795 (J.C. Visser,
see note 29).

oppervlakte

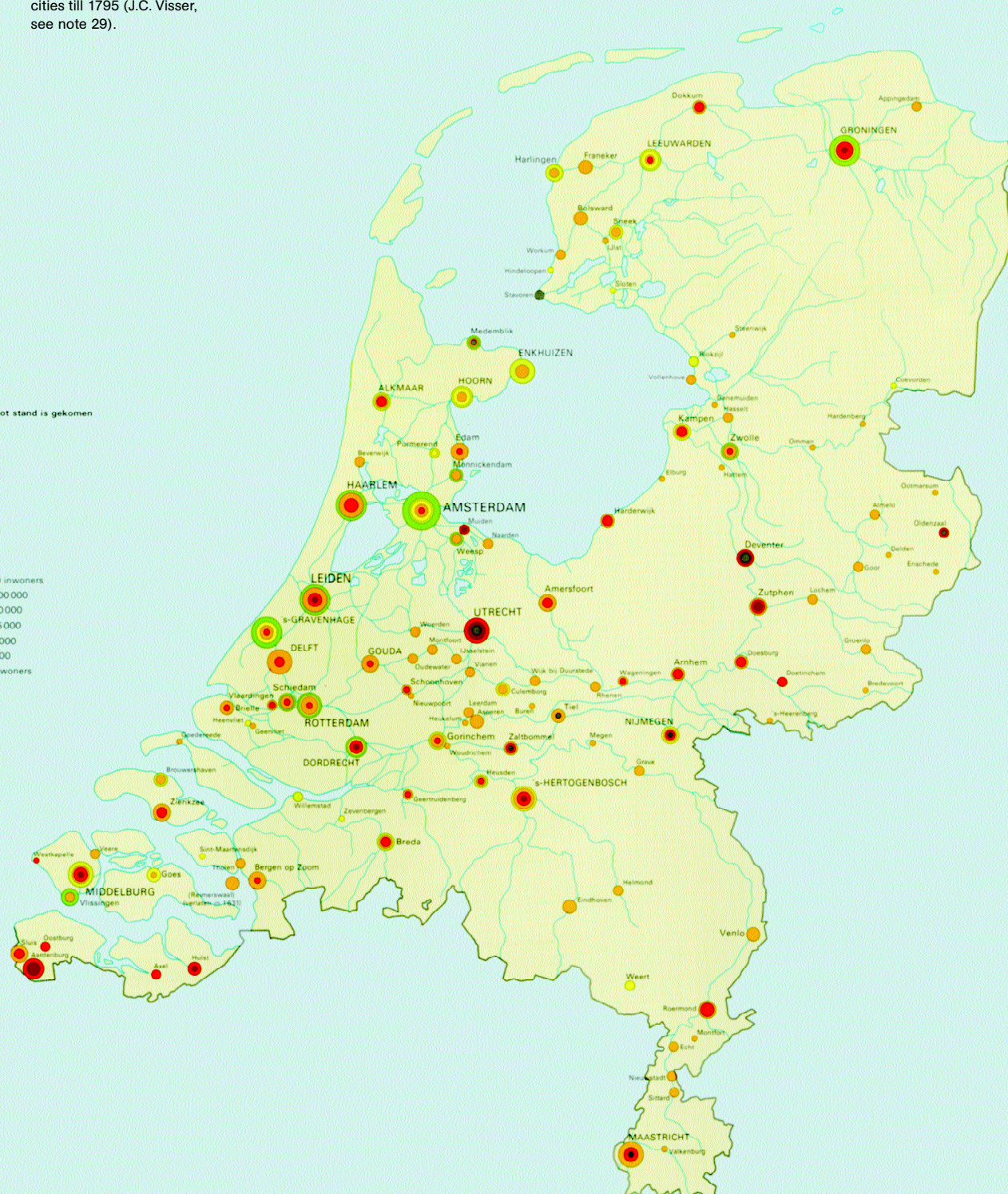


periode waarin de uitbreiding tot stand is gekomen



inwonertal in 1675

AMSTERDAM	> 100.000 inwoners
LEIDEN	50.000 - 100.000
UTRECHT	25.000 - 50.000
DELFT	10.000 - 25.000
Venlo	5.000 - 10.000
Goes	2.500 - 5.000
Goor	< 2.500 inwoners



**002a**

Verstedelijking van het gebied van de Randstad Holland in 1850.

002b

Grachtenstad Leiden (foto Aviochrome Lelystad, 1927).

002c

Oppervlakte bebouwd stedelijk gebied, aantal inwoners en dichtheid van de negen belangrijkste historische steden in de Randstad, in 1850.

002d

Som van het aantal inwoners en de oppervlakte van het bebouwd stedelijk gebied en de dichtheid van de negen belangrijkste historische steden in de Randstad, in 1850.

002a

Urbanisation of the Randstad Holland area, 1850.

002b

1850 City of canals: Leiden (photo: Aviochrome Lelystad, 1927).

002c

Built-up urban area, number of inhabitants and density of the nine most important historic cities in the Randstad, 1850.

002d

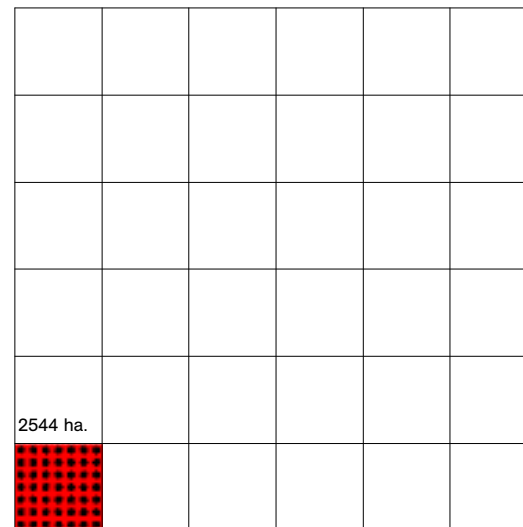
Sum of the built-up urban areas, the numbers of inhabitants and the average density of the nine most important historic cities in the Randstad, 1850.

002c, 002d

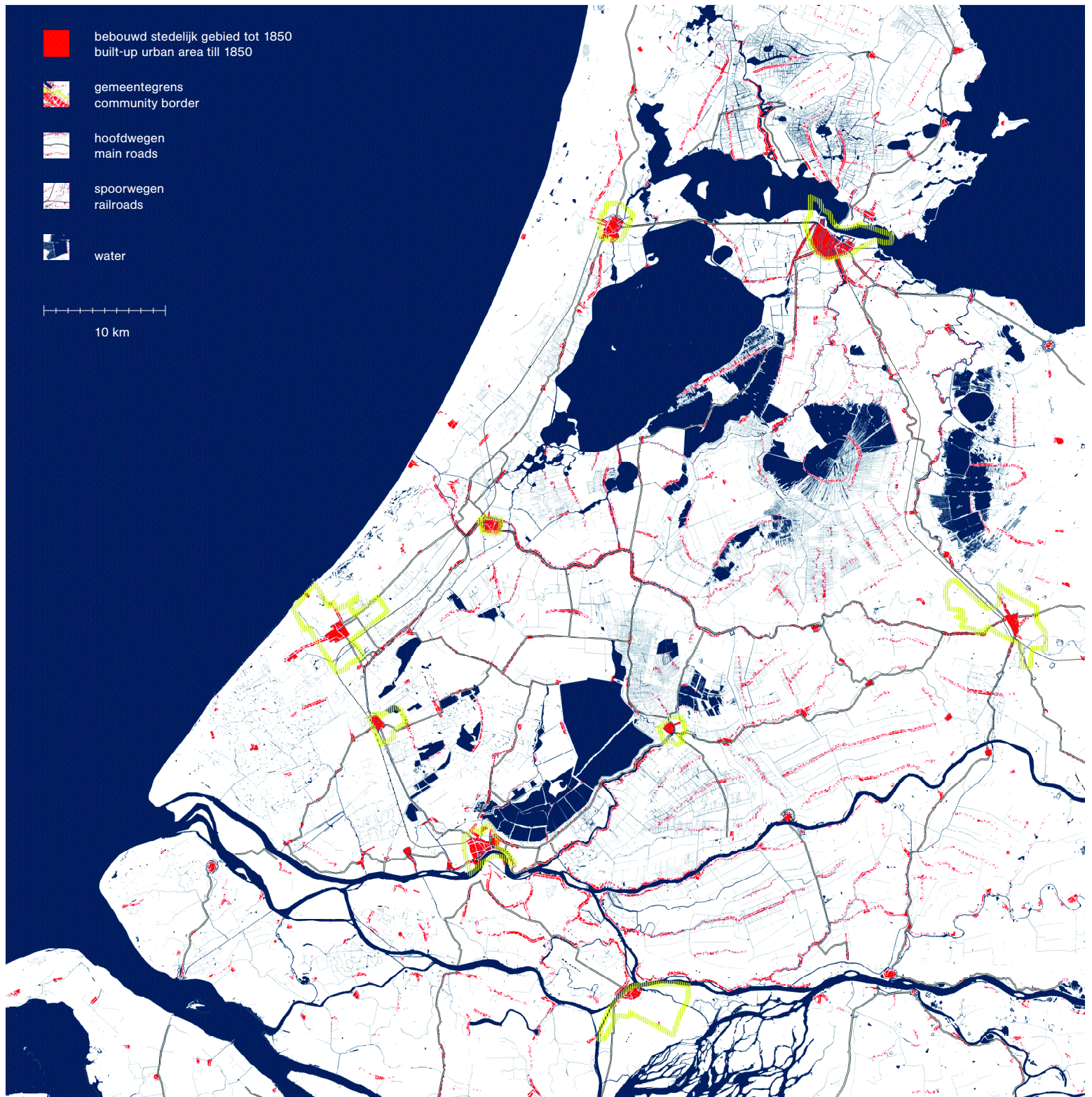
1850

	oppervlakte in hectare	aantal inwoners	inwoners per hectare
Amsterdam	790	224.035	284
Rotterdam	450	90.073	200
Den Haag	247	72.225	292
Utrecht	276	47.781	173
Leiden	180	35.895	199
Haarlem	270	25.852	96
Dordrecht	139	20.909	150
Delft	116	18.449	159
Gouda	76	13.788	216
Som	2544	549.007	216
% NL		18%	
Nederland		3.056.000	

1850



549.007 inwoners
216 inwoners per hectare



**003a**

Verstedelijking van het gebied van de Randstad Holland in 1940.

003b

Stratenstad Plan-Zuid Amsterdam (foto Aviochrome Lelystad, 1946).

003c

Oppervlakte bebouwd stedelijk gebied, aantal inwoners en dichtheid van de negen belangrijkste historische steden in de Randstad, in 1940.

003d

Som van het aantal inwoners en de oppervlakte van het bebouwd stedelijk gebied en de dichtheid van de negen belangrijkste historische steden in de Randstad, in 1940.

003a

Urbanisation of the Randstad Holland area, 1940.

003b

1940 City of streets: Amsterdam Zuid (photo: Aviochrome Lelystad, 1946).

003c

Built-up urban area, number of inhabitants and density of the nine most important historic cities in the Randstad, 1940.

003d

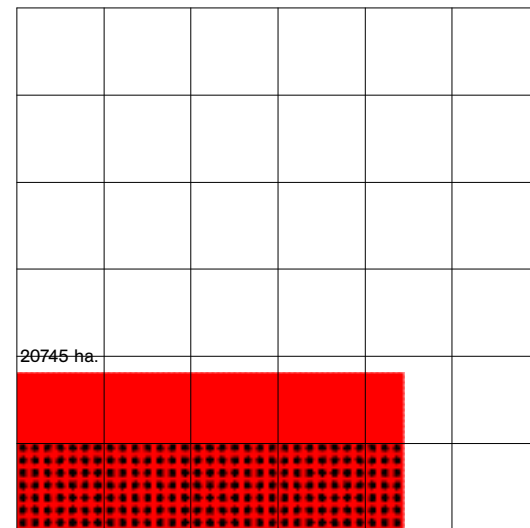
Sum of the built-up urban areas, the numbers of inhabitants and the average density of the nine most important historic cities in the Randstad, 1940.

003c, 003d

1940

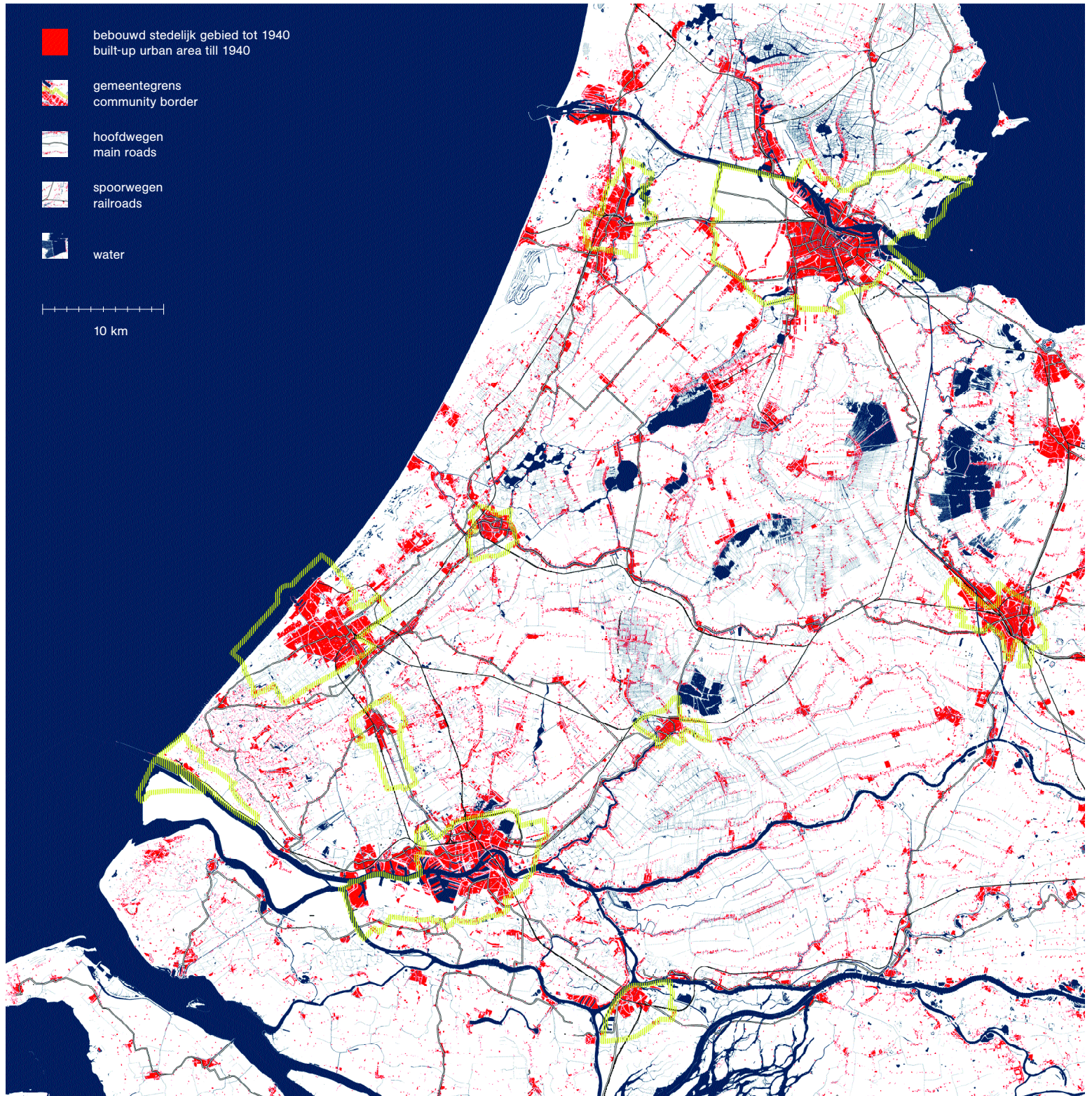
	oppervlakte in hectare	aantal inwoners	inwoners per hectare
Amsterdam	6.423	803.073	125
Rotterdam	5.477	589.000	108
Den Haag	3.604	514.553	143
Utrecht	1.692	168.253	99
Leiden	628	79.135	126
Haarlem	1.519	142.686	94
Dordrecht	539	63.712	118
Delft	481	55.637	116
Gouda	382	34.311	90
Som	20745	2.450.360	118
% NL		27%	
Nederland		8.923.000	

1940



2.450.360 inwoners
118 inwoners/ha.

4,5 x inwoners 1850
8,2 x oppervlakte 1850
verduunning 1,8 t.o.v. 1850



**004a**

Verstedelijking van het gebied van de Randstad Holland in 1970.

004b

Open stad Amsterdam-West (foto: Aviochrome Lelystad, 1970).

004c

Oppervlakte bebouwd stedelijk gebied, aantal inwoners en dichtheid van de negen belangrijkste historische steden in de Randstad, in 1970.

004d

Som van het aantal inwoners en de oppervlakte van het bebouwd stedelijk gebied en de dichtheid van de negen belangrijkste historische steden in de Randstad, in 1970.

004a

Urbanisation of the Randstad Holland area, 1970.

004b

1970 City of slabs: Amsterdam-West (photo: Aviochrome Lelystad, 1970).

004c

Built-up urban area, number of inhabitants and density of the nine most important historic cities in the Randstad, 1970.

004d

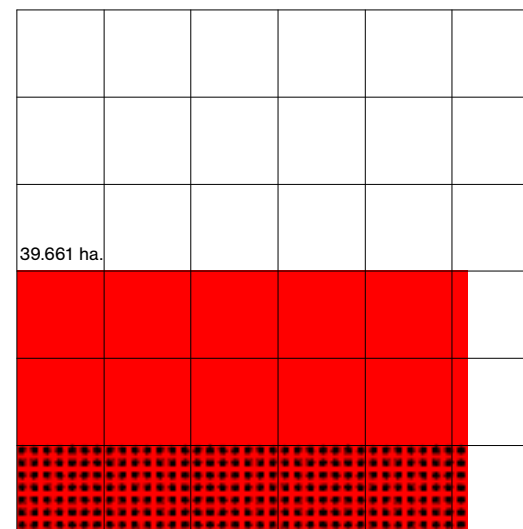
Sum of the built-up urban areas, the numbers of inhabitants and the average density of the nine most important historic cities in the Randstad, 1970.

004c, 004d

1970

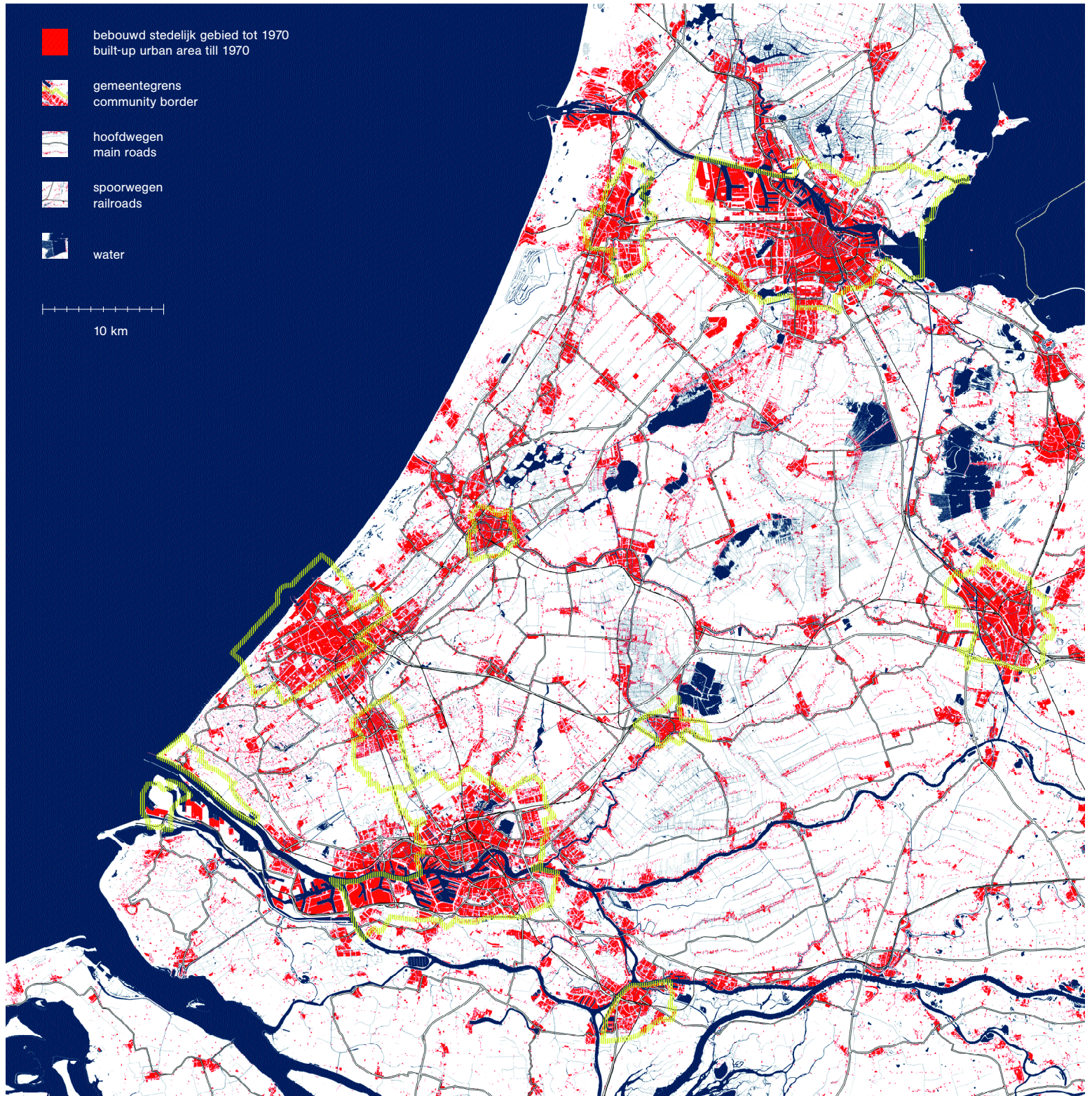
	oppervlakte in hectare	aantal inwoners	inwoners per hectare
Amsterdam	12.406	831.463	67
Rotterdam	11.468	679.032	59
Den Haag	5.495	550.613	100
Utrecht	3.870	278.966	72
Leiden	1.093	101.221	93
Haarlem	2.277	172.235	76
Dordrecht	1.252	88.699	71
Delft	1.243	83.698	68
Gouda	566	45.990	81
Som	39.661	2.831.917	71
% NL		22%	
Nederland		12.957.621	

1970



2.831.917 inwoners
71 inwoners/ha.

1,2 x inwoners 1940
1,9 x oppervlakte 1940
verdunding 1,7 t.o.v. 1940



**005a**

Verstedelijking van het gebied van de Randstad Holland in 2000.

005b

Clusterstad Houten (foto: Archief Gemeente Houten, 1981).

005c

Oppervlakte bebouwd stedelijk gebied, aantal inwoners en dichtheid van de negen belangrijkste historische steden in de Randstad, in 2000.

005d

Som van het aantal inwoners en de oppervlakte van het bebouwd stedelijk gebied en de dichtheid van de negen belangrijkste historische steden in de Randstad, in 2000.

005a

Urbanisation of the Randstad Holland area, 2000.

005b

City of clusters: Houten (photo: Archief Gemeente Houten, 1981).

005c

Built-up urban area, number of inhabitants and density of the nine most important historic cities in the Randstad, 2000.

005d

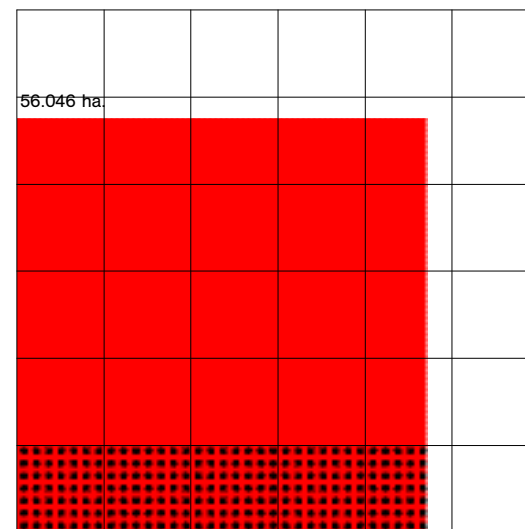
Sum of the built-up urban areas, the numbers of inhabitants and the average density of the nine most important historic cities in the Randstad, 2000.

005c, 005d

2000

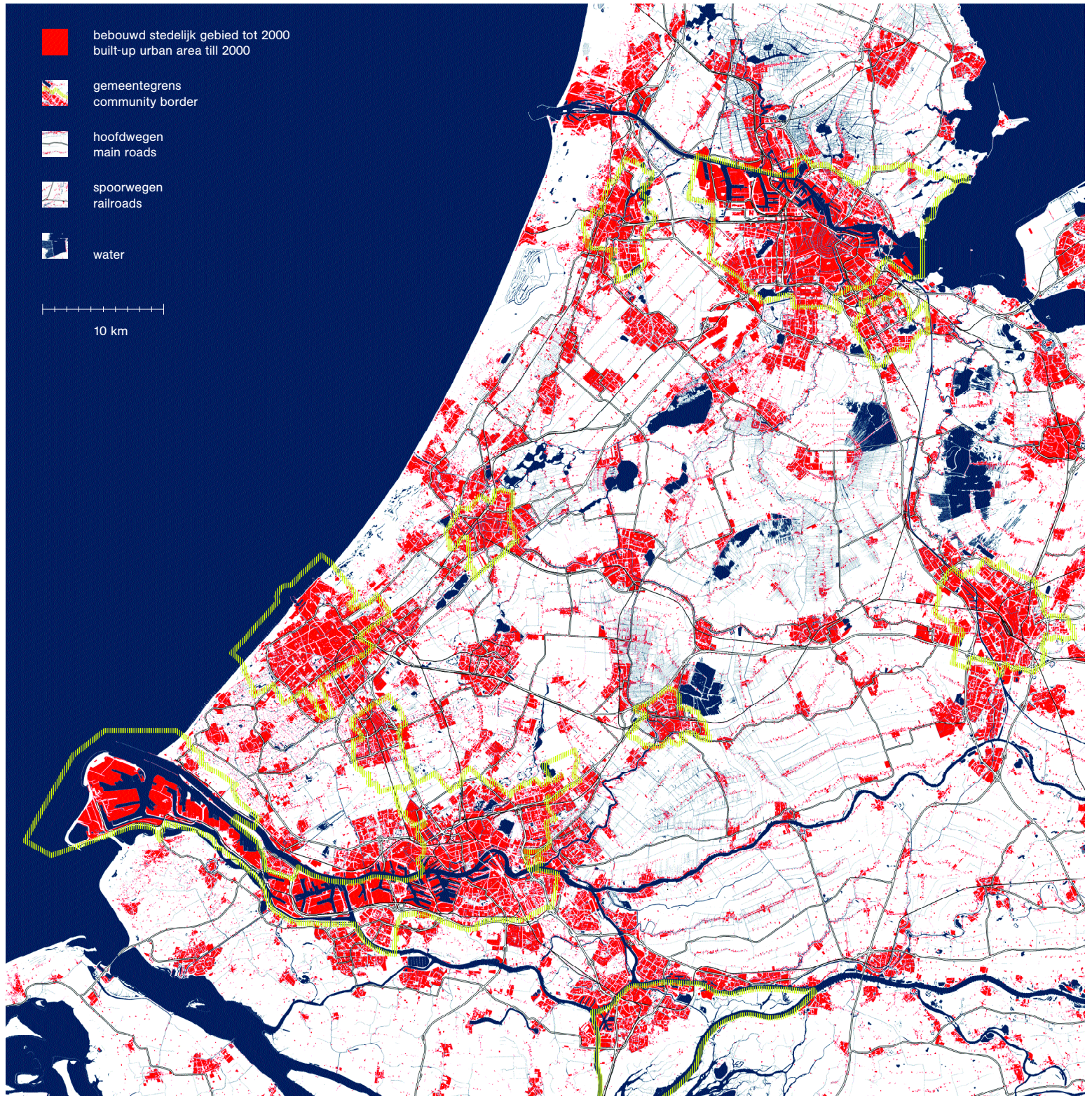
	oppervlakte in hectare	aantal inwoners	inwoners per hectare
Amsterdam	15.274	731.288	48
Rotterdam	19.818	592.673	30
Den Haag	5.762	441.094	77
Utrecht	4.800	233.667	49
Leiden	2.027	117.191	58
Haarlem	2.459	148.484	60
Dordrecht	2.981	119.821	40
Delft	1.580	96.095	61
Gouda	1.345	71.918	53
Som	56.046	2.552.231	46
% NL		16%	
Nederland		15.848.300	

2000



2.552.231 inwoners
46 inwoners/ha.

0,9 x inwoners 1970
1,4 x oppervlakte 1970
verdunding 1,6 t.o.v. 1970



006

006

006

Bevolkingsomvang van de negen belangrijkste historische steden in de Randstad van 1300 tot 1795. Voor 1300 zijn de aantallen ontleend aan Visser, 'Dichtheid van de bevolking', de overige aan Lourens en Lucassen, *Inwoneraantallen* (zie noot 29).

Numbers of inhabitants of the nine most important historic cities in the Randstad, from 1300 till 1795. The numbers of 1300 are from Visser, 'Dichtheid van de bevolking', for the rest: Lourens en Lucassen, *Inwoneraantallen* (see note 29).

007

Ranking of the nine most important historic cities in the Randstad, from 1300 till 2000, deduced from tables 006 and 008.

Rangorde van de negen belangrijkste historische steden in de Randstad van 1300 tot 2000, afgeleid uit tabellen 006 en 008.

008

Numbers of inhabitants of the nine most important historic cities in the Randstad, from 1850 till 2000. The numbers are from Rutger A.F.Smook, *Binnensteden veranderen* (see note 24), with the exception of Rotterdam and the year 2000. These numbers are from CBS. The size of the housing-stocks are from Van der Cammen en De Klerk, *Ruimtelijke ordening* (see note 34).

Omvang van de bevolking van de negen belangrijkste historische steden in de Randstad van 1850 tot 2000. Aantallen ontleend aan Rutger A.F.Smook, *Binnensteden veranderen* (zie noot 24), met uitzondering van Rotterdam en het jaar 2000. Daarvoor is gebruikgemaakt van gegevens CBS. Cijfers over de woningvoorraad van Nederland zijn ontleend aan: Van der Cammen en De Klerk, *Ruimtelijke ordening* (zie noot 34).

009

Extensification of the built-up urban area of the nine most important historic cities in the Randstad, from 1850 till 2000.

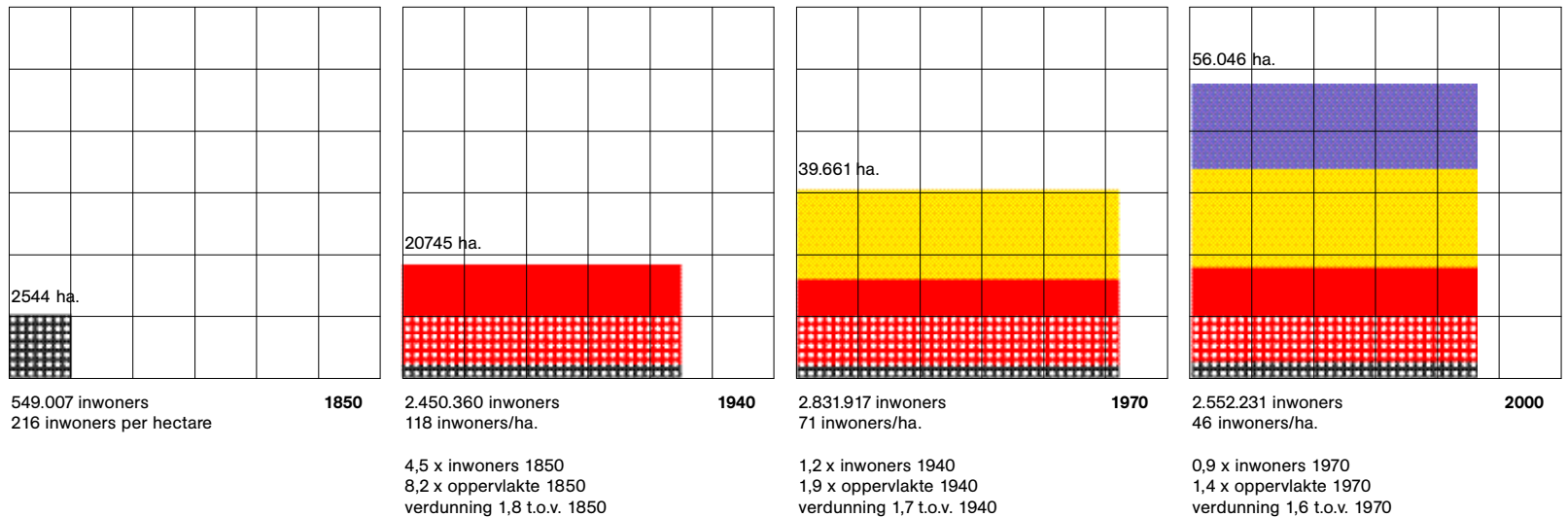
Extensivering (verduunning) van het stedelijke grondgebruik in de negen belangrijkste historische steden in de Randstad, van 1850 tot 2000.

	1300 inw.	1400 inw.	1560 inw.	1670 inw.	1735 inw.	1795 inw.
Utrecht	5.500	13.000	27.500	30.000	25.244	32.294
Dordrecht	5.000	7.500	10.000	20.000	18.000	18.014
Haarlem	2.000	7.500	16.000	38.000	45.000	21.227
Delft	2.000	6.500	15.000	25.000	15.000	14.099
Leiden	3.000	5.000	12.500	67.000	70.000	30.955
Gouda	1.000	5.000	9.000	15.000	20.000	11.715
Amsterdam	1.000	4.400	30.000	219.000	239.866	221.000
Rotterdam	–	2.500	7.000	45.000	56.000	53.212
Den Haag	–	1.300	6.000	20.000	33.500	38.500
SOM (Visser)	19.500	52.700	133.000	479.000	522.610	441.016
% bev. NL NEDERLAND			12% 1.100.000	25% 1.900.000	28% 1.900.000	21% 2.100.000

007

	1300	1400	1560	1670	1735	1795	1850	1880	1910	1940	1970	2000
1	Utrecht	Utrecht	Amsterdam	Amsterdam	Amsterdam	Amsterdam	Amsterdam	Amsterdam	Amsterdam	Amsterdam	Amsterdam	Amsterdam
2	Dordrecht	Dordrecht	Utrecht	Leiden	Leiden	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam
3	Haarlem	Haarlem	Haarlem	Rotterdam	Rotterdam	Den Haag	Den Haag	Den Haag	Den Haag	Den Haag	Den Haag	Den Haag
4	Delft	Delft	Delft	Haarlem	Haarlem	Utrecht	Utrecht	Utrecht	Utrecht	Utrecht	Utrecht	Utrecht
5	Leiden	Leiden	Leiden	Utrecht	Den Haag	Leiden	Leiden	Leiden	Haarlem	Haarlem	Haarlem	Haarlem
6	Gouda	Gouda	Dordrecht	Delft	Utrecht	Haarlem	Haarlem	Haarlem	Leiden	Leiden	Leiden	Dordrecht
7	Amsterdam	Amsterdam	Gouda	Den Haag	Gouda	Dordrecht	Dordrecht	Dordrecht	Dordrecht	Dordrecht	Dordrecht	Leiden
8		Rotterdam	Rotterdam	Dordrecht	Dordrecht	Delft	Delft	Delft	Delft	Delft	Delft	Delft
9		Den Haag	Den Haag	Gouda	Delft	Gouda	Gouda	Gouda	Gouda	Gouda	Gouda	Gouda

	1820 inw.	1850 inw.	1880 inw.	1910 inw.	1940 inw.	1970 inw.	2000 inw.	2035 inw.
Amsterdam	...	224.035	317.011	597.689	803.073	831.463	731.288	...
Rel. groei %			42%	89%	34%	4%	-12%	
Rotterdam	...	90.073	148.102	418.000	589.000	679.032	592.673	...
Rel. groei %			64%	182%	41%	15%	-13%	
Den Haag	...	72.225	113.460	287.857	514.553	550.613	441.094	...
Rel. groei %			57%	154%	79%	7%	-20%	
Utrecht	...	47.781	69.221	120.208	168.253	278.966	233.667	...
Rel. groei %			45%	74%	40%	66%	-16%	
Leiden	...	35.895	41.241	59.114	79.133	101.221	117.191	...
Rel. groei %			15%	43%	34%	28%	16%	
Haarlem	...	25.852	38.898	79.372	142.686	172.235	148.484	...
Rel. groei %			50%	104%	80%	21%	-14%	
Dordrecht	...	20.909	27.551	46.862	63.712	88.699	119.821	...
Rel. groei %			32%	70%	36%	39%	35%	
Delft	...	18.449	26.028	34.388	55.637	83.698	96.095	...
Rel. groei %			41%	32%	62%	50%	15%	
Gouda	...	13.788	18.343	24.704	34.311	45.990	71.918	...
Rel. groei %			33%	35%	39%	34%	56%	
SOM 9 steden	...	549.007	799.855	1.668.194	2.450.358	2.831.917	2.552.231	...
% bev. NL		18%	20%	28%	27%	22%	16%	
Toename	250.848	868.339	782.164	381.559	-279.686	...
Rel. groei %			46%	109%	47%	16%	-10%	
% toename NL			26%	47%	26%	9%	-10%	
NEDERLAND	2.400.000	3.056.000	4.012.000	5.858.000	8.923.000	12.957.621	15.848.300	17.000.000
Toename	300.000	656.000	956.000	1.846.000	3.065.000	4.034.621	2.890.679	1.151.700
Rel. groei %	14%	27%	31%	46%	52%	45%	22%	7%
Woningvoorraad NL		679111		1200000	2100000	3800000	6603458	8095238
Woningbezetting		4,5		4,9	4,2	3,4	2,4	2,1



010

Uitbreiding van het bebouwd stedelijk gebied in de Randstad Holland, uitgesplitst voor de jaren 1850, 1940, 1970 en 2000.

010

Expansion of the built-up urban area of the Randstad Holland, itemized for 1850, 1940, 1970 and 2000.



bebouwd stedelijk gebied tot 1850
built-up urban area till 1850



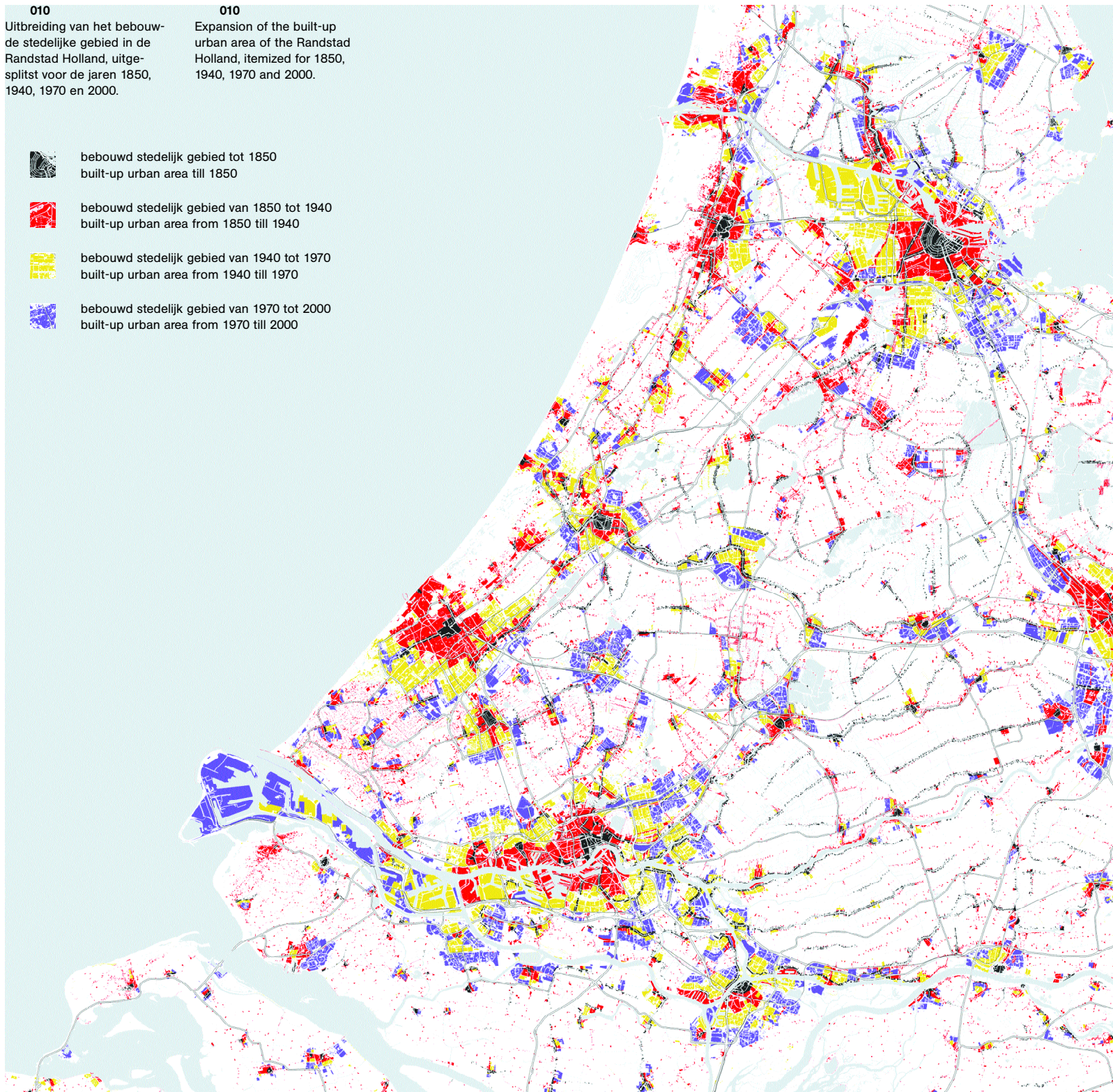
bebouwd stedelijk gebied van 1850 tot 1940
built-up urban area from 1850 till 1940



bebouwd stedelijk gebied van 1940 tot 1970
built-up urban area from 1940 till 1970



bebouwd stedelijk gebied van 1970 tot 2000
built-up urban area from 1970 till 2000



brandpunt van internationale economische activiteit genoemd mag worden.³⁵ In deze periode is Antwerpen het centrum van de internationale handel. Henry Pirenne sloeg de spijker op de kop met zijn stelling dat toen Antwerpen in het middelpunt van de Europese handel stond, Nederland 'de voorstad van Antwerpen' werd.³⁶ Honderd jaar later is de situatie fundamenteel gewijzigd. Het centrum van de wereldhandel is dan verschoven naar Amsterdam. De verstedelijingsgraad is in 1675 toegenomen tot 61 procent en het netwerk van Hollandse steden vertoont onmiskenbaar een hiërarchie met aan de top Amsterdam, de metropool van de zeventiende eeuw.

Met dit gegeven in gedachten moeten we ons opnieuw bezinnen op de polycentrische structuur van de Randstad die door zo veel auteurs wordt geroemd. Om greep te krijgen op de historische ontwikkeling van de Randstadagglomeratie is het van wezenlijk belang deze te begrijpen als een netwerk van grotere en kleinere steden. Dit behoeft enige toelichting. Zoals in de jaren zestig en zeventig 'structuur' in zwang was als mode-woord, zo is dat sinds de jaren negentig het geval met 'netwerk'. Overal ziet men netwerken en dit woord is zelfs als werkwoord gangbaar geworden. Hier heeft het begrip 'netwerk van steden' een strikte betekenis. In de recente literatuur over urbanisatieprocessen wordt het gebruikt als aanduiding van een verzameling steden die onderling verbindingen onderhouden, en geplaatst tegenover het 'systeem van centrale plaatsen'. Dit is een theoretisch model dat in de jaren dertig door de Duitse geograaf W. Christaller is ontwikkeld ter verklaring van de verspreiding van steden.³⁷

Grondslag van het 'systeem van centrale plaatsen' is de rol die een stad vervult als centrum van voorzieningen – als marktplaats, bestuurscentrum, enzovoort – voor een meer of minder omvangrijk ommeland. De voorzieningen zijn er van verschillend niveau. Dit resulteert in een hiërarchisch stedensysteem met aan de top een grote stad die als centrale plaats functioneert van de centrale plaatsen op de lagere niveaus. Een dergelijk stedensysteem, tezamen met de bijbehorende verzorgingsgebieden, vormt een regio. Als men afziet van geografische verschillen en verschillen in bevolkingsdichtheid, dan vertonen volgens Christaller alle stedensystemen dezelfde structuurkenmerken, dat wil zeggen: hetzelfde regelmatige, geometrische, stedelijke spreidingspatroon en een rangorde tussen steden die in alle gevallen uitgedrukt kan worden in vaste verhoudingen van hun respectieve omvang.

Het feit dat de stedensystemen in werkelijkheid onderlinge verschillen vertonen, is dus volgens Christaller het gevolg van de specifieke geografische omstandigheden, die het regelmatige spreidingspatroon verstoren, en de bevolkingsdichtheid van de betreffende regio, die het werkelijke aantal en de omvang van de steden en hun onderlinge afstanden bepaalt. Desondanks leverde verder onderzoek opmerkelijke afwijkingen op, zelfs in het stedensysteem van Zuid-Duitsland waarvan Christaller zijn theorie had afgeleid. Het huidige onderzoek verklaart deze afwijkingen vanuit de interregionale handel en heeft daarvoor het begrip netwerksysteem ingevoerd.³⁸ Daarmee wordt een stelsel van steden aangeduid dat niet gebonden is aan een territorium. Netwerken van steden zijn naar hun aard instabiel: handelsroutes worden verlegd en dominante economische centra, de metropolen, verplaatsen zich.³⁹

Men kan erover strijden welk van beide systemen het primaat toekomt in het proces van stadswording. Hoppenbrouwers merkt op: 'Het is buitengewoon moeilijk om na te gaan, wat nu precies de beslissende stoot tot de definitieve verstedelijking van Holland heeft gegeven, en wanneer dat is gebeurd. Er is onmiskenbaar een verband met de veenontginningen en de daarmee samenhangende structurele veranderingen in de landbouw, die op de lange termijn veel meer arbeid hebben uitgestoten dan aangetrokken.'⁴⁰ Hij verwijst hier naar de bodemdaling van de veenontginningen, waardoor op den duur landbouw niet meer mogelijk was en overgeschakeld moest worden op veeteelt. Holland werd daardoor afhankelijk van de import van granen, waarvoor een exportproductie op gang gebracht moest worden. Wat betreft de verdere ontwikkeling van de steden in het gebied van de huidige Randstad is het duidelijk: daarvoor is van doorslaggevende betekenis geweest dat deze steden in opeenvolgende perioden deel uitmaakten van netwerksystemen die het gebied verre te buiten gingen. Zozeer zelfs, dat het Hollandse stedensysteem zelf moet worden beschouwd als een netwerk waarin de onderlinge relaties tussen de steden niet vastliggen. Met name veranderingen in de langeafstandshandel en verplaatsingen van de handelsroutes door het gebied hebben meerdere keren interne wijzigingen teweeggebracht in het stedensysteem. Dit neemt niet weg, dat de steden in het gebied van de huidige Randstad ook als centrale plaatsen hebben gefunctioneerd en nog steeds die rol vervullen. Hierin ligt echter net zomin de verklaring grond van het verspreidingspatroon van deze steden als van hun omvang. Daarvoor moet de urbanisatie van het gebied van de Randstad vanuit een breder blikveld worden bekeken.⁴¹

De Vries en Van der Woude onderscheiden vier grote verstedelijingsbewegingen met betrekking tot de gebieden aan de Noordzee in het tweede millennium. Tijdens de eerste beweging was het meest verstedelijkte gebied gelegen in Vlaanderen

35
De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815* (zie noot 28), p. 86.

36
Henry Pirenne, *Histoire de Belgique* iii, 1907, p. 259. Geciteerd in: Braudel, *Beschaving, economie en kapitalisme (15de-18de eeuw)*, deel iii (zie noot 17), p. 37.

37
W. Christaller, *Die Zentrale Orte in Süddeutschland*. Jena 1933. Het systeem van centrale plaatsen heeft in Nederland vooral bekendheid gekregen als normatief planningsinstrument voor de spreiding van nederzettingen en voorzieningen. Op het *Internationale Geografisch Congres* te Amsterdam (1938) presenteerde Christaller de resultaten van zijn onderzoek als ordeningsprincipe dat bij uitstek toepasbaar zou zijn bij de inrichting van nieuw gewonnen land. Zie: *Congrès Internationale de Géographie*, Amsterdam 1938; Koos Bosma en Cor Wagenaar (red.), *Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland*. Rotterdam (nai) 1995, pp. 165-166. Voor de toepassing van het systeem van centrale plaatsen bij de inrichting van de IJsselmeerpolders, zie: Zef Hemel, *Het landschap van de IJsselmeerpolders, inrichting en vormgeving*. Rotterdam (nai) 1994, pp. 164-165. De berekeningsmethoden van Christaller hebben ook toepassing gevonden bij de programmering van stadsuitbreidingen. Van der Cammen en De Klerk, *Ruimtelijke ordening, van grachten-gordel tot Vinex-wijk* (zie noot 34), pp. 135-136.

38
Hohenberg en Lees, *The making of urban Europe 1000-1950* (zie noot 30), pp. 47-73.

39
Ter verduidelijking: een systeem is hier een geleed en geordend geheel. De structuur is de beschrijving van de inwendige opbouw van het

systeem; het ordenende, vaak ook constante en/of duurzame principe. De structuur zorgt ervoor dat een systeem, ondanks veranderingen die optreden, in stand blijft. Een netwerk is de meest ongecompliceerde aanduiding van een verzameling onderling verbonden zaken. Toch hebben netwerken van steden ook een structuur: 'hierarchies of centres', 'nodes and junctions', 'gateways and outposts', 'cores and peripheries'. Hohenberg en Lees, *The making of urban Europe 1000-1950* (zie noot 30), p. 5. Zie ook: Braudel, *Beschaving, economie en kapitalisme (15de-18de eeuw)*, deel iii (zie: noot 17), pp. 37-39.

40
P.C.M. Hoppenbrouwers, 'Van waterland tot stedenland', in: Thimo de Nijs en Elco Beukers, *Deel I Geschiedenis van Holland tot 1572*. Hilversum (Verloren) 2002, p. 120. De analyse van De Vries en Van der Woude is van gelijke strekking: 'Het feit, dat de urbanisatie in dit gebied zich meer vertaalde in een groot aantal dan in omvangrijke steden, spreekt boekdelen over het belang van de push-factor van de agrarische crisis in verhouding tot de pull-factor, die van een krachtig bloeiende stedelijke economie zou zijn uitgegaan.' De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815* (zie noot 28), p. 35. In dit verband is het interessant het tweede boek van Jane Jacobs nog eens te lezen: *The economy of cities*, New York 1969.

41
Rob van Engelsdorp Gastelaars, 'Verstedelijking in Nederland tussen 1800 en 1940', in: Taverne en Visser (red.), *Stedenbouw* (zie noot 15), pp. 30-38 en pp. 174-179. Engelsdorp Gastelaars onderscheidt in de verstedelijking van Nederland tussen 1800 en 1940 zelfs vier subsystemen: '(a) het netwerk van steden dat in de 17de en de 18de eeuw betrokken was bij de internationale handel via stapelmarkten, (b) het netwerk van steden en dorpen dat in de loop van de

en Brabant (Brugge, Gent en vervolgens Antwerpen, veertiende tot zestiende eeuw). Met de tweede beweging verschoof het centrum naar het noorden, naar Holland (Amsterdam, zeventiende eeuw). Vervolgens schoof het centrum in de derde beweging door naar Engeland (Londen, achttiende en negentiende eeuw); het centrum van de vierde en tot nu toe laatste verstedelijkingsbeweging vanaf 1870 lag in Duitsland (het Rijn-Roergebied).⁴² De vorming en ontwikkeling van de Hollandse steden heeft zich voltrokken in het kader van deze vier verstedelijkingsbewegingen.

De urbanisatie van het gebied van de huidige Randstad is geen proces geweest van regelmatige progressie. De rangorde van de negen belangrijkste steden in het gebied van de Randstad, die op grond van de aantallen inwoners kan worden opgesteld, is in de vijf eeuwen tussen 1300 en 1800 een aantal malen flink door elkaar geschud (zie: tabel 007). De rangorde in 1400 correspondeert met wat De Vries en Van der Woude de eerste verstedelijkingsbeweging hebben genoemd. De Hollandse steden en Utrecht bevonden zich in de periferie van Vlaanderen. De gunstige ligging tussen vier economische centra vormde het uitgangspunt voor de eerste bloei van de Hollandse steden. Er werden veel nieuwe steden gevormd, waaronder de poldersteden Rotterdam, Gouda en Amsterdam, terwijl bestaande steden zich uitbreidden. Twee scheepvaartroutes waren van belang: de lijn oost-west, tussen Londen en Keulen, en vooral de lijn noord-zuid, tussen de Hanzesteden en Vlaanderen. Utrecht was toen de grootste stad, op afstand gevolgd door de Hollandse steden die elkaar in omvang niet veel ontliepen.

In de rangorde van 1670, die correspondeert met de tweede verstedelijkingsbeweging, is die van 1400 geheel op haar kop gezet. Amsterdam was nu het centrum van de wereldhandel en stond aan de top van een steden netwerk waarin hiërarchie en specialisatie tot stand waren gekomen. Rotterdam werd een belangrijk handelscentrum naast Amsterdam, en Leiden en Haarlem waren de meest voor-aanstaande nijverheidssteden. De samenhang in het netwerk van steden werd gewaarborgd door de uitbouw van een stelsel van binnenvaartwegen en geregelde beurt- en trekvaartdiensten. Gedurende de zeventiende eeuw werden Amsterdam, Leiden en Rotterdam meerdere malen uitgebreid. De uitbreidingsplannen voor Haarlem en Utrecht die eind zeventiende eeuw werden opgesteld, kwamen te laat. Delft en Gouda zijn in deze tijd niet uitgebreid. Hun meer bescheiden groei werd opgevangen binnen de middeleeuwse stadsmuren.

Naar een anatomie van de Randstad

‘Als de mensen geen godshuizen hadden gebouwd, stond de architectuur nog in de kinderschoenen. De taken die de mens zich op basis van verkeerde aannames stelde (bijvoorbeeld dat de ziel zich los kan maken van het lichaam), hebben de aanzet gegeven tot de hoogste cultuurvormen. De “waarheid” is niet bij machte zulke motieven te leveren.’ Friedrich Nietzsche, *Nagelaten fragmenten* deel 2, 1876-1877

In het urbanisatieproces van het gebied van de Randstad is er tussen de eerste verstedelijkingsbeweging en de tweede niet precies een moment aan te geven waarop de orde van het eerste stedenstelsel overgaat in de nieuwe orde van de tweede periode. Als we vervolgens het totstandkomen van het huidige systeem van de Randstad bekijken, dan staat aan het begin daarvan wel een duidelijke cesuur die de uitkomst is van de derde verstedelijkingsbeweging. De rangorde van de negen steden in het gebied van de Randstad gaf in 1795 een complete herschikking te zien. De derde verstedelijkingsbeweging was voor Nederland een periode van economische stagnatie. Veel steden in Holland maakten een periode van ernstige ontstedelijking door. Het dieptepunt lag in het begin van de negentiende eeuw.

Alhoewel Amsterdam zich wat betreft bevolkingsaantal wist te handhaven, verloor de economische structuur van het steden netwerk haar samenhang. Wagenaar en Van Engelsdorp Gastelaars hebben erop gewezen dat ‘het verval van stadjes als Gouda, Delft, Leiden, Haarlem en Enkhuzen, die hun op export gerichte manufactuur ineen zagen storten, gelijk op ging met een toenemende dominantie van Amsterdam op het gebied van de handel en vooral financiële dienstverlening’.⁴³ De desurbanisatie van Holland ging gepaard met een contractie van de economische activiteit in het centrum, met als resultaat dat Amsterdam met zijn 221.000 inwoners aan het eind van de achttiende eeuw dominantier was geworden dan in de periode van zijn grootste bloei. Rotterdam volgde op de tweede plaats met nog geen kwart van het aantal inwoners van Amsterdam (zie tabel 006).

Rond 1800 restte van het Hollandse steden netwerk alleen nog het systeem van waterwegen, dat tot ver in de negentiende eeuw het enige voersysteem bleef. Ook in militair-defensief opzicht bleef de regio van de toekomstige Randstad vanaf de zeventiende eeuw gehandhaafd als territoriale entiteit. De Hollandse Waterlinie (de strook land aan de oostelijke rand van Holland die men als verdedigingsmaatregel onder water kon laten lopen) vormde de hoeksteen van de ‘Vesting Hol-

19de eeuw betrokken raakte bij de industriële productie, (c) het systeem van centrale plaatsen dat betrokken was bij de verzorging van de bevolking van dit land en (d) het systeem van centrale plaatsen dat betrokken was bij de tussen 1800 en 1940 steeds hechter wordende bestuurlijke organisatie van de Staat der Nederlanden’ (p.175). Uit zijn verdere exposé blijkt dat deze subsystemen elkaar in menige stad overlappen.

42

De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815* (zie noot 28), p. 87. Voor ontwikkelingen in de Europese context zie noot 28; Braudel, *De tijd van de wereld*; De Vries, *European urbanisation 1500-1800* (zie noot 28); Clé Lesger, ‘Stedelijke groei en stedenstelsels’ en ‘De dynamiek van het Europese stedenstelsel’, in: Taverne en Visser (red.), *Stedebouw* (zie noot 15), pp. 30-38 en 104-111.

43

Wagenaar en Van Engelsdorp Gastelaars, ‘Het ontstaan van de Randstad, 1815-1930’ (zie noot 28), p. 16.

44

Willem Heesen en Wilfried van Winden, ‘Het strategisch landschap’, in: Hans Brand en Jan Brand (red.), *De Hollandse Waterlinie*. Utrecht/ Antwerpen (Veen) 1986.

land'. Hoewel van nature onzichtbaar, werd deze gezien als een betrouwbare grenslijn, tot de Duitse bommenwerpers er in 1940 gewoon overheen vlogen, richting Rotterdam.⁴⁴ De idee Randstad werd juist op tijd geboren om de plaats in te nemen van het achterhaalde concept van de 'Vesting'.

Zo zijn we terechtgekomen bij de vierde verstedelijkingsbeweging, het eigenlijke studieobject van *Randstad Holland in kaart*. Op het eerste gezicht lijkt er gedurende de vierde verstedelijkingsbeweging in de rangorde van 1795, die in de periode van stagnatie na het tweede hoogtepunt van de verstedelijking tot stand is gekomen, geen belangrijke wijzigingen meer te zijn opgetreden (zie tabel 007). De structuur van het Hollandse steden-netwerk lijkt stabiel en slechts in kwantitatieve zin te groeien. Een blik op de exacte bevolkingscijfers maakt echter duidelijk dat het monocentrische steden-netwerk van de achttiende eeuw in rap tempo verdwijnt (zie tabel 008).

Er zijn twee grote veranderingen. Allereerst is er sprake van stuivertje wisselen tussen de steden in de onderste helft van de rangorde. Dit zegt echter niet veel. Belangrijker is dat er naast de vijf steden met een omvang tussen de 60.000 en de 150.000 inwoners in het gebied van de Randstad nog vijftien steden van eenzelfde omvang zijn bijgekomen (gemiddeld 90.000 inwoners). Bovendien zijn er twintig steden verschenen met een omvang tussen de 30.000 en 60.000 inwoners (gemiddeld 40.000 inwoners). In deze veertig kleinere steden samen woont op dit moment bijna de helft – 2,6 miljoen inwoners – van de Randstadbevolking. De andere helft woont in de vier grote steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Daar, in de top van de rangorde, deed zich de tweede grote verandering ten opzichte van het begin van de negentiende eeuw voor.

Amsterdam heeft zijn dominante positie verloren. Amsterdam en Rotterdam zijn nu bijna even groot en het verschil in omvang van de bevolking van Den Haag en Utrecht ten opzichte van die van deze twee steden is veel geringer geworden. Het Hollandse steden-netwerk is kortom polycentrisch geworden. De pleitbezorgers van het Randstadmodel zien daarin een originele configuratie van een nieuw soort metropool. Het polycentrisme van het Hollandse steden-netwerk kan echter evengoed betekenen dat Holland in onze tijd, om Pirenne te parafaseren, weer als voorstad fungeert, nu niet van Brugge of Antwerpen, zoals in de veertiende en vijftiende eeuw, maar van het economisch machtige Rijn-Roergebied.

Net als in de zestiende eeuw zou deze situatie het begin kunnen vormen van grootstedelijke ontwikkelingen in de nabije toekomst.⁴⁵ Het is echter twijfelachtig of de grote stadsuitbreidingen sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw een

aanwijzing in die richting geven. Met verhoogde aantallen inwoners hebben deze stadsuitbreidingen namelijk weinig meer te maken. Eind jaren zestig moest de prognose dat de bevolking van Nederland in het jaar 2000 tot twintig miljoen inwoners zou zijn gestegen, aanzienlijk naar beneden worden bijgesteld. De meest recente schatting is een bevolking van zeventien miljoen mensen in 2035 en een krimp die vanaf dat moment inzet.

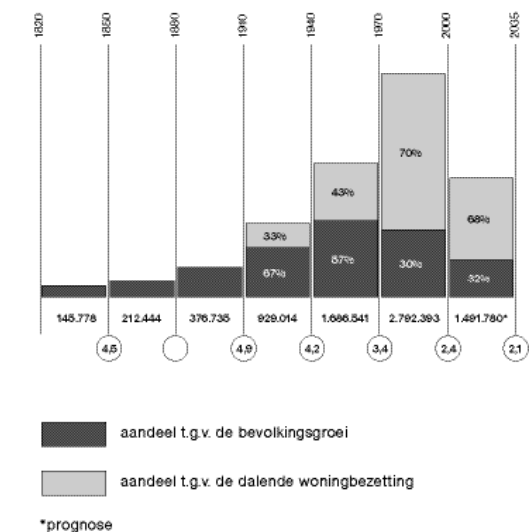
De stadsuitbreidingen van na 1970 zijn voor het leeuwendeel het gevolg van een daling van de gemiddelde woningbezetting. Dit wordt duidelijk als de gegevens over de bevolkingsaantallen van de negen van oudsher belangrijkste steden in het gebied van de Randstad – Amsterdam, Haarlem, Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam, Dordrecht, Gouda, Utrecht – worden gekoppeld aan gegevens over de uitbreiding van het bebouwde stedelijke gebied. Deze gegevens zijn verkregen uit de reconstructiekaart van de Randstad.

Het bebouwde oppervlak van de negen steden (de optelsom van de 'bebouwde kommen') is in de afgelopen 150 jaar 22 maal zo groot geworden. De bevolking is echter slechts toegenomen met een factor 4,6. De vergroting van het bebouwde oppervlak blijkt vrijwel in gelijke mate bepaald door de groei van de bevolking als door de extensivering, 'verduunning', van het stedelijk grondgebruik (zie tabel 009; verduunning is 4,7). Het aantal inwoners van deze steden tezamen in 2000 is vrijwel gelijk aan dat van 1940. Voor deze groep steden is het daarom makkelijk zichtbaar te maken, wat het aandeel van de extensivering van het grondgebruik is in de uitbreiding van stedelijk grondgebied.

Toch is extensivering van het grondgebruik een lastig te doorgronden verschijnsel. Gedetailleerd onderzoek van afzonderlijke steden zal hopelijk tot meer inzicht leiden. In ieder geval zijn daarin drie factoren van belang: de ontwikkeling van gespecialiseerde werkgebieden, ruimere verkaveling van de woningbouw en daling van de gemiddelde woningbezetting. De eerste twee factoren zijn niet nieuw. Het idee dat het hier gaat om uitvindingen van het moderne functionalisme in de stedenbouw, berust op een misverstand. De Pater noemt 'ontmenging, verstrooiing en verduunning' processen die in alle perioden van de stedelijke ontwikkeling een rol spelen.⁴⁶ De introductie van nieuwe vervoersmiddelen – trein, tram, fiets, auto – heeft aan deze processen wel een nieuwe dimensie gegeven.

Daling van de gemiddelde woningbezetting in de mate die we nu kennen is een nieuw verschijnsel. In de periode na 1970 doet zich een op het eerste gezicht merkwaardig verschijnsel voor. De bevolkingsgroei begint af te nemen en tegelijkertijd vindt een ongekennde uitbreiding van de woning-

011	011
Toename van de woningvoorraad in geheel Nederland, met het aandeel ten gevolge van de bevolkingsgroei en het aandeel ten gevolge van de daling van de gemiddelde woningbezetting.	Increase of the housing stock for the whole of the Netherlands, itemized for the part as a result of the increase of the population and the part resulting from the reduction of the average home occupancy.



voorraad plaats. Voor heel Nederland is de uitbreiding van de woningvoorraad in de periode van 1850 tot 2000 voor de helft nodig geweest om de groei van de bevolking op te vangen. De andere helft was nodig vanwege de daling van de gemiddelde woningbezetting. Had deze daling zich niet voorgedaan, dan zou de gehele uitbreiding van de woningvoorraad uit de periode 1970-2000 overbodig zijn geweest. Deze bedraagt 43 procent van de woningvoorraad in het jaar 2000.

De daling van de gemiddelde woningbezetting blijkt een belangrijke oorzaak van de extensivering van het grondgebruik. Om het effect te achterhalen op het verloop van het urbanisatieproces gedurende de afgelopen anderhalve eeuw is echter enige nuancering nodig. De daling van de gemiddelde woningbezetting zette namelijk pas in na 1910. Tot dat jaar was er zelfs een stijging van 4,5 procent in 1850 tot 4,9 procent in 1910. In de periode van 1910 tot 1940 was er een daling tot 4,2 procent. Deze werd echter gedurende de oorlogsjaren weer gedeeltelijk tenietgedaan. Daarna zette de tendens van voor de oorlog zich weer voort: in 1970 was de gemiddelde woningbezetting gedaald tot 3,4 procent.⁴⁷ Inmiddels was de daling van de woningbezetting een vrij bekend verschijnsel geworden. Vermindering van de woningnood en verkleining van de gezinsgrootte zijn er de directe oorzaken van.⁴⁸

Voorzover ik weet heeft echter niemand rond 1970 voorzien dat de daling van de woningbezetting nadien verscherpt zou doorzetten. Daling van de bevolkingsgroei en daling van de gemiddelde woningbezetting gaan sinds 1970 hand in hand. Wat echter makkelijk over het hoofd wordt gezien, is dat het effect van de daling van de gemiddelde woningbezetting is gerelateerd aan de totale woningvoorraad. De capaciteit van de bestaande woningvoorraad neemt af en naarmate deze voorraad groter is zal de vraag naar meer woningen toenemen. De grote toename van de woningvoorraad na 1970 is een magistraal slotakkoord van de bevolkingsgroei die in het begin van de negentiende eeuw zijn aanvang nam en nu op zijn eind loopt.

In de periode 1970-2000 was 70 procent van de uitbreiding van de woningvoorraad nodig om te voorzien in de behoefte die voortkwam uit de verlaging van de woningbezetting, en was nog slechts 30 procent nodig vanwege de bevolkingsgroei (zie diagram 011). Tegelijkertijd is het aantal inwoners per hectare in de reeds bestaande stedelijke gebieden afgenomen met 30 procent, zodat daar het draagvlak van de voorzieningen, zoals scholen en winkels, werd uitgehold. Als er na de periode van wederopbouw en economische voorspoed in de jaren zeventig gesproken wordt over een stedelijke crisis, dan zijn dit in elk geval enkele aspecten daarvan.⁴⁹

Deze crisisverschijnselen zijn duidelijk zichtbaar in de groep van negen steden die we meer gedetailleerd zullen bestuderen. Van deze steden zijn het de vier kleinere steden – Dordrecht, Leiden, Delft en Gouda – die in de periode 1970-2000 nog zijn gegroeid. Het aantal inwoners van de vijf grotere steden – Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Haarlem – is in dezelfde periode gedaald. Hiervoor woorden te gebruiken als 'leegloop' of 'stadsvlucht' lijkt misplaatst. Ongenoegen met de stad als leefomgeving kan een rol hebben gespeeld, maar van leegstand was geen sprake. Integendeel; er waren en zijn nu nog lange lijsten van woningzoekenden. Het lijkt eenvoudig zo dat de capaciteit van de woningvoorraad van deze steden was verminderd, dat ze niet meer over voldoende grond beschikten om het bebouwd gebied uit te breiden en dat ze ook niet in staat waren dit gebrek te compenseren door verdichting van de bestaande woongebieden. Het enige lichtpuntje werd in veel gevallen geboden door vrijkomende industrie- en havengebieden, die benut konden worden voor woningbouw.

Het is duidelijk dat de implicaties van de opeenvolgende stappen in de urbanisatie niet zonder meer af te lezen zijn van de kaarten van het Randstadgebied die we hier presenteren. De kaarten tonen de opeenvolgende uitbreidingen van het bebouwd gebied van de steden en de verschillende infrastructuren die zijn toegevoegd. De aard van de bebouwing in de verschillende stadsuitbreidingen en de ingrepen in de eerder gerealiseerde stadsdelen kunnen alleen zichtbaar worden gemaakt door analyses van de afzonderlijke steden. Daarbij kan niemand eromheen dat de productie van de Nederlandse steden sinds de Woningwet van 1901 op alle niveaus wordt geleid door ontwerpactiviteiten en dus door architectonische en stedenbouwkundige voorstellingen, van zowel de steden die men tot stand wilde brengen als van de steden die men wenste te voorkomen.

Hoe verleidelijk ook, wij wagen ons niet aan voorspellingen. Wij hebben ons voorgenomen de blauwdruk van verstedelijkingsbewegingen in de afzonderlijke Hollandse steden nauwkeurig in kaart te brengen. Zo hopen we een beter begrip te krijgen van het leven van deze nederzettingen en het stedelijk landschap dat ze vormen. Met Otto Neurath denken we dat een visuele voorstelling een krachtig hulpmiddel is in de overdracht van wetenschappelijke kennis. Bovendien waarderen we, met vele anderen die op dit terrein werkzaam zijn, de vroegere kaarten en tekeningen als belangrijk bronnenmateriaal. Om deze redenen menen we dat een *Atlas van de Randstad Holland* de beste vorm is voor de presentatie van ons onderzoek.

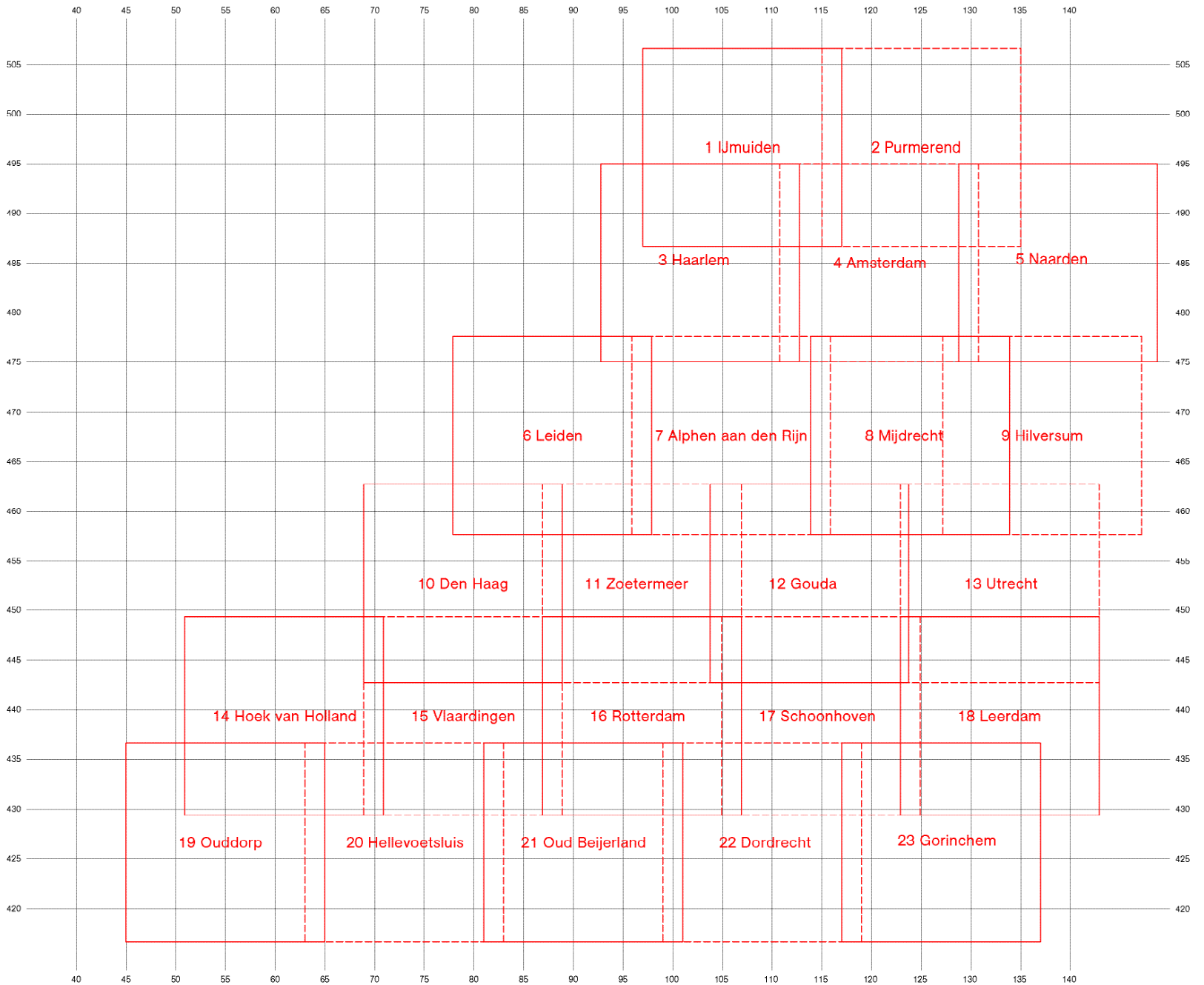
Op het punt van de berekening van de woningbezetting zijn een aantal belangrijke fouten geslopen in de studie van Hereijgers en Van Velzen, *De naoorlogse stad* (zie noot 3), p. 47. Deze fouten zijn terug te voeren op een verkeerde vaststelling van de woningvoorraad voor de jaren 1940 en 1970 in het diagram van de 'Totale woningvoorraad in Nederland'.

In Amsterdam was in 1930 de gemiddelde woningbezetting 3,74 personen en in het aup werd al rekening gehouden met een verdere daling tot 3,34. *Algemeen uitbreidingsplan van Amsterdam, nota van toelichting*. Amsterdam 1934, pp. 78-79. Zie ook bijlage iv.

Van der Cammen en De Klerk, *Ruimtelijke ordening* (zie noot 34).

Atlas Randstad Holland

Henk Engel, Iskandar Pané, Olivier van der Bogt





spoorwegen
railroads



hoofdwegen
main roads



water



bebouwd stedelijk gebied tot 1850
built-up urban area till 1850



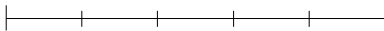
bebouwd stedelijk gebied van 1850 tot 1940
built-up urban area from 1850 till 1940



bebouwd stedelijk gebied van 1940 tot 1970
built-up urban area from 1940 till 1970



bebouwd stedelijk gebied van 1970 tot 2000
built-up urban area from 1970 till 2000



5 km

(1) IJmuiden

100

105

110

115

505

505

500

500

495

495

490

490

100

105

110

115

(5) Haarlem

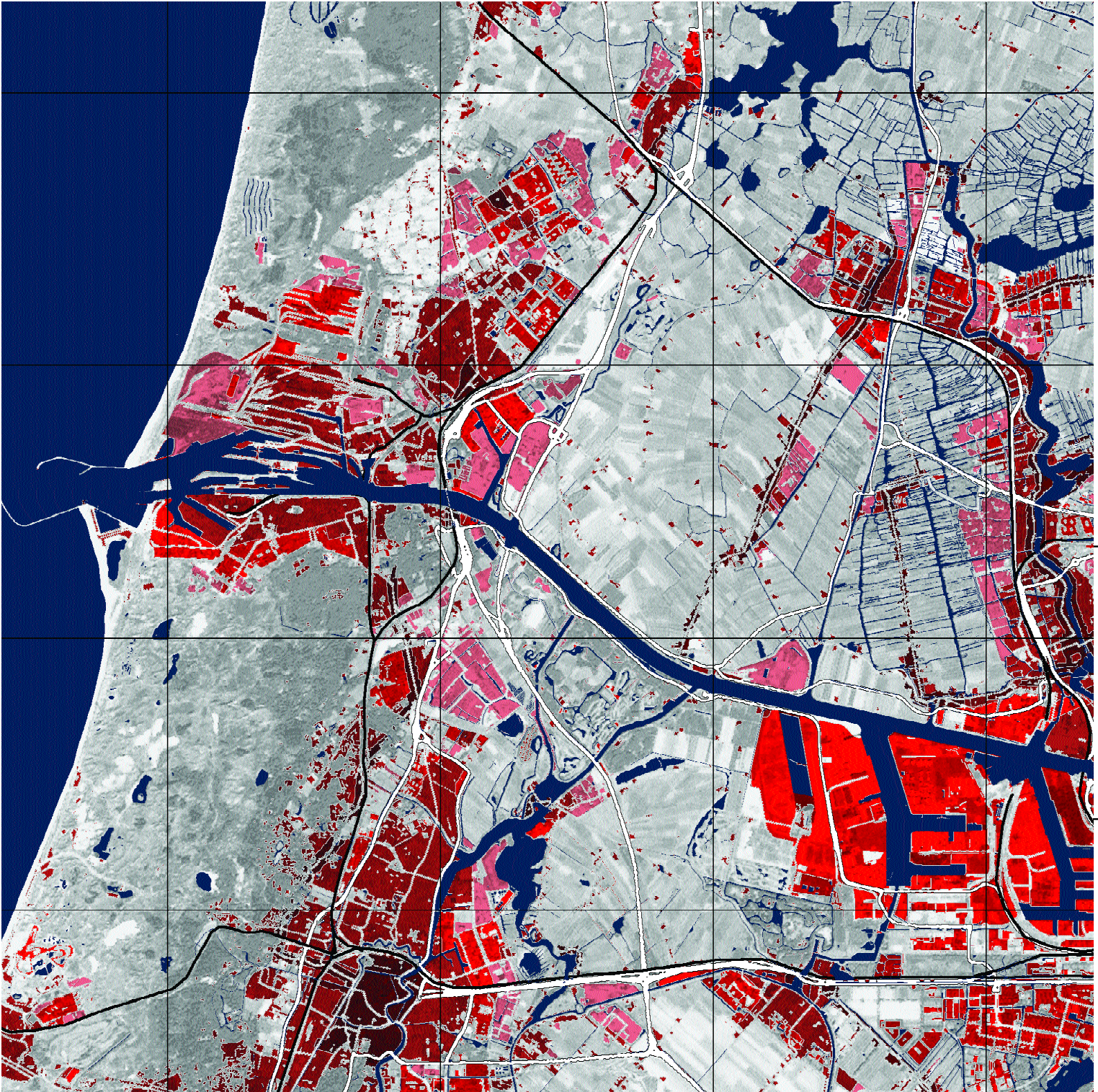
(4) Amsterdam

(2) Purmerend

(4) Amsterdam

OverHolland 2 – Architectonische studies voor de Hollandse stad

47



(2) Purmerend

120

125

130

135

505

505

500

500

495

495

490

490

115

120

125

130

135

(4) Amsterdam

(5) Naarden

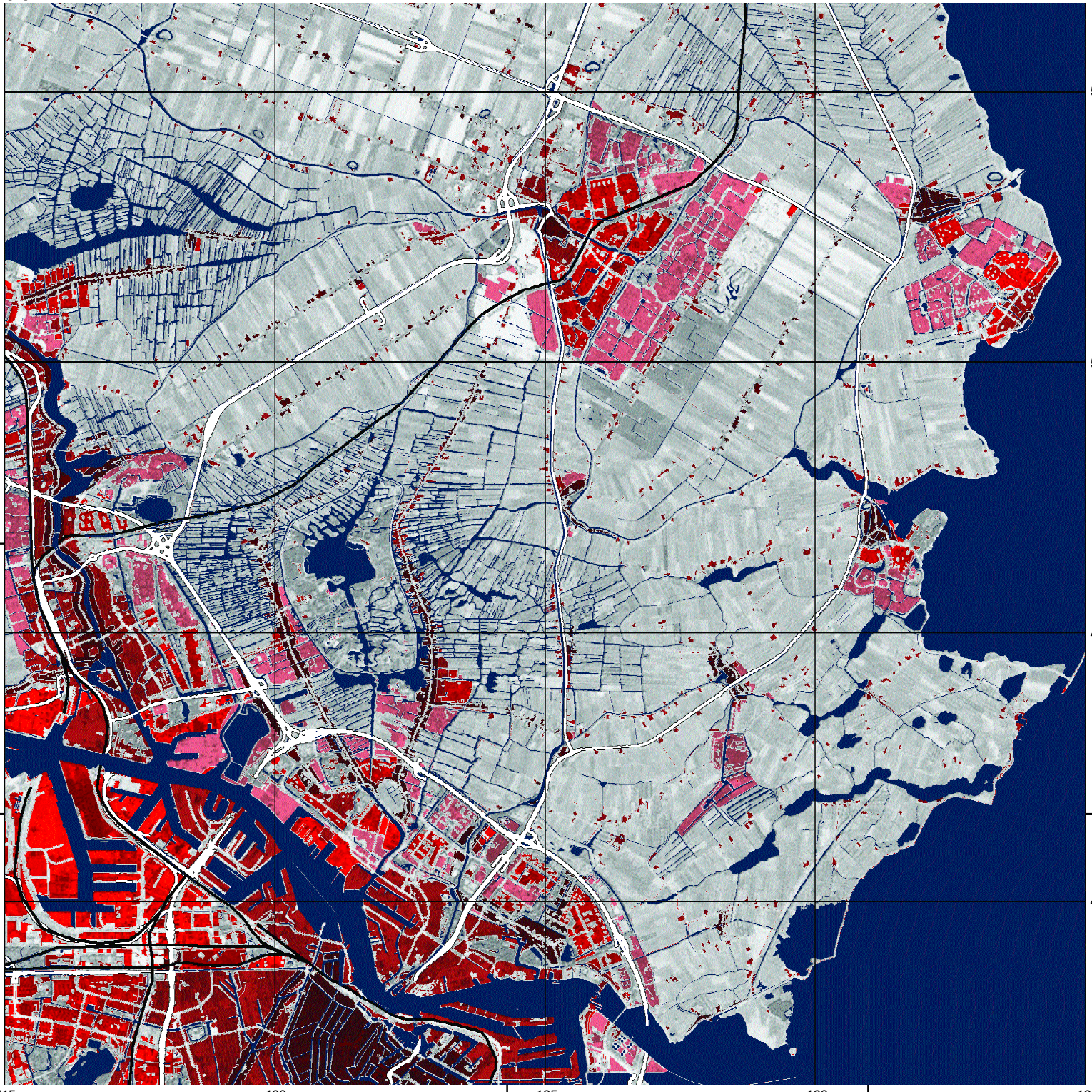
(1) IJmuiden

(4) Amsterdam

(5) Naarden

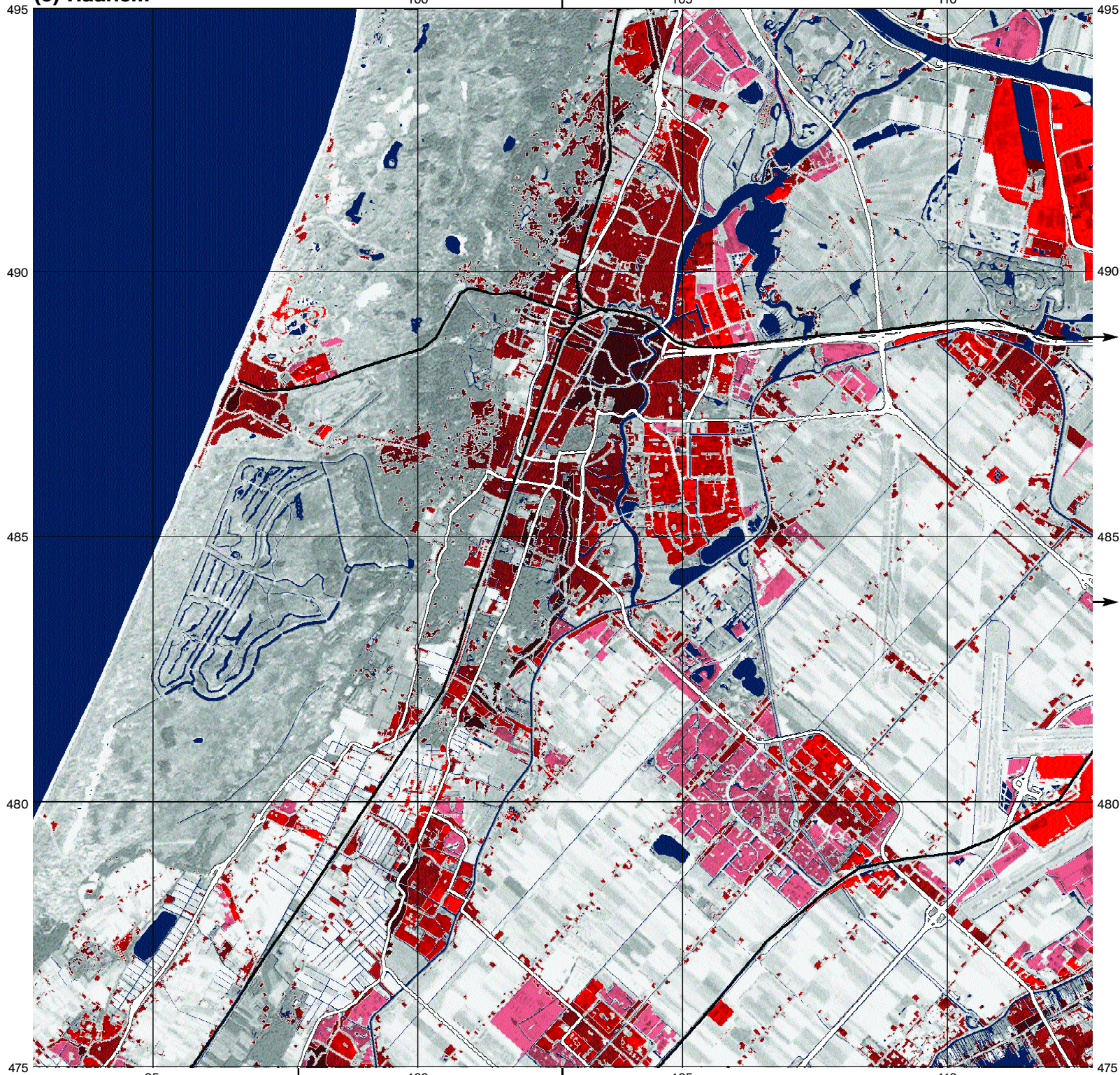
Atlas Rendstad Holland – Henk Engel e.a.

48



(3) Haarlem

(1) IJmuiden



OverHolland 2 – Architectonische studies voor de Hollandse stad

(4) Amsterdam

49

(6) Leiden

(7) Alphen aan den Rijn

(4) Amsterdam

(1) IJmuiden

(2) Purmerend

115

120

125

130

495

495

(1) IJmuiden

(2) Purmerend

490

490

(3) Haarlem

(5) Naarden

485

485

(7) Alphen aan den Rijn

(9) Hilversum

480

480

475

475

115

120

125

130

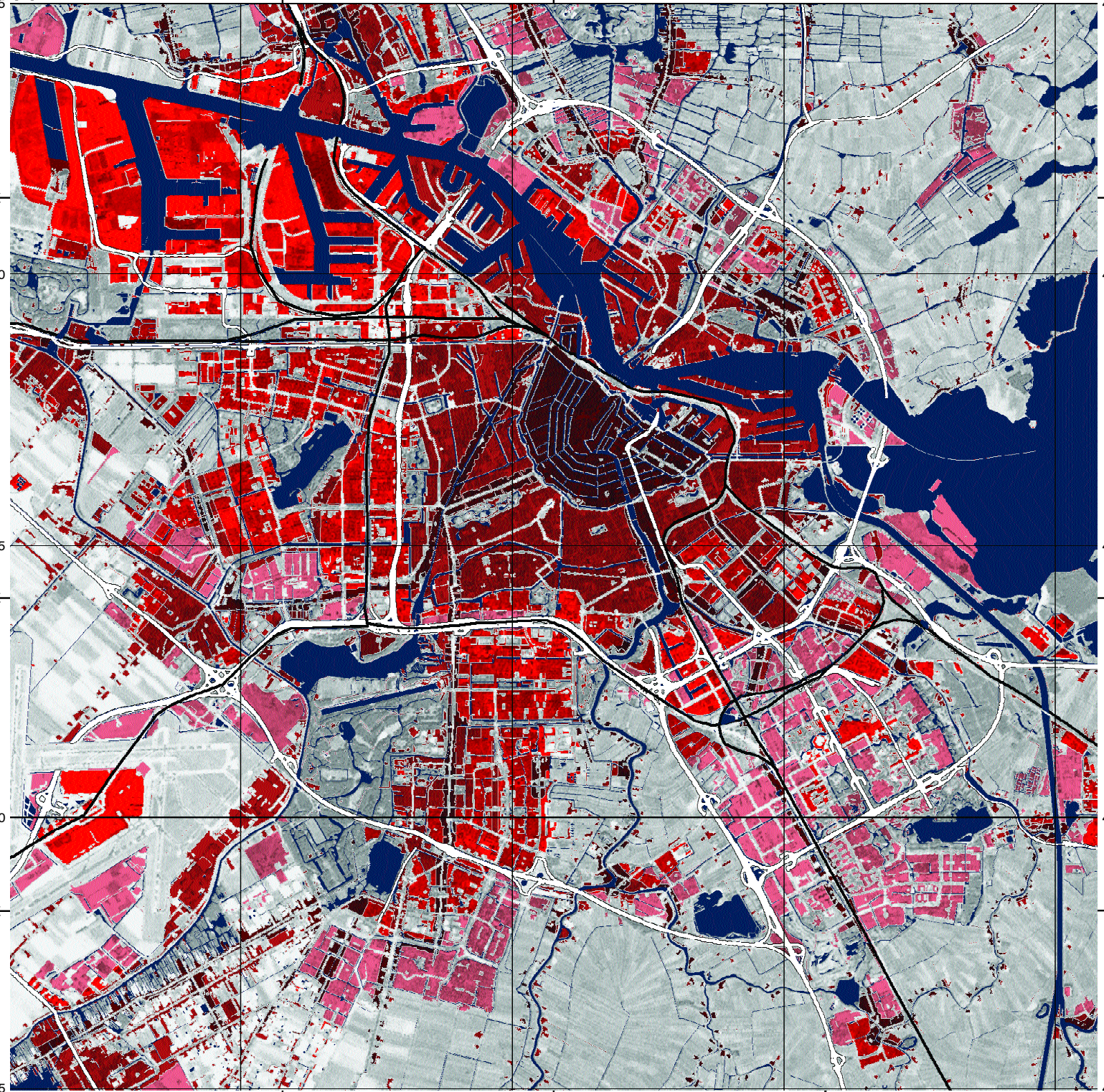
(7) Alphen aan den Rijn

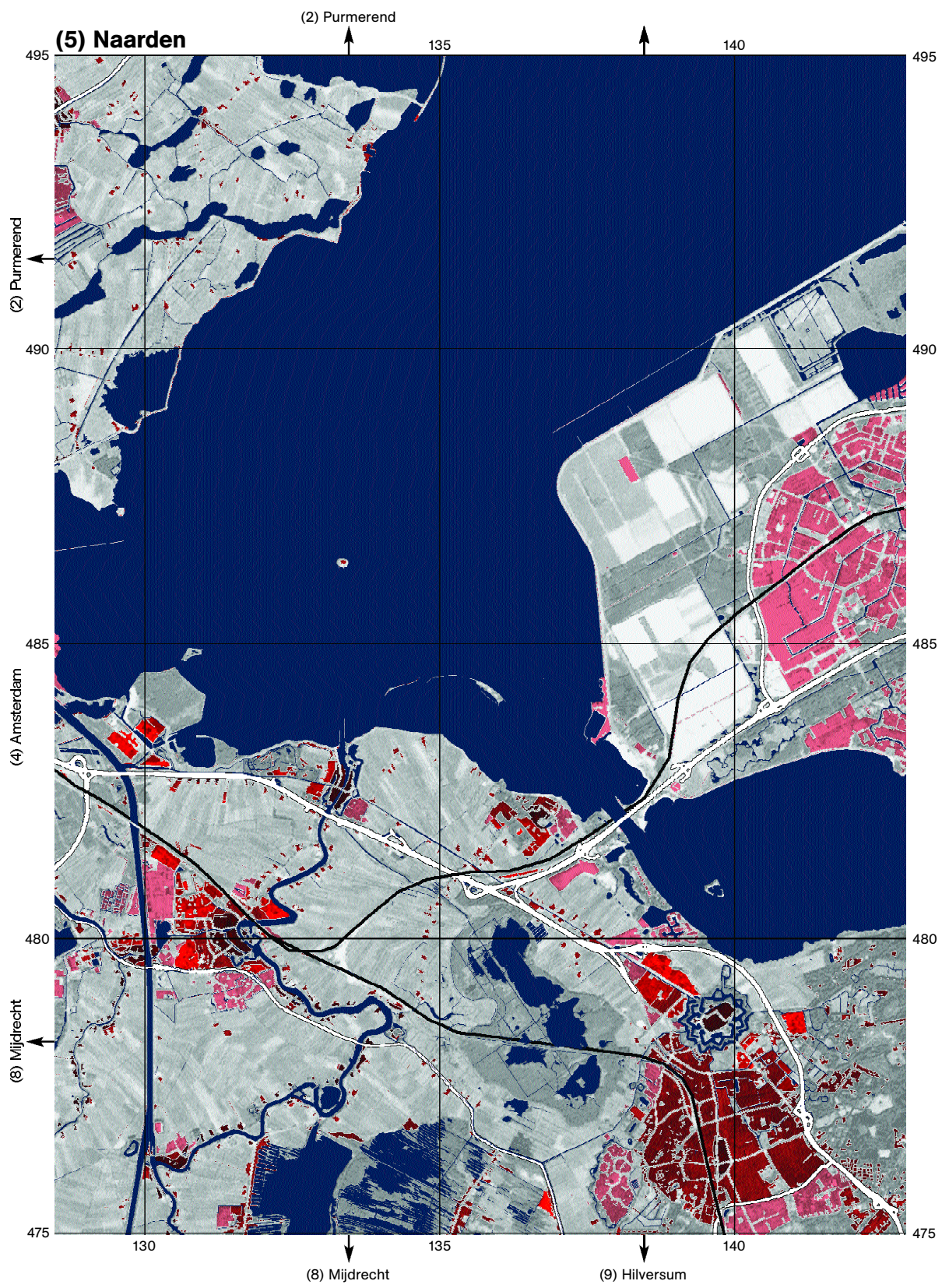
(8) Mijdrecht

(9) Hilversum

Atlas Randstad Holland – Henk Engel e.a.

50





(6) Leiden

85

90

(3) Haarlem

95

475

470

465

460

475

470

465

460

(3) Haarlem

(7) Alphen aan de Rijn

(11) Zoetermeer

80

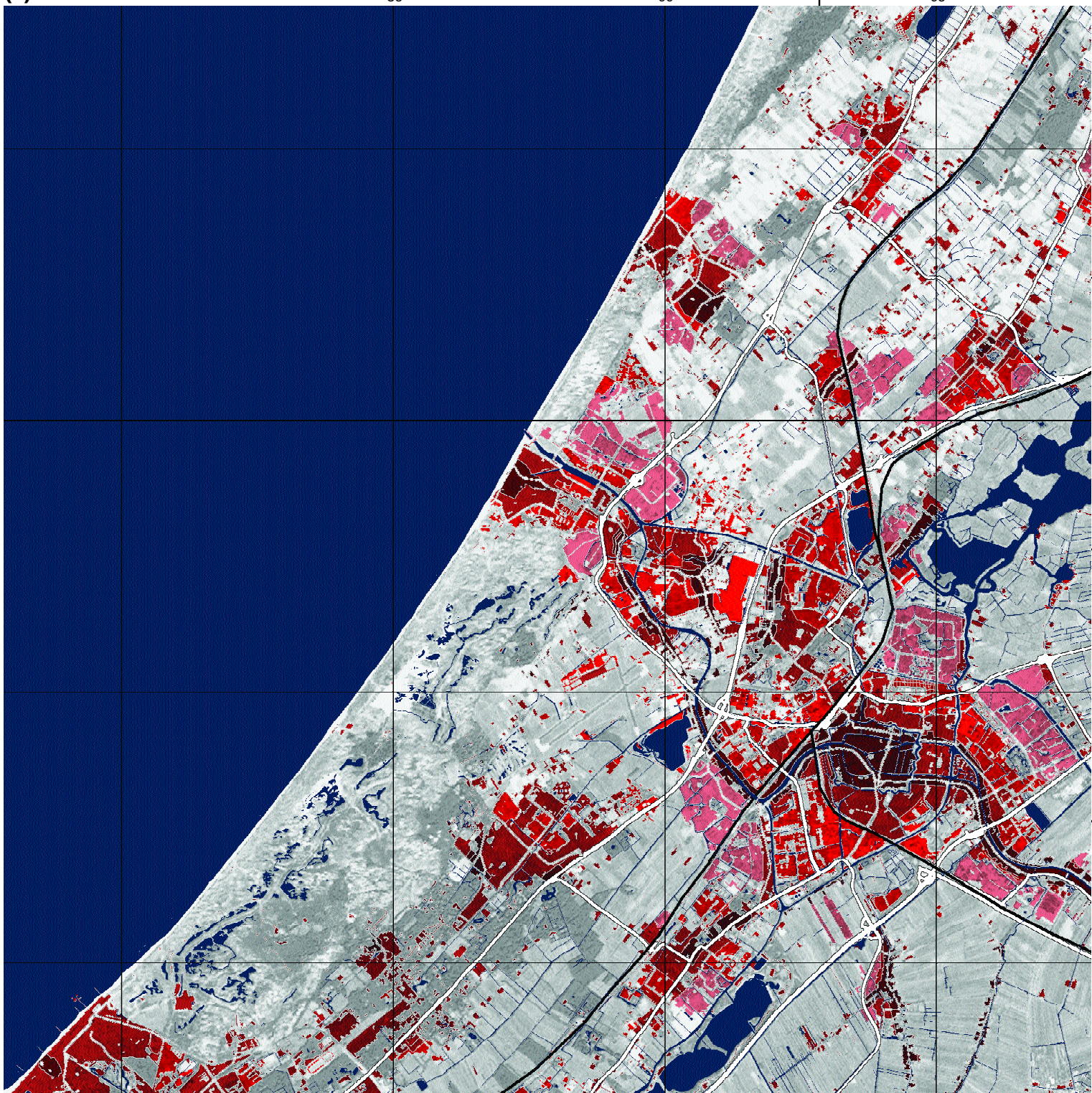
85

90

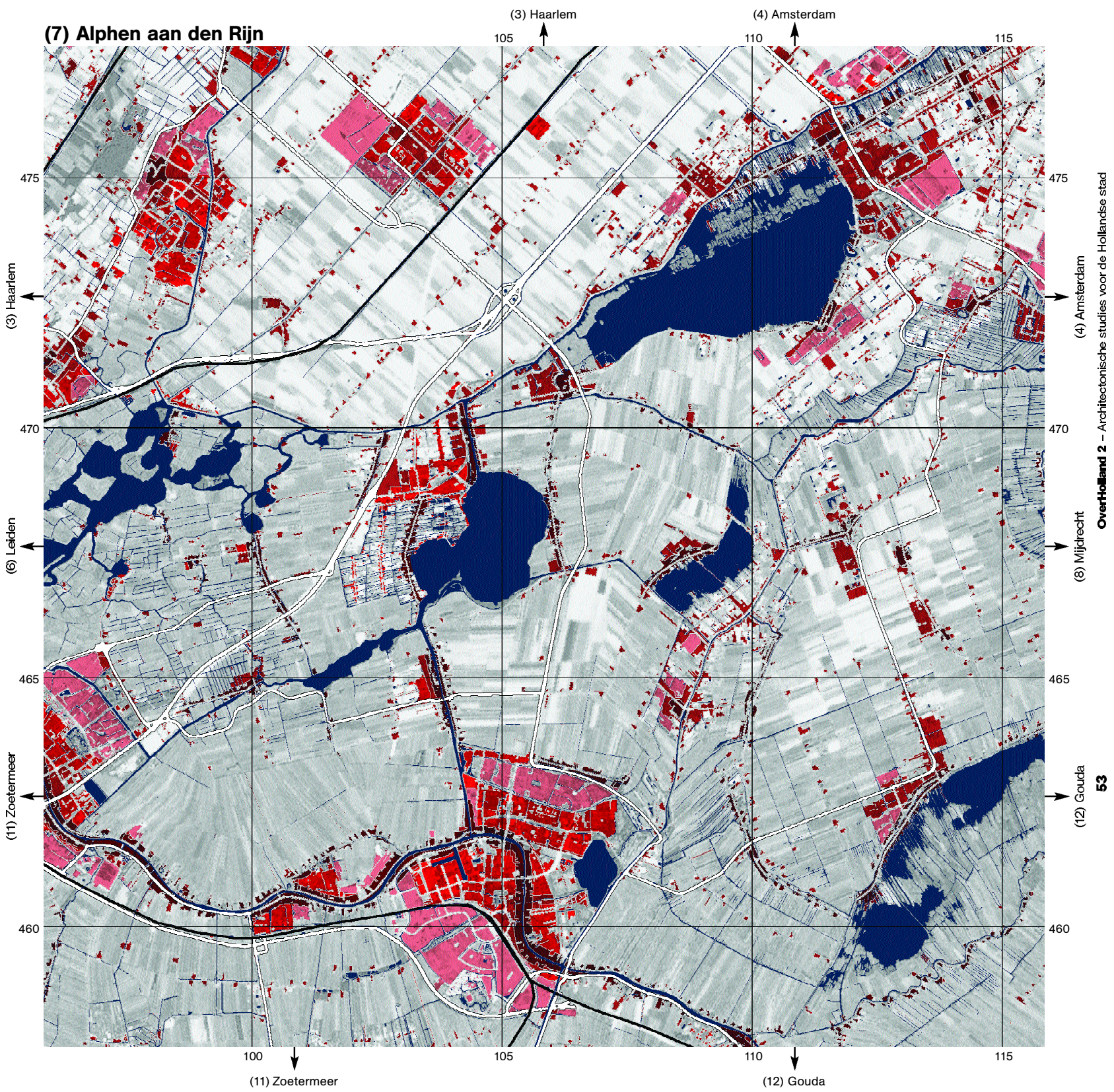
95

(10) Den Haag

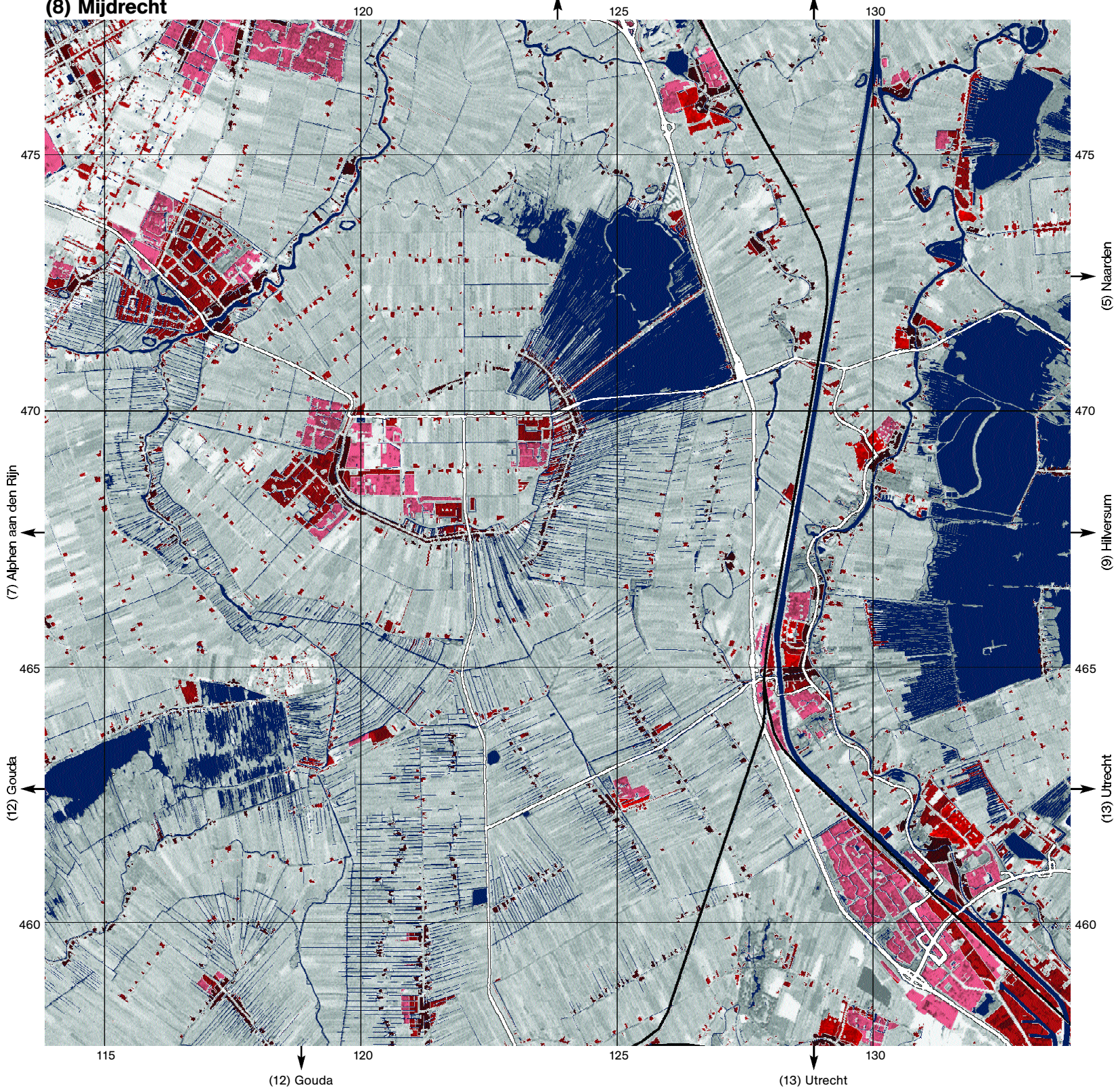
(11) Zoetermeer



(7) Alphen aan den Rijn



(8) Mijdrecht



(9) Hilversum

(4) Amsterdam

(5) Naarden

475

130

135

140

475

470

470

(8) Mijdrecht

465

465

(13) Utrecht

460

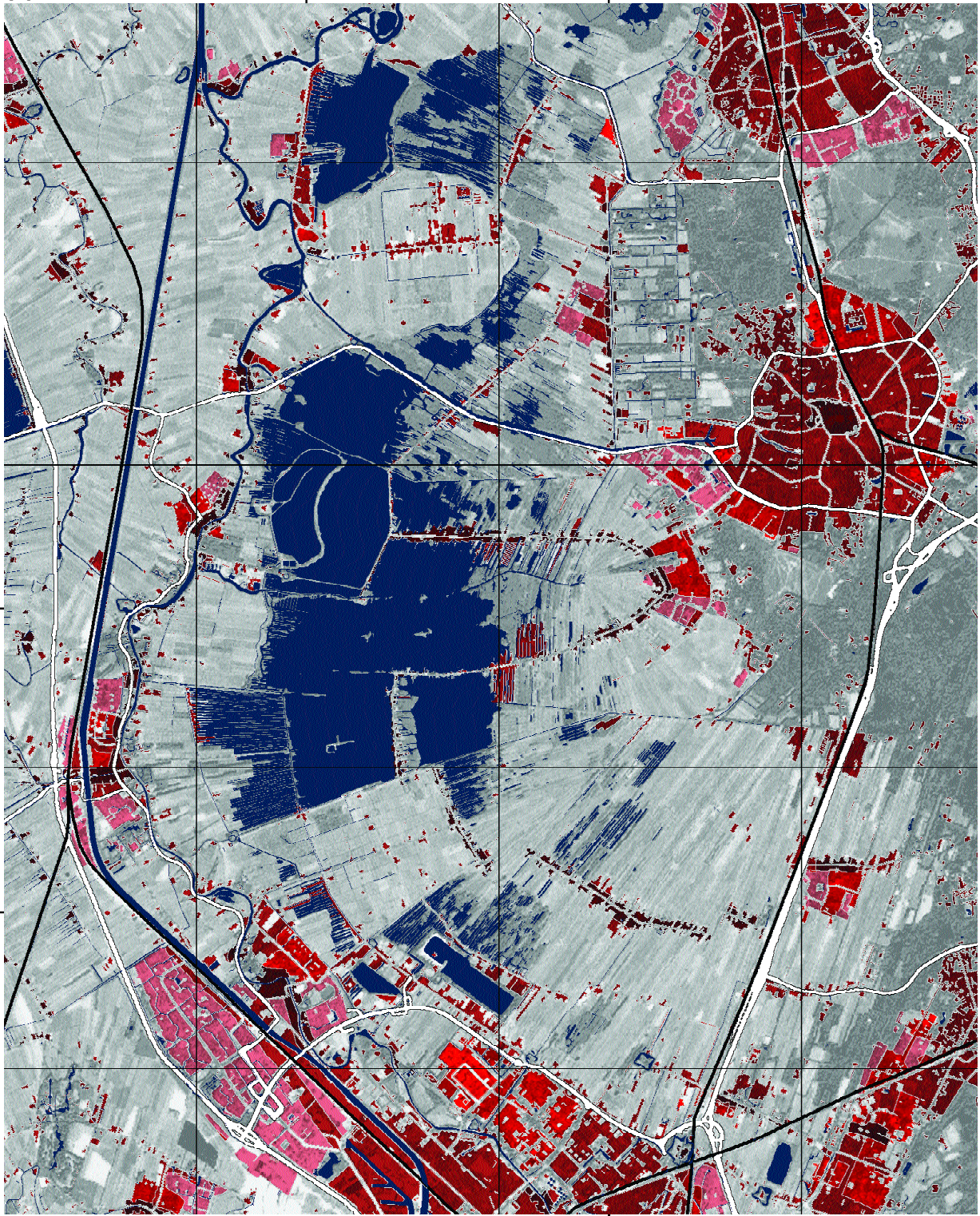
460

130

135

140

(13) Utrecht



(10) Den Haag

75

80

(6) Leiden

85

460

455

450

445

460

455

450

445

(6) Leiden

(11) Zoetermeer

(16) Rotterdam

Atlas Randstad Holland – Henk Engel e.a.

56

(14) Hoek van Holland

(14) Hoek van Holland

(15) Vlaardingen

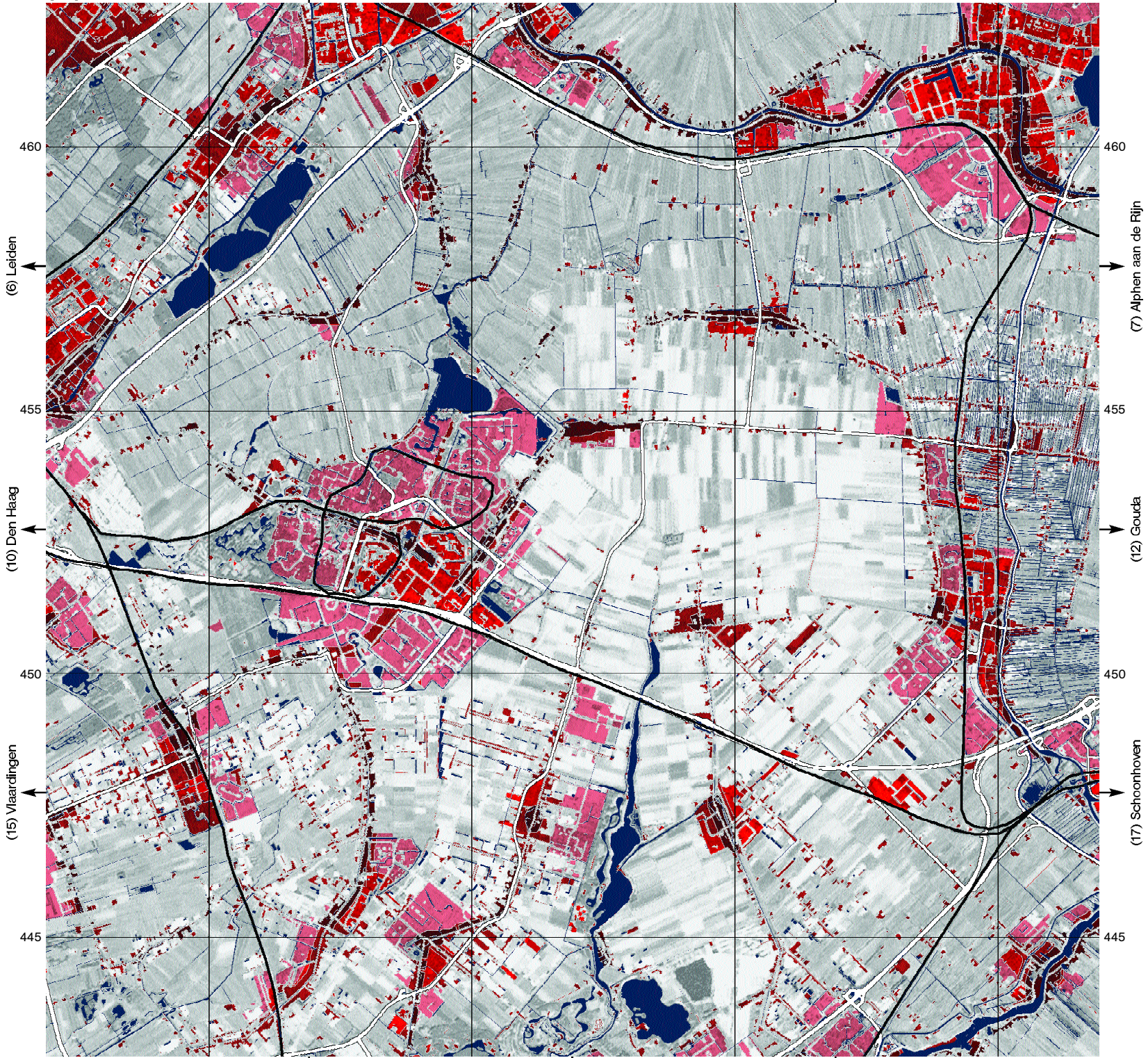
(16) Rotterdam



(11) Zoetermeer

(6) Leiden

(7) Alphen aan den Rijn



(6) Leiden

(10) Den Haag

(15) Vlaardingen

(7) Alphen aan den Rijn

(12) Gouda

(17) Schoonhoven

(15) Vlaardingen

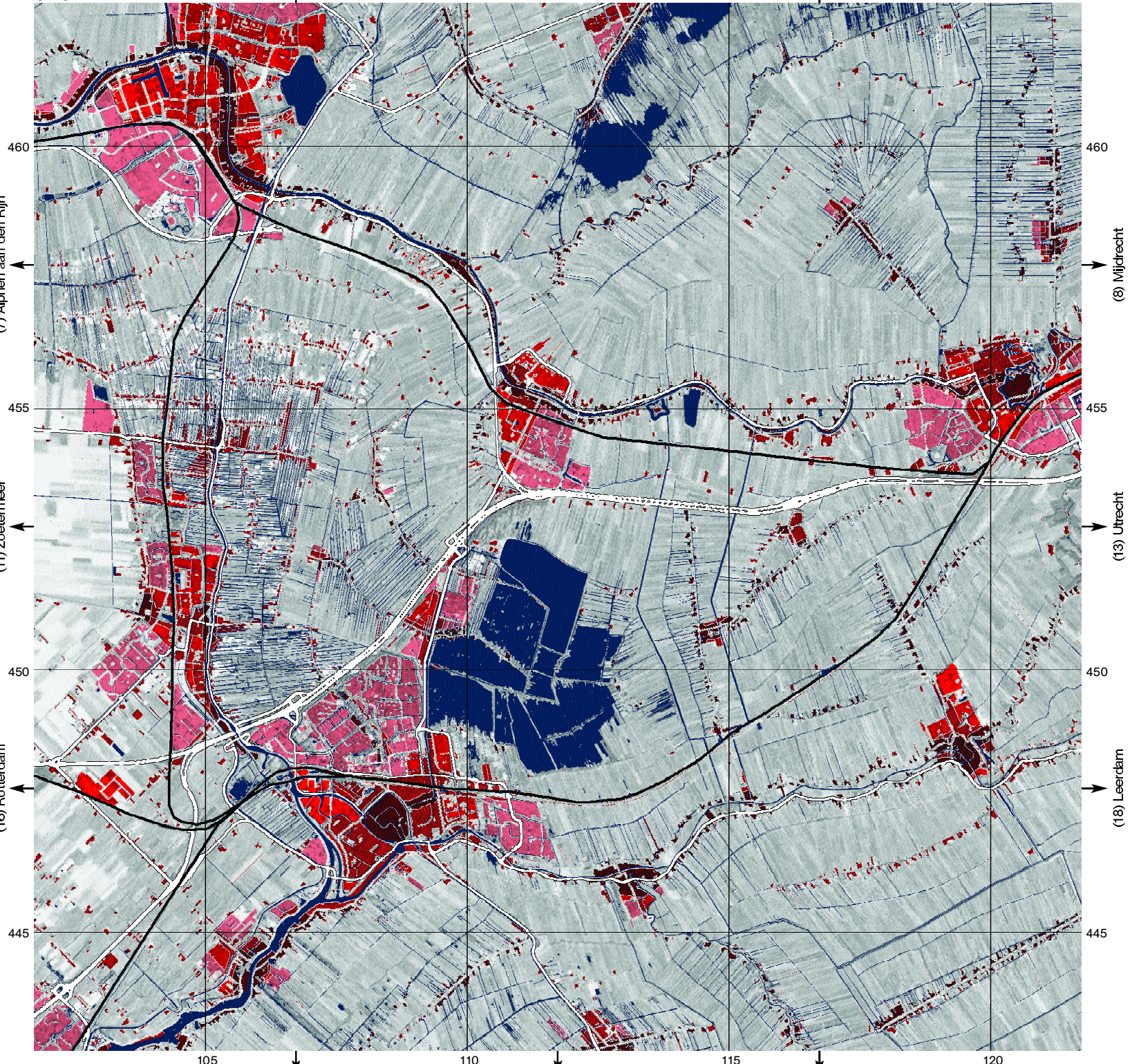
(16) Rotterdam

(17) Schoonhoven

(12) Gouda

(7) Alphen aan den Rijn

(8) Mijdrecht



(7) Alphen aan den Rijn

(11) Zoetermeer

(16) Rotterdam

(8) Mijdrecht

(13) Utrecht

(18) Leerdam

(16) Rotterdam

(17) Schoonhoven

(18) Leerdam

(13) Utrecht

(8) Mijdrecht

(9) Hilversum

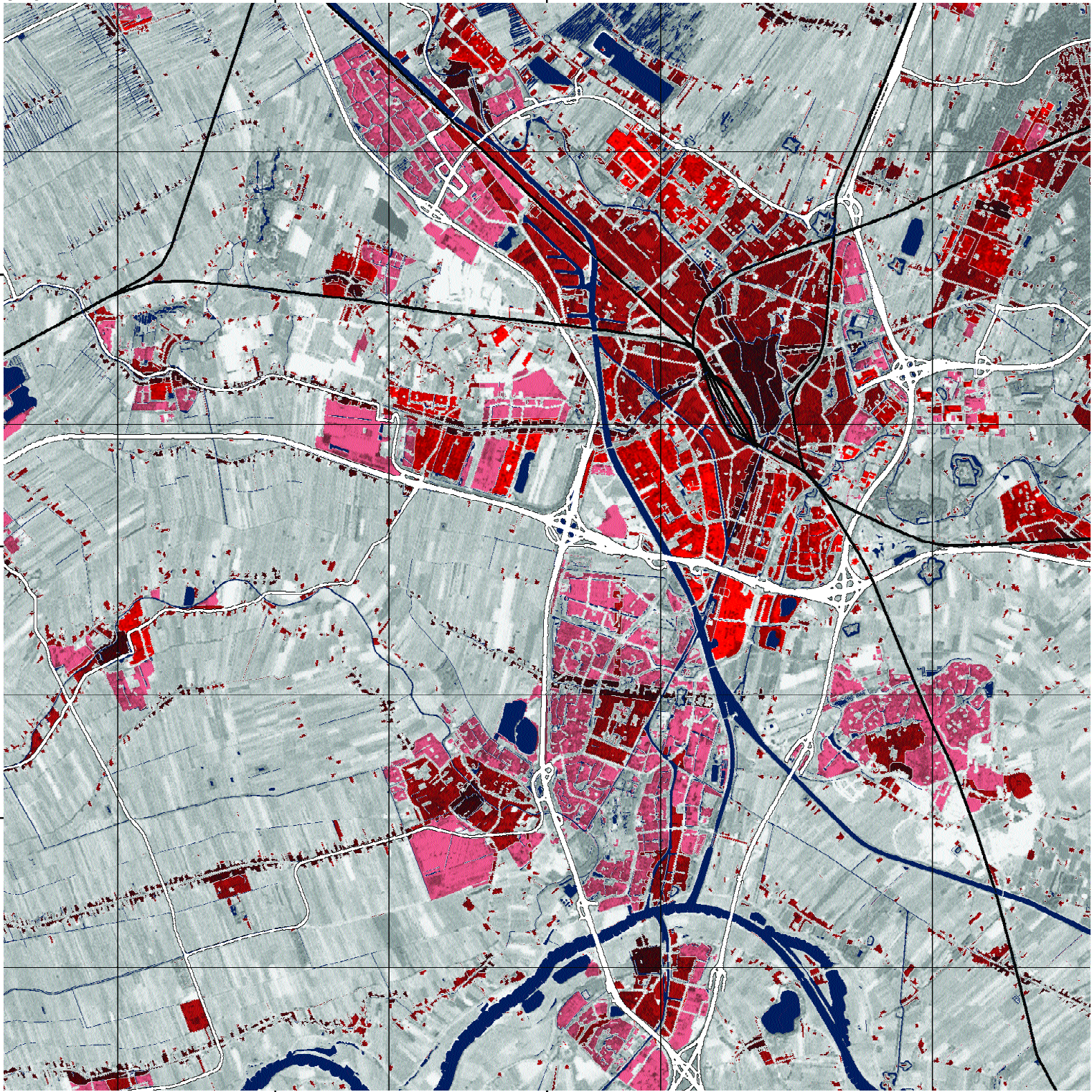
(8) Mijdrecht

(12) Gouda

(17) Schoonhoven

(17) Schoonhoven

(18) Leerdam



(14) Hoek van Holland

60

(10) Den Haag

70

445

440

435

430

445

440

435

430

Atlas Randstad Holland – Henk Engel e.a.

60

(19) Ouddorp

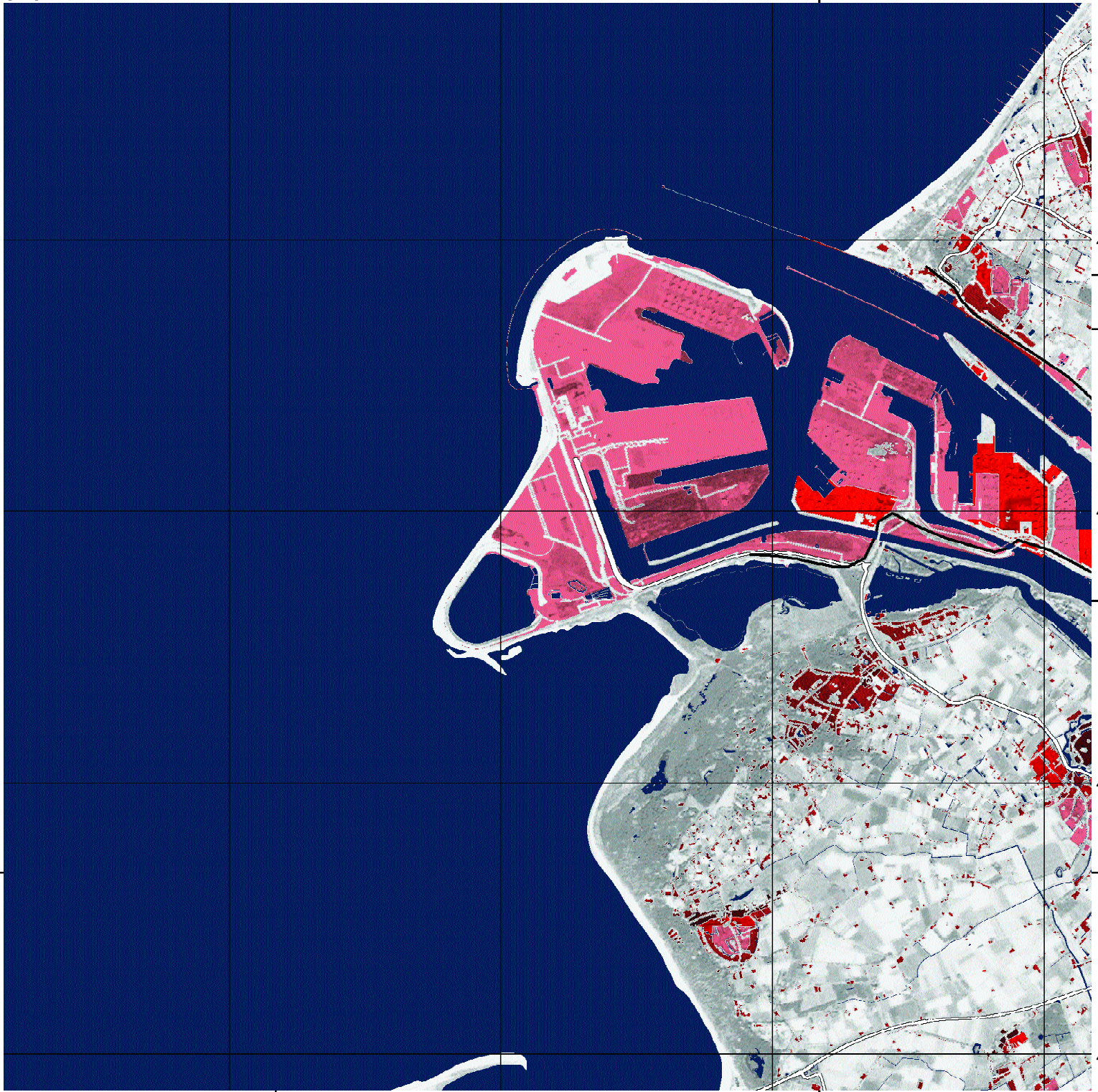
(19) Ouddorp

(20) Hellevoetsluis

(10) Den Haag

(15) Maardingen

(20) Hellevoetsluis



(15) Vlaardingen

(14) Hoek van Holland

(10) Den Haag

(11) Zoetermeer

75

80

85

445

445

440

440

(14) Hoek van Holland

(11) Zoetermeer

(16) Rotterdam

435

435

(20) Hellevoetsluis

(21) Oud Beijerland

430

430

70

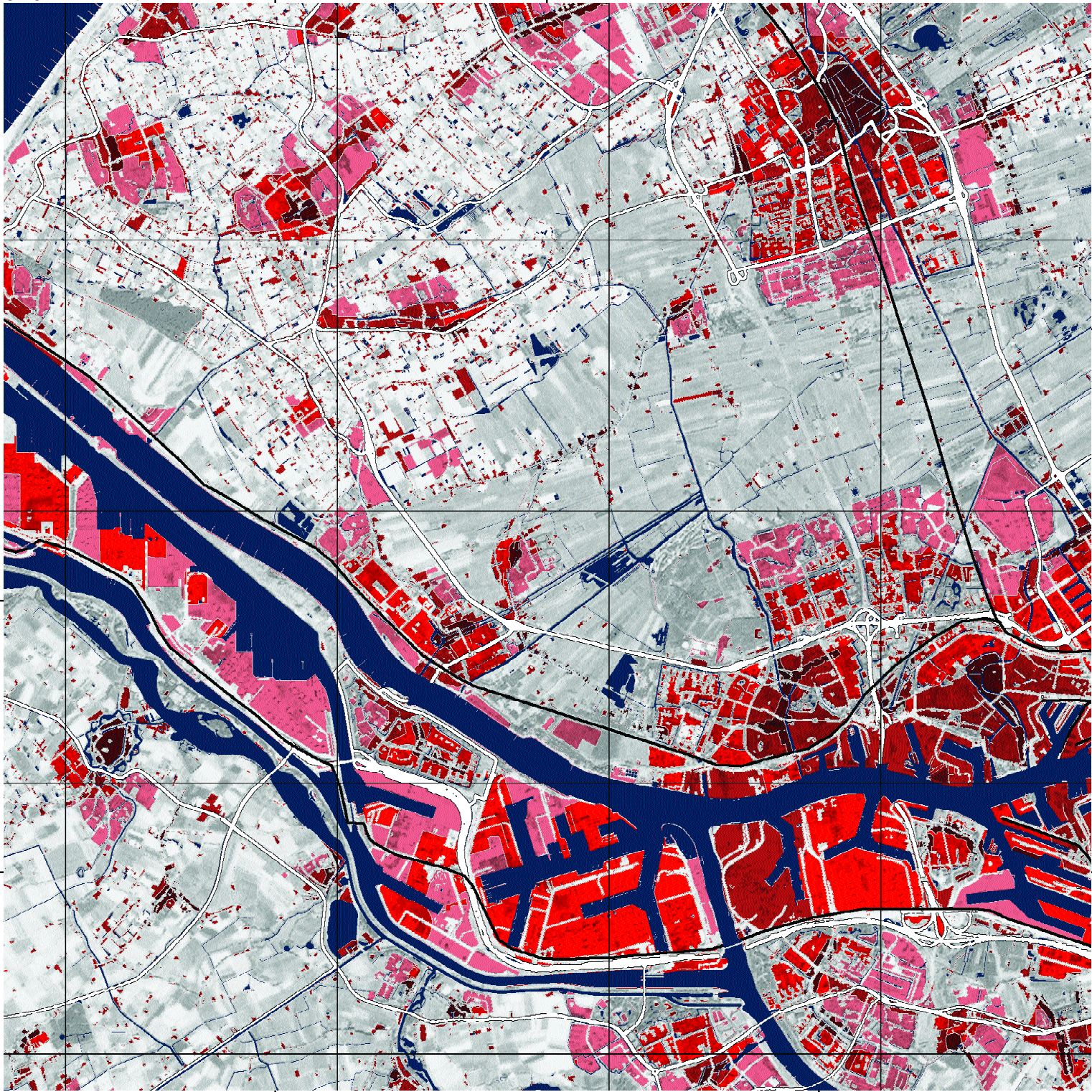
75

80

85

(20) Hellevoetsluis

(21) Oud Beijerland



(16) Rotterdam

(10) Den Haag

(11) Zoetermeer

(12) Gouda

445
440
435
430

445
440
435
430

90

95

100

105

(21) Oud Beijerland

(22) Dordrecht

Atlas Randstad Holland – Henk Engel e.a.

(10) Den Haag

(15) Vlaardingen

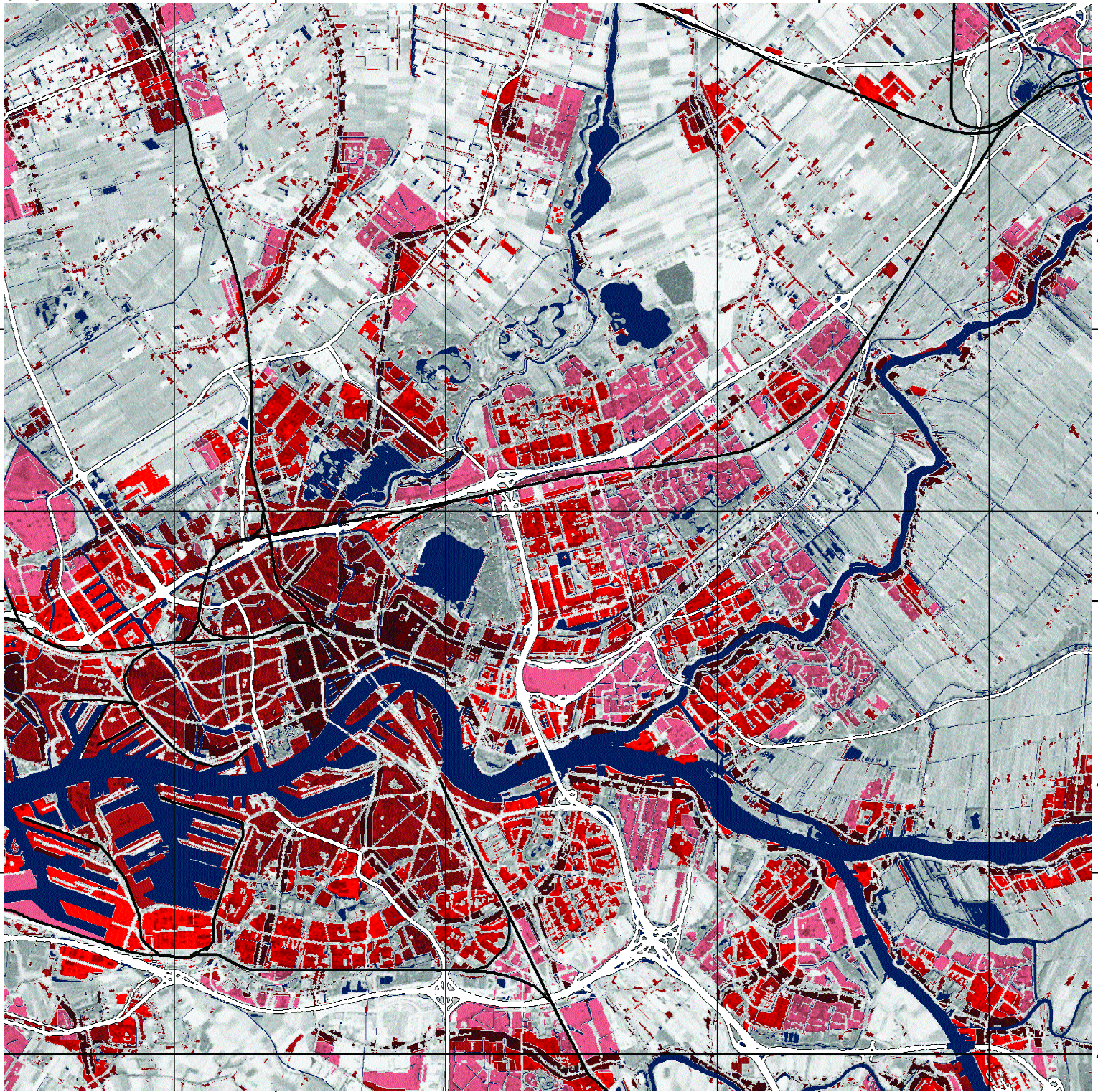
(21) Oud Beijerland

(12) Gouda

(17) Schoonhoven

(22) Dordrecht

62



(17) Schoonhoven

(11) Zoetermeer

(12) Gouda

(13) Utrecht

(11) Zoetermeer

(16) Rotterdam

(22) Dordrecht

(13) Utrecht

(18) Leerdam

(23) Gorinchem

445

440

435

430

445

440

435

430

105

110

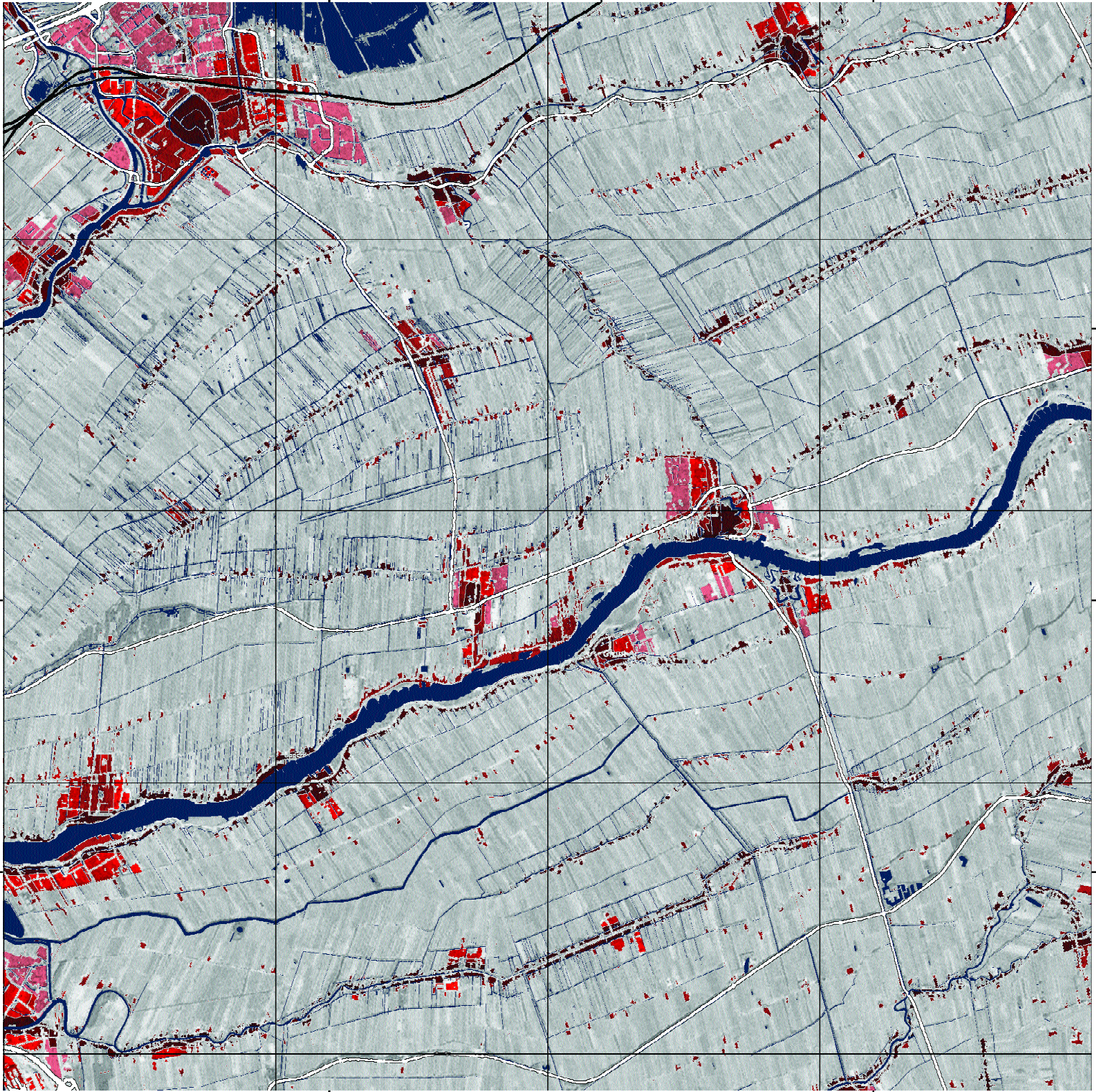
115

120

125

(22) Dordrecht

(23) Gorinchem



(18) Leerdam

(12) Gouda

(13) Utrecht

130

135

140

445

445

440

440

435

435

430

430

125

130

135

140

(23) Gorinchem

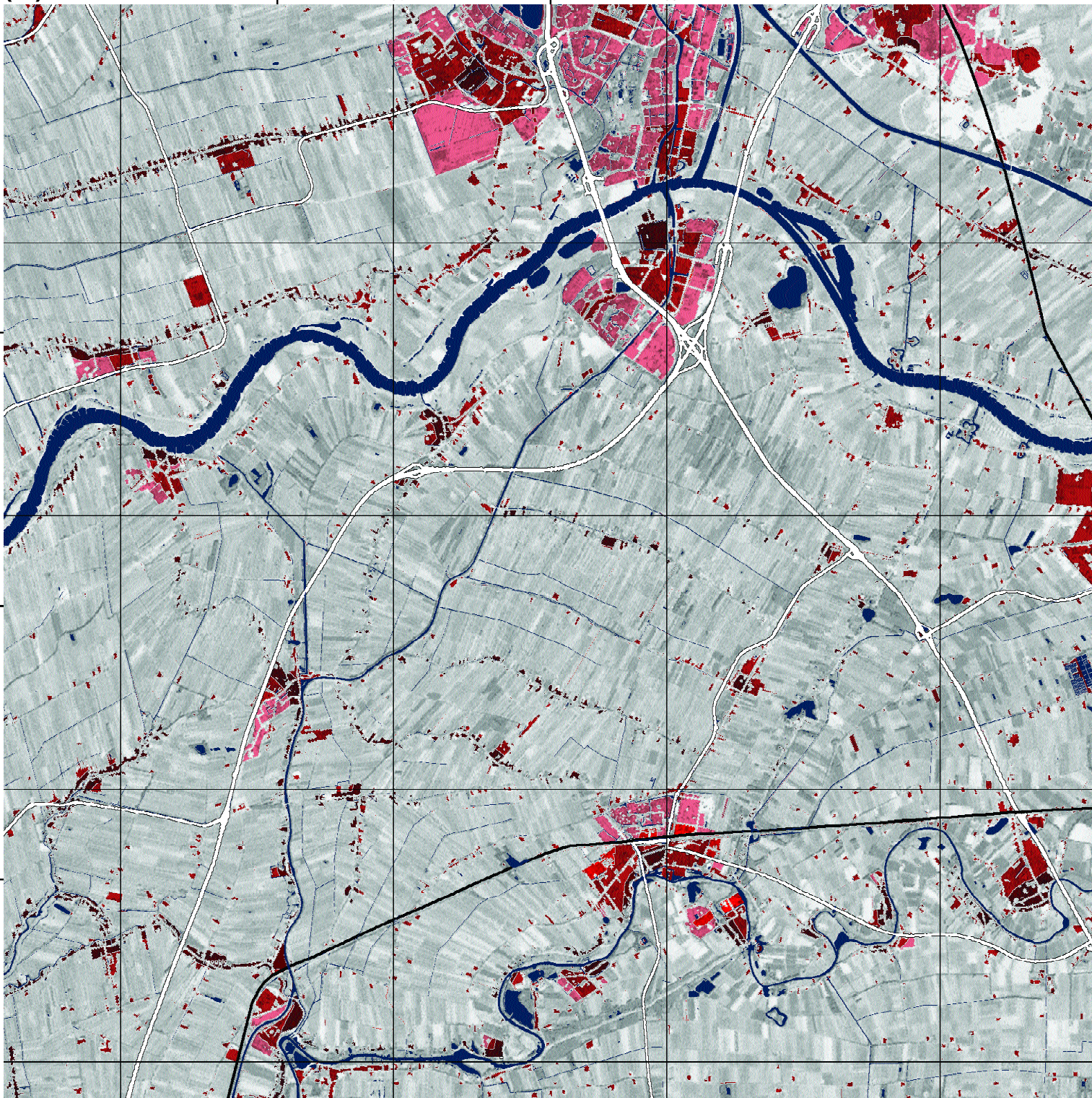
Atlas Randstad Holland – Henk Engel e.a.

(12) Gouda

(17) Schoonhoven

(23) Gorinchem

64



(19) Ouddorp

50

(14) Hoek van Holland

55



60

65

435

430

425

420

45

50

55

60

65



(14) Hoek van Holland
→
(20) Hellevoetsluis
→

OverHolland 2 – Architectonische studies voor de Hollandse stad

(20) Hellevoetsluis

(14) Hoek van Holland

(15) Vlaardingen

70

75

80

435

435

430

430

425

425

420

420

65

70

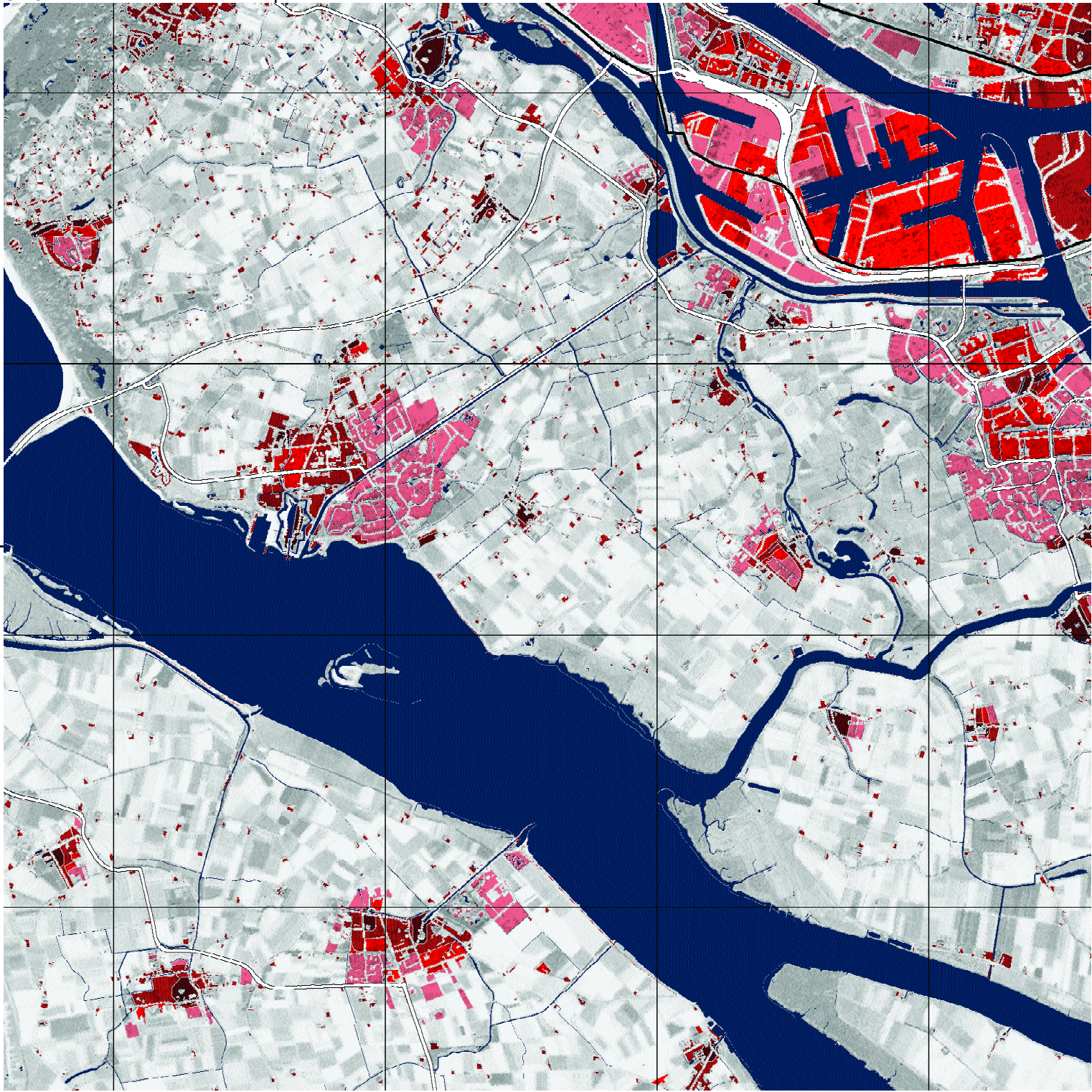
75

80

(15) Vlaardingen

(21) Oud Bijerland

(19) Oudtloorp



(21) Oud Beijerland

(15) Vlaardingen

(16) Rotterdam

100

435

435

(15) Vlaardingen

(16) Rotterdam

430

430

(20) Hellevoetsluis

(22) Dordrecht

425

425

420

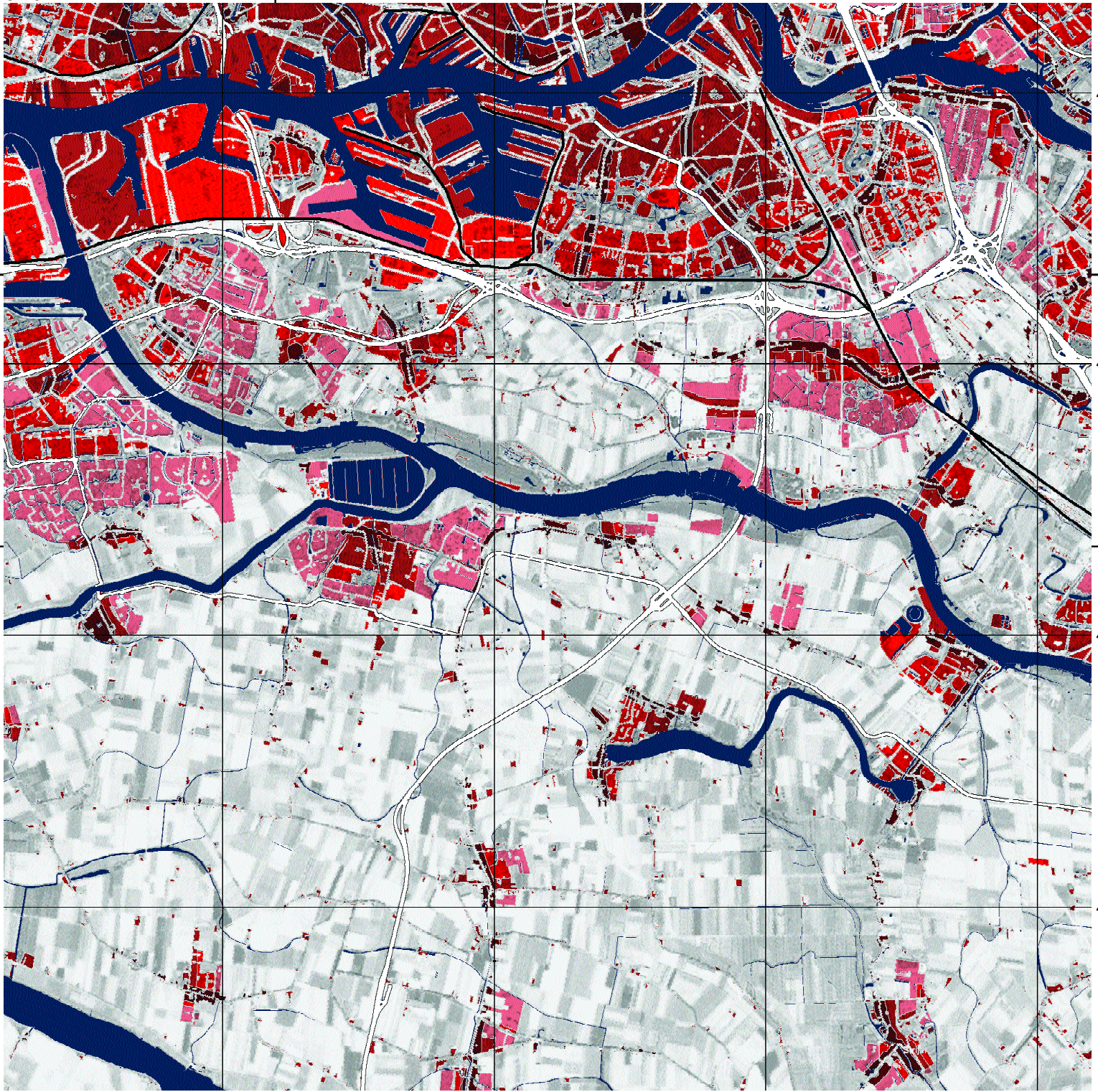
420

85

90

95

100



(22) Dordrecht

(16) Rotterdam

(17) Schoonhoven

105

110

115

435

435

(16) Rotterdam

(17) Schoonhoven

430

430

(21) Oud Bijeerland

(23) Gorinchem

425

425

68

420

420

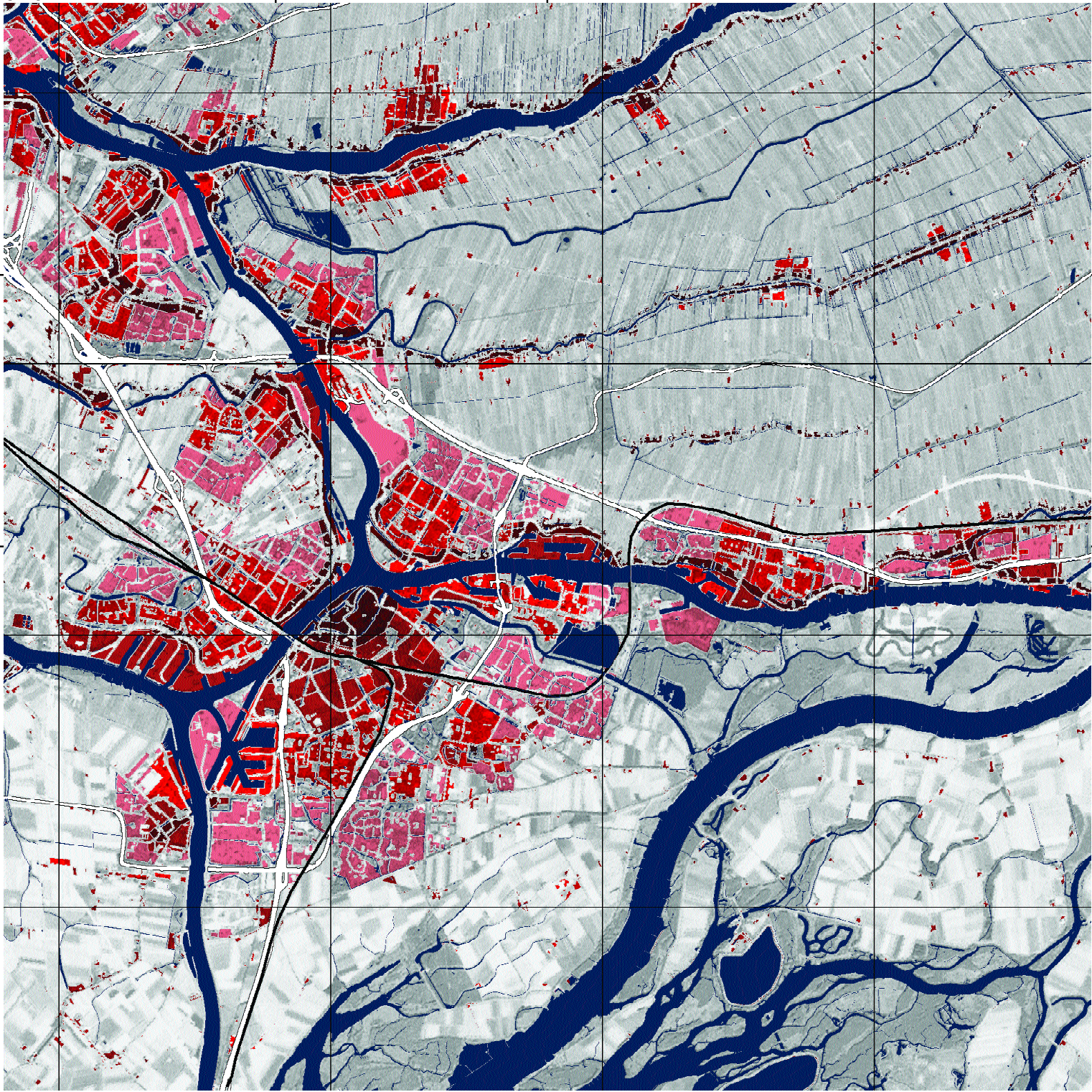
100

105

110

115

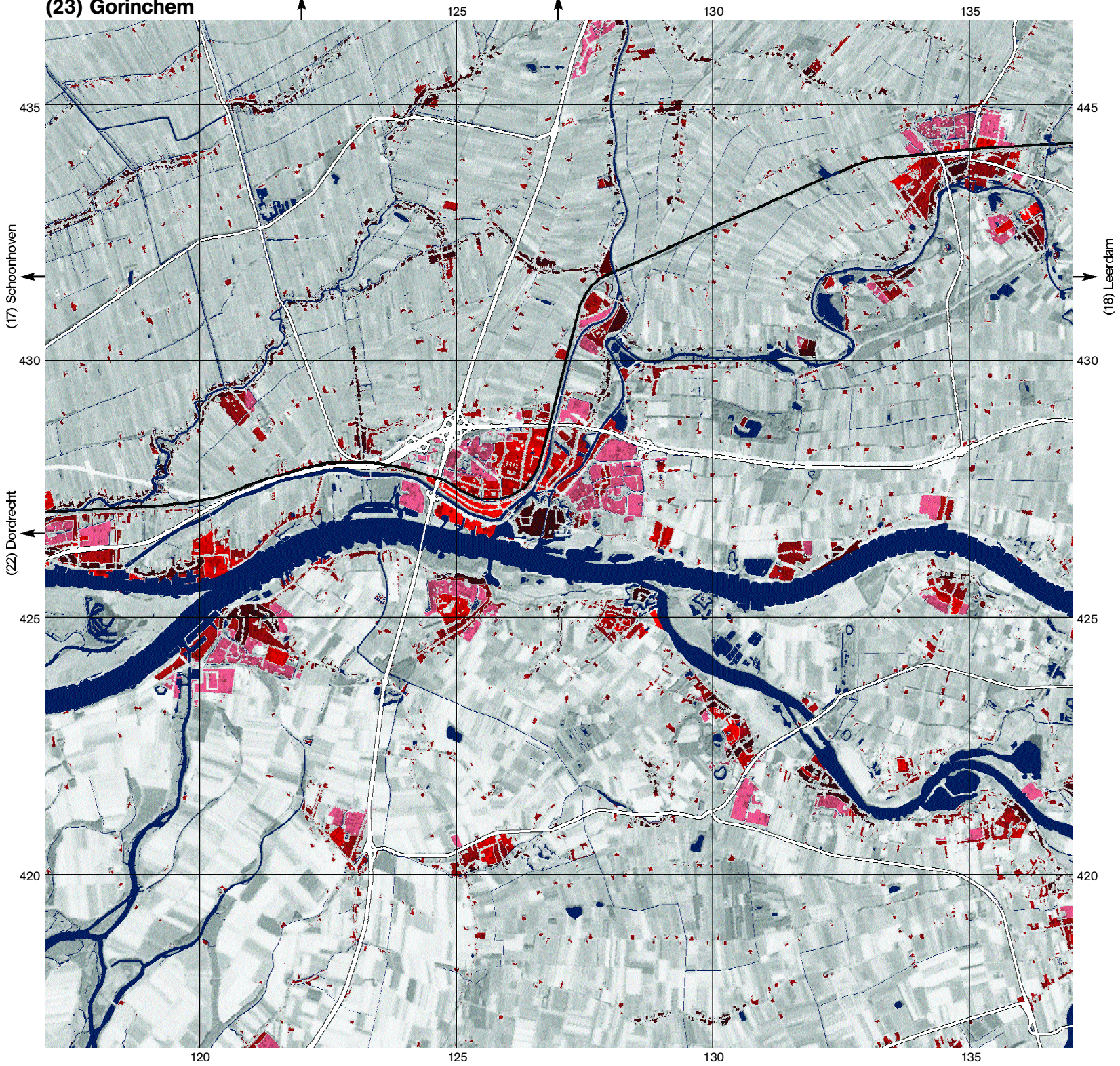
Atlas Randstad Holland - Henk Engel e.a.



(23) Gorinchem

(17) Schoonhoven

(18) Leerdam



(17) Schoonhoven

(22) Dordrecht

(18) Leerdam

Bronvermelding

Coördinatensysteem: het genummerde vierkantennet is het nationale, rechthoekige systeem van de Rijksdriehoeksmeting (RD), waarvan het nulpunt ligt in de Onze Lieve Vrouwekerk in Amersfoort. Om negatieve x- en y-waarden te vermijden is het nulpunt van het coördinatensysteem 155 kilometer in westelijke en 463 kilometer in zuidelijke richting verschoven. Dit coördinatensysteem is aangegeven met getrokken zwarte lijnen. De bijbehorende coördinaatgetallen zijn aangegeven in kilometers. Het RD-stelsel is beschikbaar gesteld door het Kaartenarchief Bouwkunde, Faculteit Bouwkunde, TU Delft.

Projectbureau De Nieuwe Kaart van Nederland © 2000-2005, Den Haag.

Reconstructie Zuidplaspolder m.b.v. reconstructies door C.W. Hesselink-Duursma.

Satellietbeeld: *Landsat mozaïek Randstad Nederland*, detailweergave 19 meter, Marknesse (Geoserve) 2004.

Topografische Dienst Emmen, *Foto-Atlas Zuid-Holland*. Den IJp (Uitgeverij Robas Producties) 1989.

De Topografische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, gemaakt tussen 1850 en 1864. Kaartbladen 19, 24, 25, 30, 36, 37, 38, 42, 43, 44. Oorspronkelijke uitgave: het Ministerie van Oorlog, gemaakt door Militaire Verkenningen en het Topografische Bureau. Gebruikte uitgave: facsimile-uitgave van de Topografische Dienst Delft i.s.m. Unieboek te Bussem 1973. © Dienst voor het Kadaster en de Openbare Registers, Apeldoorn.

Topografische kaarten 1:50.000. Kaartbladen 19 Alkmaar W & O, 24 Zandvoort, 25 Amsterdam W & O, 30 's-Gravenhage W & O, 31 Utrecht W & O, 36 Goederede, 37 Rotterdam W & O, 38 Gorinchem W & O, 42 Zierikzee W & O, 43 Willemstad W & O, 44 Oosterhout W & O, het jaar van uitgave zo veel mogelijk corresponderend met de gereconstrueerde perioden. Uitgaven: Topografische Dienst. © Dienst voor het Kadaster en de Openbare Registers, Apeldoorn.

Wegenkaart Rijkswaterstaat 1:250.000. Uitgave: Topografische Dienst Delft, het jaar van uitgave zo veel mogelijk corresponderend met de gereconstrueerde perioden.

Wolters-Noordhoff Atlasproducties, *Grote Historische Atlas van Nederland 1:50.000, 1 West-Nederland 1839-1859*. Groningen (Wolters-Noordhoff) 1990.

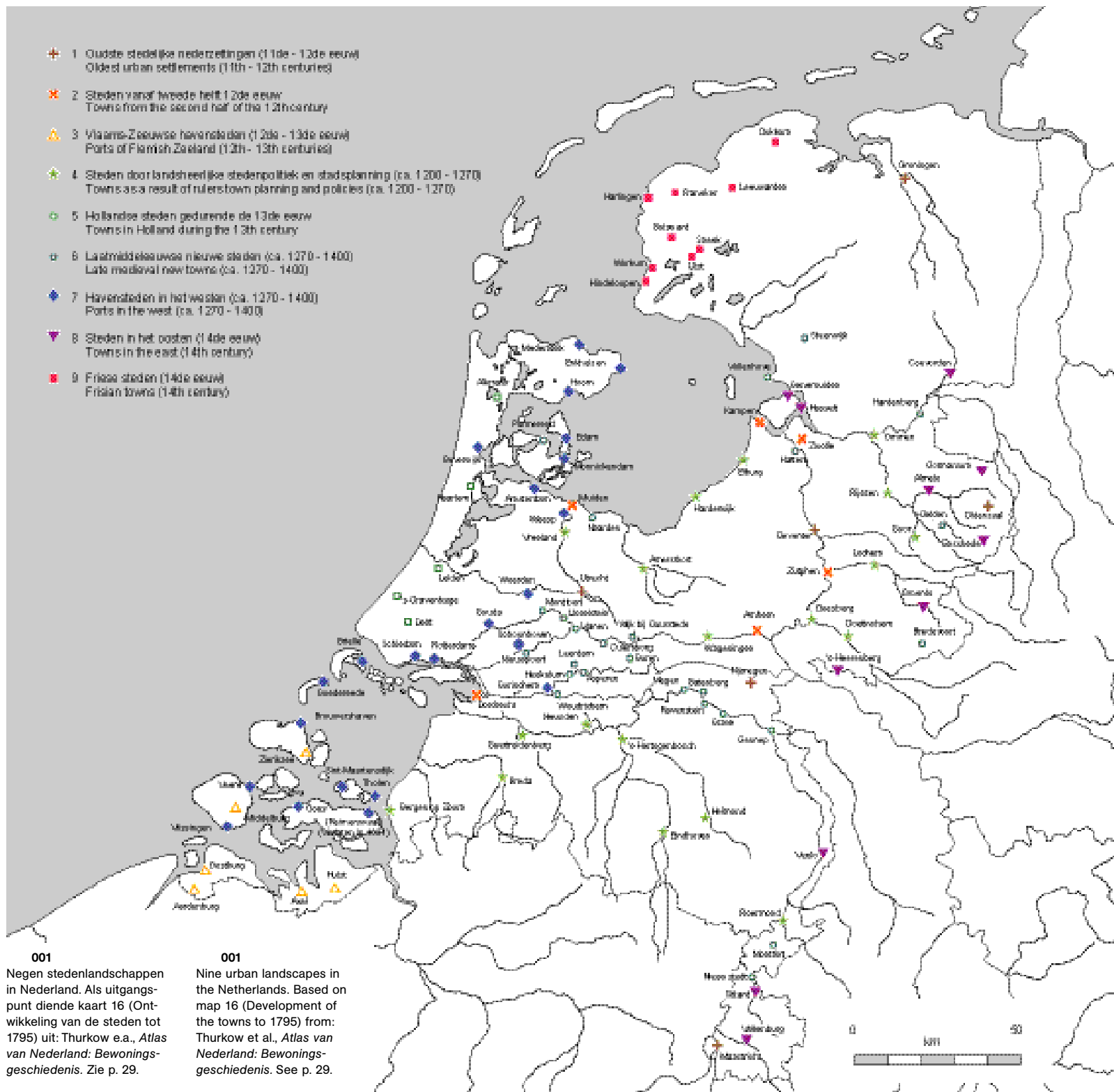
Wolters-Noordhoff Atlasproducties, *Grote Historische Atlas van Nederland 1:50.000, 2 Noord-Nederland 1851-1855*. Groningen (Wolters-Noordhoff) 1990.

www.atlasvannederland.nl *Heel Nederland in woord en kaart* (Stichting Wetenschappelijke Atlas van Nederland) 2003.

www.autosnelwegen.nl *Nederlandse autosnelwegen in beeld*.

www.rat.de/kuijsten/atlas *Gemeente Atlas van Nederland, J. Kuyper 1865-1870* Leeuwarden (Uitgave Hugo Suringar).

www.spoorzoeker.nu/spoorprt/spk1970.htm *Ontwikkeling van het spoornet in Nederland*.



001

Negen stedenlandschappen in Nederland. Als uitgangspunt diende kaart 16 (Ontwikkeling van de steden tot 1795) uit: Thurkow e.a., *Atlas van Nederland: Bewoningsgeschiedenis*. Zie p. 29.

001

Nine urban landscapes in the Netherlands. Based on map 16 (Development of the towns to 1795) from: Thurkow et al., *Atlas van Nederland: Bewoningsgeschiedenis*. See p. 29.

Landschap vol steden.

Over het ontstaan van de Nederlandse steden en hun plattegronden van de elfde tot de vijftiende eeuw*

Reinout Rutte

Van de elfde tot de vijftiende eeuw werden in Europa minstens een paar duizend steden aangelegd in allerlei soorten en maten.¹ Ook het grootste deel van de steden die wij tegenwoordig in Nederland kennen, stamt uit die tijd. Evenals in de rest van Europa was de diversiteit hier groot. Het is helaas niet eenvoudig om op basis van de stadshistorische literatuur inzicht te krijgen in het stadswordingsproces in de Nederlanden tussen ongeveer 1100 en 1400, laat staan om een overzicht te krijgen van de stadsplanning in die periode.

De afgelopen decennia werd er in Nederland wel vrij veel stadshistorisch onderzoek gedaan, maar zelden vergelijkend of synthetiserend.² Vooral binnen de disciplines van de middeleeuwse en economische geschiedenis en de archeologie is veel aandacht besteed aan bijvoorbeeld stadsrechten, stadskernonderzoek en aan economische en sociale ontwikkelingen vanaf de late Middeleeuwen.³ Daarnaast is inmiddels een aanzienlijk aantal stadsmonografieën verschenen.⁴

Het ontbreekt echter aan overzichtswerken. Bovendien is de aandacht in het onderzoek erg ongelijk verdeeld: steden in Holland werden vaker onderzocht dan bijvoorbeeld die in Gelderland, en de grote steden zijn vaker bekeken dan de kleine. Verder valt op dat veel studies eerder ingaan op de periode nadat een plaats tot stad was uitgegroeid, dan op de periode van de stadswording zelf. In het verlengde hiervan kan worden opgemerkt dat voorzover er aan theorievorming is gedaan binnen de Nederlandse stadsgeschiedenis, deze vooral betrekking heeft op de stadsontwikkeling in de periode na de stadswording.⁵ Aan de planning van steden, aan de vorm en aanleg van stadsplattegronden, is in het algemeen weinig aandacht geschonken.⁶

Daarom wil ik hier proberen een overzicht te geven van de stadswording in Nederland. Nadat ik kort een theoretisch en methodologisch kader heb geschetst, concentreer ik me op twee aspecten. Ten eerste wil ik op grond van de wijze waarop de stadswording plaatsvond een aantal groepen

Nederlandse steden onderscheiden, die ik 'stedenlandschappen' noem. Ten tweede zal ik trachten inzicht te bieden in de verschillen en overeenkomsten in de plattegronden van deze groepen steden. Het verspreidingspatroon van steden in het landschap en de stadsplattegronden vormen dus het uitgangspunt. De centrale vraag is: hoe zien die stedenpatronen en stadsplattegronden eruit en hoe is dat zo gekomen?

Theorie en methode

Bij iedere plaats die tot stad werd, speelden bewoners, heren en economische en geografische omstandigheden een rol. Het belang van elk van deze factoren varieerde per stad. Aan de hand van de verschuivingen en veranderingen die in de loop van de tijd optraden in de verhoudingen tussen deze sociale, politieke, economische en geografische factoren, kunnen verschillende fasen in het stadswordingsproces worden onderscheiden en groepen steden worden herkend, de zogenaamde stedenlandschappen.

Om de factoren die een rol speelden bij stadswording inzichtelijk te maken, kan een model behulpzaam zijn (fig. 002). Voor de totstandkoming van een stad in de Middeleeuwen bestonden drie essentiële voorwaarden: de mogelijkheid tot economische opbloei, de aanwezigheid van een groep ondernemende lieden die uit was op autonomie, en het streven van een heer om de samenleving op een bepaalde plaats anders te organiseren.⁷

De driepoligheid van dit model kan als volgt worden toegelicht. De mogelijkheid tot opbloei werd enerzijds gewaarborgd door de algehele economische groei in de periode van de twaalfde tot de veertiende eeuw, maar was anderzijds afhankelijk van de *genius loci*, die kon bestaan uit de aanwezigheid van minerale reserves, een gunstige verkeersligging bij de plaats waar een oude verkeersroute en een waterweg elkaar kruisten, een nabije vraagrijke markt of een makkelijk verdedigbaar punt. De aanwezigheid van een groep

* Een eerdere versie van dit artikel verscheen in de bundel: R. Rutte en H. van Engen (red.), *Op zoek naar overzicht. Stadswording in de Nederlanden*. Hilversum 2005. De volledige titels van de literatuur waarnaar in de noten wordt verwezen zijn te vinden in de literatuurlijst aan het einde van dit artikel.

1 Zie bijvoorbeeld: Stoob, 'Stadtformen'.

2 Zie wel: Sarfatij, 'Mittelalterlichen Seehandelzentren'; Van Uytven, 'Stadtsgeschiedenis'; Verkerk, 'Städte des Rhein-Maas-Deltas'; Visser, 'Städtischen Entwicklung'; en hoofdstuk 6 van Lambert, *The making of*. De archeoloog Sarfatij neemt een bijzondere plaats in. Hij heeft namelijk meerdere pogingen ondernomen om een overzicht te geven. Dit blijkt uit zijn hiervoor genoemde publicaties en uit andere, waarvan er in volgende noten een aantal wordt genoemd. Verder zijn er de fascinerende *Monumenten Atlas* van Steegh en de oudere en verouderde studie van Fockema Andreae, *Duizend jaar bouwen*. Aan de hand van deze studies is het echter ook niet eenvoudig een helder overzicht te krijgen. Burke, *The making of*, en Gutkind, *Urban development: The Netherlands*, zijn eveneens verouderd. De boekjes van Alberts (*Middel-eeuwse stad en Nederlandse Hanzesteden*) zijn dat ook en geven niet zozeer een overzicht van de wording van ste-

den in Nederland, maar een algemene beschrijving van 'de middeleeuwse stad'.

3 Zie bijvoorbeeld: Cappon en Van Engen, 'Stad door stadsrecht?'; Cordfunke, Hugenholtz en Sierksma, *Hollandse stad*; Van Es, Poltermans en Sarfatij, *Bodem-archief bedreigd* en Van Es, 'Archeologische monumentenzorg'; Kruisheer, *Stadsrechtsoorkonden*; Sarfatij, *Verborgene steden*; Verkerk, 'Stadsrechtprivilege'. Vgl. Van Engen in 'Geen schraal terrein'.

4 Zie bijvoorbeeld: Van Herwaarden, De Boer en Van Kan, *Dordrecht*; Abels, Gouda en Denslagen, *Gouda*; Dekker, Goes; Frijhoff e.a., *Zutphen*; Ree-Scholten, *Haarlem*. De zogenoemde *Historische Stedenatlassen van Nederland* zijn er van Amersfoort (Speet), Bergen op Zoom (Van Ham), Haarlem (Speet), Kampen (Speet), Schoonhoven en Nieuwpoort (Visser, Elsing, Henderixx en Wegner), Venlo (Hermans) en Zutphen (Doornink-Hoogenaar).

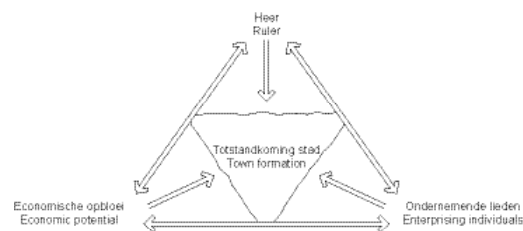
5 Zie en vgl.: Kooij, 'Het format van de stad' en Rutte en Hoekveld, 'Stadswording en machtspolitiek'.

6 Zie: Boerefijn in 'De totstandkoming van de stedelijke vorm', en Rutte, 'Stichten of groeien'.

7 Zie voor een verdere toelichting hierop: Rutte, *Stedenpo-*

002 Schematische weergave van het driepolige model voor totstandkoming van een stad in de Middeleeuwen.

002 Schematic drawing of the tripolar model of town formation in the Middle Ages.



ondernemende lieden kan in het algemeen in verband worden gebracht met de sterke toename van de bevolking, in het bijzonder met het streven naar onafhankelijkheid van de burgerij dat op veel plaatsen in Europa manifest werd. De inspanning van een heer om de samenleving op een bepaalde plaats anders te organiseren kan worden gezien als een uiting van het streven van keizers, koningen, bisschoppen, hertogen, graven en andere heren tot bewuste inrichting van de ruimte.

Deze drie vereisten konden in allerlei variaties en gradaties voorkomen. Essentieel in deze benadering is de veronderstelling dat deficiënties in de werking van een van de polen tot op grote hoogte konden worden opgevangen door een krachtiger werking van een of beide andere polen. Zo bestond de mogelijkheid dat onder bepaalde omstandigheden één pool de boventoon ging voeren. Aan de hand van de verschuivingen en veranderingen die optraden in de verhoudingen tussen deze drie polen, kunnen dus verschillende fasen in het stadswordingproces worden aangegeven en verschillende stedenlandschappen geformuleerd.

Stad en stedenlandschap

Voordat ik een overzicht geef van de verschillende stedenlandschappen, zal ik verhelderen wat ik onder de begrippen 'stad' en 'stedenlandschap' versta. Het definiëren van het begrip 'stad' is zeer moeilijk, of zelfs onmogelijk.⁸ Iedereen kan zich wel wat voorstellen bij een stad, maar wil je een definitie geven dan loop je onherroepelijk vast.

Er zijn allerlei criteria te bedenken waarop het stad-zijn van een plaats kan worden getoetst, zoals juridische (stadsrecht), morfologische (stads-muren), economische (markt) of maatschappelijke (handelaren). Deze criteria brengen echter direct problemen met zich mee: van lang niet alle plaatsen die als stad worden beschouwd, zijn stadsrechten bekend; ze bezaten niet allemaal stadsmuren; ook plaatsen die als dorp worden geduid bezaten een markt en werden aangedaan of bewoond door handelaren.

Bovendien hebben bovengenoemde criteria vooral betrekking op de Middeleeuwen. Kijken we naar de eeuwen daarna, dan komen we zeker in de knel. Vooral in de twintigste eeuw. Het onderscheid tussen stad en land is in de loop van de laatste eeuwen steeds minder duidelijk geworden. Wat te zeggen van plaatsen die worden aangeduid als 'verstedelijkte plattelandsgemeente'? Kortom: zelfs het meest veelzijdige stadsbegrip is slechts een geraamte als het erop aankomt de verscheidenheid van allerlei steden in velerlei opzichten te duiden.

Wel kunnen we stellen dat er steden in allerlei soorten en maten en uit verschillende tijden

bestaan. Als we die tijden in ogenschouw nemen, kunnen we wat licht in de duisternis scheppen. In het overzicht dat ik zal geven, gaat het om plaatsen die in de volle en late Middeleeuwen tot stad werden, en zullen de criteria voor hun stad-zijn worden verweven in de typering van de te onderscheiden groepen steden. In mijn verhaal zal blijken dat het stad-zijn van een plaats afhangt van een variërende combinatie van factoren en kenmerken.

Het begrip 'stedenlandschap' is al even moeilijk te definiëren als het begrip stad of zelfs nog moeilijker.⁹ Landschap is evenals stad een prachtige, maar onvatbare term. Wat ik hier met 'stedenlandschap' wil aanduiden, is een groep van steden met een samenhangende wordingsgeschiedenis binnen vergelijkbare politieke, sociale en economische omstandigheden. Daarbij gaat het om verspreidingspatronen van steden die in een bepaalde, vaak beperkte, tijd en ruimte totstandkwamen. Zo kunnen in Nederland een aantal stedenlandschappen worden onderscheiden aan de hand van het stadswordingproces, zoals dat zich tussen ongeveer 1100 en 1400 voltrok.

Hoewel een stedenlandschap in de loop der eeuwen door een zich nieuw ontwikkelend stedenlandschap kon worden overlapt of aangevuld, zullen voor de helderheid van het verhaal de verschillende landschappen hier zo veel mogelijk worden afgebakend. Het besproken gebied wordt begrensd door de huidige landsgrenzen. Ten tijde van de stadswording was de situatie anders. Toch kunnen de tegenwoordige grenzen van Nederland als het over stadswording gaat heel redelijk als uitgangspunt worden gebruikt. Alleen in de zuidelijke gebieden en hier en daar in het oosten ligt dit anders. Wanneer nodig wordt daar over de grenzen heen gekeken.

Stedenlandschappen en stadsplattegronden¹⁰

1. Om te beginnen is er het stedenlandschap van de oudste stedelijke nederzettingen, die overwegend in de elfde en twaalfde eeuw langzamerhand tot stad werden. Deze nederzettingen liggen verspreid over heel het land. Het waren bestuurlijke en handelscentra, die langs belangrijke internationale handelsstromen lagen. Groningen, Oldenzaal, Deventer en Utrecht fungeerden als bestuurs- en machtscentra van de bisschoppen van Utrecht, die toen de grootste machtshabbers boven de grote rivieren waren. Stavoren, Medemblik, Tiel, Zaltbommel en Nijmegen waren in de eerste plaats handelscentra. De eerste vier namen al in de negende of tiende eeuw een centrale plaats in een internationaal handelssysteem, maar waren in de twaalfde eeuw over hun top heen.¹¹

litiek en stadsplanning, pp. 9-23. Het formuleren van de bepalende factoren bij stadswording in de Middeleeuwen was mogelijk op basis van en werd geïnspireerd door de volgende overzichtstudies: Gerlich, *Geschichtliche Landeskunde*, pp. 468-488 en Pitz, *Europäisches Städtewesen*, vooral pp. 11-14 en 391-396.

8

In verband met het definiëren van 'de stad' komt de belangrijke stadshistoricus Ennen al op de tweede pagina van haar betoog (Ennen, *Europäische Stadt*, p. 16) tot de conclusie dat zelfs het meest veelzijdige stadsbegrip slechts een geraamte is. Door degenen die toch een houvast willen hebben, wordt vaak de volgende definitie van Van Uytven, 'Stadsgeschiedenis', p. 188, aangehaald: 'de stad is een nederzetting met centrale functies, waaraan zij haar gediversifieerde sociaal-economische structuur, haar relatief dichte bevolking en geconcentreerde bebouwing en een tegen de omgeving afstekend uiterlijk en een eigen mentaliteit dankt.' Zie over het begrip stad verder: Weber, 'Die Stadt'; Van Loon, *De ontstaansgeschiedenis*; Irsigler, 'Überlegungen'.

9

Zie: Escher, Haverkamp en Hirschmann, 'Städteland-schaft'.

10

Belangrijk uitgangspunt bij het formuleren van dit overzicht was kaart 16 'Ontwikkeling van de steden tot 1795', uit: Thurkow e.a., *Atlas van Nederland: Bevoering-geschiedenis*. Zie en vgl.: Visser, 'Dichtheid van bevolking'. Zie ook: Renes, 'Stad in landschap'. Verder zij hier opgemerkt dat het ondoenlijk bleek alle literatuur die voor het geschetste overzicht werd geraadpleegd een plaats te geven in de noten. Er is zo veel mogelijk getracht de voor dit overzicht centrale literatuur te vermelden ofwel voorbeelden daarvan te noemen. Eerst wordt de literatuur vermeld waarin de wording van

groepen steden in samenhang aan bod komt, en daarna die betrekking heeft op één stad. Zoals uit de inleiding van dit artikel moge blijken bestaan er over lang niet alle steden in Nederland dergelijke studies. Bovendien is het geenszins de bedoeling volledig te zijn en is de literatuuropgave dus niet uitputtend.

Bij de plattegrondanalyse is dankbaar gebruikgemaakt van de plattegronden die getekend zijn door Jacob van Deventer, waarvan er een aantal is afgebeeld. De landmeter Jacob van Deventer maakte rond 1560 plattegronden van de meeste steden in de Nederlanden. Hij deed dit in opdracht van Filips ii, naar wordt aangenomen voor militaire doeleinden. Inmiddels is gebleken dat deze plattegronden doorgaans zeer betrouwbaar zijn. Zie: Visser, 'Inleiding'.

11

Petri, 'Anfänge Städtewesens'; Sarfatij, 'Dutch towns'; Sarfatij, 'Stadt am Fluß'; Verhulst, 'Entstehung der Städte'; Verhulst, 'Rise of Cities'. Tot de centra die in de negende en tiende eeuw deel uitmaakten van een internationaal handelssysteem behoorden nog een aantal plaatsen die in de twaalfde eeuw hun betekenis hadden verloren of zelfs waren verdwenen. De bekendste daarvan is Dorestad. Zie daarover de bovengenoemde literatuur.

Maastricht was een belangrijk kerkelijk centrum. Utrecht, Nijmegen en Maastricht kennen een Romeinse oorsprong, maar kregen pas in de Middeleeuwen in de loop van de elfde en twaalfde eeuw in meerdere opzichten enig stedelijk aanzien: er werden stap voor stap bijzondere rechten geformuleerd door en voor inwoners die waren toegespitst op het leven van koopman en ambachtsman, en de plaatsen werden reguliere bestuurlijke én economische centra met een vaste markt en eigen rechtspraak. Dit alles kreeg uitdrukking in geconcentreerde woonbebouwing en monumentale architectuur, in de eerste plaats kerken. Een deel van deze steden groeide later uit tot de grootste van Nederland.

Deze oudste stedelijke nederzettingen werden gekenmerkt door hun situering aan een grote rivier, of in het geval van Groningen een belangrijke verbinding met zee.¹² Bekijken we de steden uit dit stedenlandschap die in later eeuwen uitgroeiden tot de grootste van het land, dan kunnen we vaststellen dat deze verschillende oude kernen hadden. In Deventer bijvoorbeeld, lag er een nederzetting langs de rivier rond de Lebuïnuskerk en een rond de Bergkerk, op de kaart van Jacob van Deventer aan de oostrand van de stad (fig. 003a).

In Nijmegen waren er het Valkhof en een nederzetting aan de Waal (fig. 003b). Nijmegen, Utrecht en Maastricht kenden vroege voorgangers in de vorm van bijvoorbeeld één of meer Romeinse nederzettingen. In Deventer stamde de nederzetting langs de IJssel uit de Karolingische tijd. Vanuit de verschillende kernen groeide de bebouwing later naar elkaar toe; in de volle Middeleeuwen raakte het hele gebied langzamerhand langs straten bebouwd, waarbij de oude kernen niet zelden aan betekenis inboetten. In de late Middeleeuwen vond om die meerkernige nederzetting stadsuitbreiding plaats volgens rationele planning, wat in Nijmegen aan de zuidwestkant van de stad is te zien. Soms ook werd het bestaande stratenplan geherstructureerd, zoals op de plattegrond van Deventer is te zien aan het regelmatige stratenpatroon in grote delen van de stad.

2. Vanaf de tweede helft van de twaalfde eeuw verscheen er in aansluiting op het eerste stedenlandschap een tweede. Het gaat om Zutphen, Arnhem, Dordrecht, Muiden, Kampen en Zwolle. Dit stedenlandschap lijkt op het eerste omdat de wording van deze steden eveneens moet worden beschouwd in het licht van internationale handelsstromen. Dordrecht, Muiden, Kampen en Zwolle ontstonden bij en in de buurt van de mondingen van respectievelijk de Maas, de Vecht en de IJssel. Zutphen en Arnhem lagen op strategische plekken stroomopwaarts langs de IJssel en de Rijn. Bovendien kan de stadswording van deze plaatsen niet

los worden gezien van de belangrijkste heren boven de grote rivieren, toentertijd niet meer alleen de bisschoppen van Utrecht, maar ook de graven van Holland, die een rol speelden in Dordrecht, en de graven van Gelre, die hun invloed aanwendden in Zutphen en Arnhem.

De plaatsen kregen in de decennia rond 1200 stedelijk aanzien, op vergelijkbare wijze als de steden van het eerste landschap, maar een stuk sneller. Het belangrijkste verschil met het eerste landschap is vooral dat deze steden een minder lange voorgeschiedenis kenden. Arnhem, Zutphen en Zwolle hadden wel een oude kern (van voor 1000), maar lang niet zo oud als bijvoorbeeld die van Nijmegen en Maastricht.¹³ In Kampen en Dordrecht ontbreekt het zelfs aan een voorgeschiedenis. Deze twee steden komen omstreeks 1200 in beeld en blijken al snel belangrijke handelsnederzettingen. De meeste steden van dit landschap zijn later tot de grotere van Nederland gaan behoren.

Evenals voor de steden van het vorige stedenlandschap was voor de tweede groep de situatie aan een rivier kenmerkend.¹⁴ In Arnhem, Zutphen en Zwolle lag de oude kern met een kerk vlak aan respectievelijk de Rijn, de IJssel en de Aa. Om die oude kernen ontwikkelden deze steden zich in de tweede helft van de twaalfde eeuw. In tegenstelling tot de vorige groep hadden deze steden maar één oude kern. Vanaf het eind van de dertiende eeuw gingen de uitbreidingen steeds regelmatigere vormen aannemen. Dit is bijvoorbeeld goed te zien in de zogenoemde nieuwstad aan de noordkant van Zutphen (fig. 004a).

In Kampen, Muiden en Dordrecht valt de langgerekte vorm van de nederzetting langs de waterlopen op (fig. 004b). De kerken in zowel Kampen als Dordrecht staan aan een uiteinde van die nederzettingen, die zich al in de loop van de dertiende eeuw uitstrekten over bijna de hele lengte, zoals op de kaarten van Jacob van Deventer is te zien. Daarna volgden nog uitbreidingen aan de landkant (in Dordrecht betekende dat aan de [zuid]oostkant). De ontwikkeling van Muiden stagneerde in een vroeg stadium.

3. Ten derde is daar de groep van Vlaams-Zeeuwse havenplaatsen: Aardenburg, Oostburg, Hulst, Axel, Middelburg en Zierikzee. Deze bloeiden op gedurende de twaalfde en dertiende eeuw in het kielzog van de steden in Vlaanderen. De grote economische opbloei en de toename van de bevolking en de handel waarmee de urbanisatie in Vlaanderen gepaard ging, maakten de wording van deze steden mogelijk. De havens stonden allemaal in directe verbinding met de Noordzee en lagen op een eiland of aan een zee-inham. Deze plaatsen werden dus primair tot stad door gunstige economische omstandigheden.

Boersma, 'Groningen'; Hoekstra, 'Utrecht'; Oude Nijhuis en Rorink, 'Oldenzaal'; Panhuysen en Leupen, 'Maastricht', vgl. Theuws, 'Maastricht'; Sarfatij, 'Nijmegen'; Spitzers, 'Deventer'.

Petri, 'Südersee- und IJsselstädte'; Verkerk, 'Städte des Rhein-Maas-Deltas'.

Van Beek en Van Vilsteren, 'Zwolle'; Groothedde, 'Zutphen' en Van Schaik, 'Zutphen'; Sarfatij, 'Dordrecht'; Speet, *Kampen*, pp. 7-21; Verkerk, 'Arnhem'.

Burgers, 'Vlaamse stadskeuren'; Gottschalk, *Westelijk Zeeuws-Vlaanderen*, pp. 39-55 en 130-138; Gottschalk, *Vier ambachten*, pp. 96-99, 217-219, 236-239, 268-271, 344-348 en 551-553; Henderikx, 'Havenplaatsen in Zeeland'.

16

Henderikx, 'Zierikzee'; Henderikx, 'Middelburg'; Trimpe Burger, 'Aardenburg' en De Vries, 'Aardenburg'.

17

Rutte, *Stedenpolitiek en stadsplanning*, pp. 65-77 en 81-114. Vgl. Van Uytven, 'Moyennes et petites villes Brabant', en Steurs, *Naissance d'une région*. Zie ook: Flink en Thissen, 'Gelderse steden'. In het huidige Zeeuws-Vlaanderen lag Biervliet, dat wellicht gerekend kan worden tot een groep steden die het resultaat was van stedenpolitiek en stadsplanning door de graven van Vlaanderen in de tweede helft van de twaalfde eeuw. Daartoe behoorden in ieder geval Grevelingen, Nieuwpoort en Damme. In het graafschap Holland en Zeeland lagen Westkapelle en 's-Gravenzande, die kunnen worden beschouwd als resultaten van de weinig geslaagde stedenpolitiek en stadsplanning door de graven van Holland in de eerste helft van de dertiende eeuw. Zie hierover: Rutte, *Stedenpolitiek en stadsplanning*, pp. 57-65 en 119-139.

18

Alberts, 'Doetinchem'; Arts, 'Eindhoven en Helmond'; Brongers, 'Amersfoort'; Van Ham, *Bergen op Zoom*, pp. 15-35; Van Hell, 'Harderwijk'; Hendriks, *Heusden*; Janssen, 's-Hertogenbosch'; Leenders, *Van Turnhoutse voorde*, pp. 252-254, 292-294, 343-346, 374-383; Linssen, 'Roermond'; Margry, 'Geertruidenberg'; Palmboom, 'Lochem'; Van Petersen en Harenberg, *Doesburg*, pp. 3-32; Renes, 'Wageningen'; Verlinde, 'Goor'.

De bijzondere rechten die in de loop van de tijd waren opgesteld door en voor de burgers van de plaatsen, werden op hun verzoek door een heer, de graaf van Holland of die van Vlaanderen, schriftelijk bevestigd.¹⁵ Ook in andere opzichten, bijvoorbeeld morfologisch, werden deze plaatsen, evenals die uit het eerste stedenlandschap, een stad, maar dat aanzien verdween deels ook weer. Na de Middeleeuwen kenden deze plaatsen, met uitzondering van Middelburg, namelijk geen groei meer. Integendeel, die in het huidige Zeeuws-Vlaanderen raakten in verval omdat door verzanding en inpoldering hun gunstige ligging aan het water verdween.

Voor de Vlaams-Zeeuwse havenplaatsen was de situering aan een zeearm typerend.¹⁶ De havens staken niet zelden diep de stad in. In Zierikzee is dat op de kaart door Jacob van Deventer goed te zien (fig. 005a). In de meeste andere Vlaams-Zeeuwse havenplaatsen is de haven door verzanding verdwenen, bijvoorbeeld in Hulst, waar deze aan de noordwestkant de stad in kwam (fig. 005b). Toen Van Deventer omstreeks 1560 zijn kaart tekende was de verbinding met zee goeddeels verleden tijd. In het centrum van deze steden werd in de loop van de twaalfde eeuw vaak een voornaam godshuis opgetrokken, dat een bescheidener voorganger verving. Daarnaast was dikwijls een plein of straatplein te vinden. Vanuit het centrum liepen hoofdstraten verschillende kanten uit, het patroon van oudere (land)wegen volgend. Binnen de stadswallen lag opvallend veel onbebouwde grond.

4. Een vierde groep steden kwam vanaf kort voor 1200 tot ongeveer 1270 tot stand als gevolg van landsheerlijke stedenpolitiek en stadsplanning. Deze steden zijn te vinden in Brabant en Gelderland en hun toenmalige grensgebieden: Bergen op Zoom, Breda, Geertruidenberg, Heusden, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Helmond, Roermond, Wageningen, Doesburg, Doetinchem, Lochem, Harderwijk en Elburg. Hieraan kunnen Geldenaken, Landen en Nieuw-Genepiën, alle gelegen in Belgisch Brabant, worden toegevoegd, en in Duitsland Geldern en Goch. Voor de stadswording van deze plaatsen, die zich binnen korte tijd voltrok, was de rol van de heren doorslaggevend. Dit waren hoofdzakelijk de hertogen van Brabant en de graven van Gelre, die in de eerste helft van de dertiende eeuw de toppen van hun macht bereikten. Aan de westkant van Brabant opereerden ook enkele kleinere heren als die van Heusden en Breda. Daarnaast kunnen de bisschoppen van Utrecht nog worden genoemd, hoewel zij slechts in Amersfoort slaagden in hun opzet, terwijl Ommen, Rijssen, Goor en Vreeland nooit echt van de grond kwamen.¹⁷

De landsheren gebruikten de vorming van steden als instrument in hun machtspolitiek om

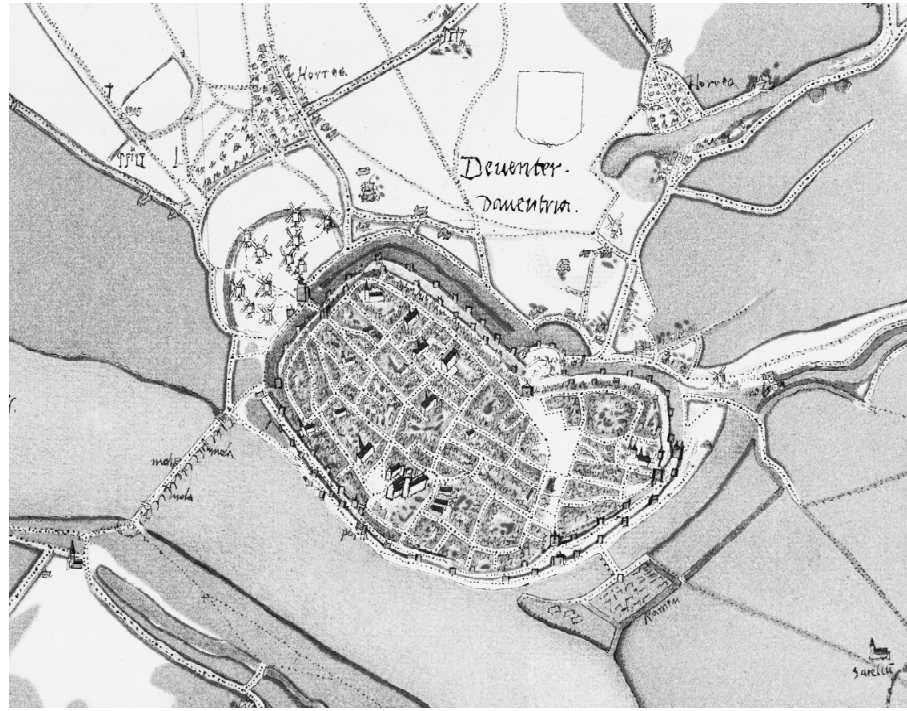
hun landsheerlijkheid te vergroten en te consolideren. In de privileges werden bijzonder voordelige rechten opgenomen om bewoners aan te trekken. Ook de morfologische kaders van de stad werden gecreëerd op initiatief van de heer. De mogelijkheid tot economische opbloei was bij deze plaatsen eerder een randvoorwaarde dan een doorslaggevende factor voor de stadswording. Een deel van deze steden bleef klein, een deel bleek de potentie te hebben om in de volgende eeuwen uit te groeien tot een stad van aanzienlijke omvang en belang.

De steden die totstandkwamen ten gevolge van landsheerlijke stedenpolitiek en stadsplanning, verschenen dikwijls aan een waterweg, die een potentiële handelsroute vormde, bij Doetinchem bijvoorbeeld de Oude IJssel, bij Heusden de Maas (fig. 006a en 006b).¹⁸ Tijdens de aanleg van de stad werd de kerk nieuw gebouwd, verplaatst of afgesplitst van een oudere kerk in de buurt, of soms pas later in de stad gebouwd, zoals in 's-Hertogenbosch en Harderwijk het geval was. De kerk die midden in Doetinchem staat, verrees daar aan het begin van de dertiende eeuw, toen de stadsaanleg plaatsvond, op instigatie van de graven Gerard IV en Otto II van Gelre. De voorganger van de kerk stond westelijker. De stadsplattegrond werd bepaald door herstructurering van het oudere wegenpatroon ter plaatse, met in aansluiting daarop een nieuw aangelegd regelmatig stratenplan.

Heusden werd ook aan het begin van de dertiende eeuw aangelegd, op initiatief van de heren van Heusden en langs de nieuwe loop van de Maas, die zich inmiddels had verlegd. Ten zuiden van de stad is de oude loop nog te zien, even verderop het oude dorp Heusden. De kerk die ten tijde van de aanleg in de stad werd gebouwd, is afgesplitst van die in Oud-Heusden. De omgrachting en omwalling van deze steden stammen uit de tijd van de stadsaanleg. De stadsplattegrond wordt gekenmerkt door een regelmatig stratenplan. De plattegronden van de meeste van deze steden kwamen tot stand door een nieuwe aanleg of door de herstructurering van een ouder wegenpatroon. Het eerste zien we behalve in Heusden bijvoorbeeld in Landen en Roermond, het tweede in Geertruidenberg en Lochem.

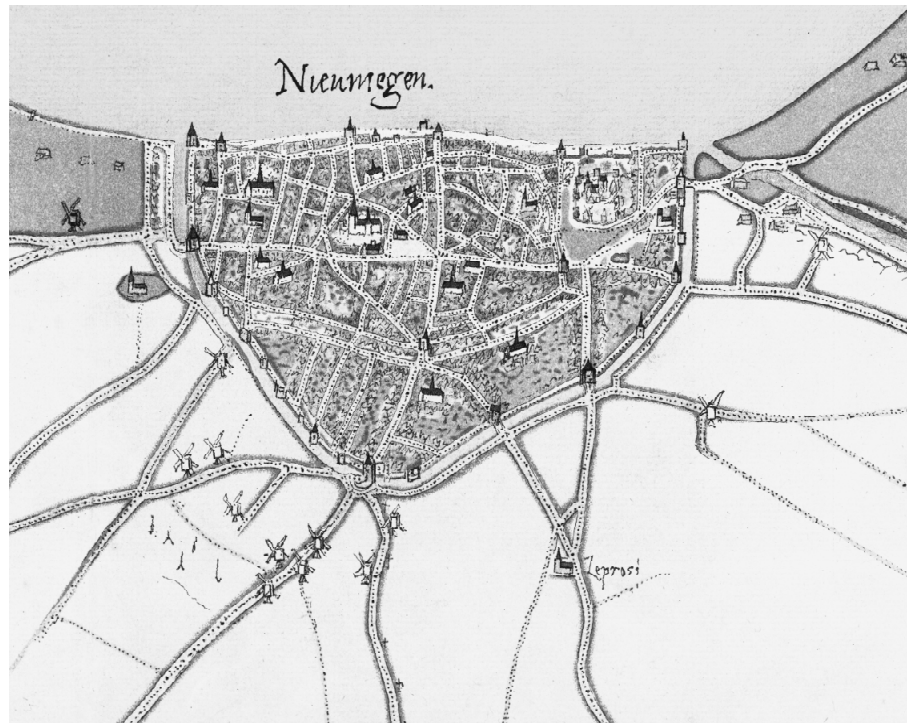
5. Het vijfde stedenlandschap kwam ook tot stand vanaf kort voor 1200 en gedurende de dertiende eeuw, maar hing vooral samen met de economische opbloei die de Noordelijke Nederlanden in die tijd doormaakten. Dit landschap bestond uit oudere nederzettingen die zich langzamerhand ontwikkelden tot stad. Dit gebeurde primair onder gunstige economische omstandigheden en op initiatief van de bewoners, die de heer, de graaf van Holland – evenals in de Vlaams-Zeeuwse steden – verzochten hun rechten schriftelijk te bevestigen.

003a

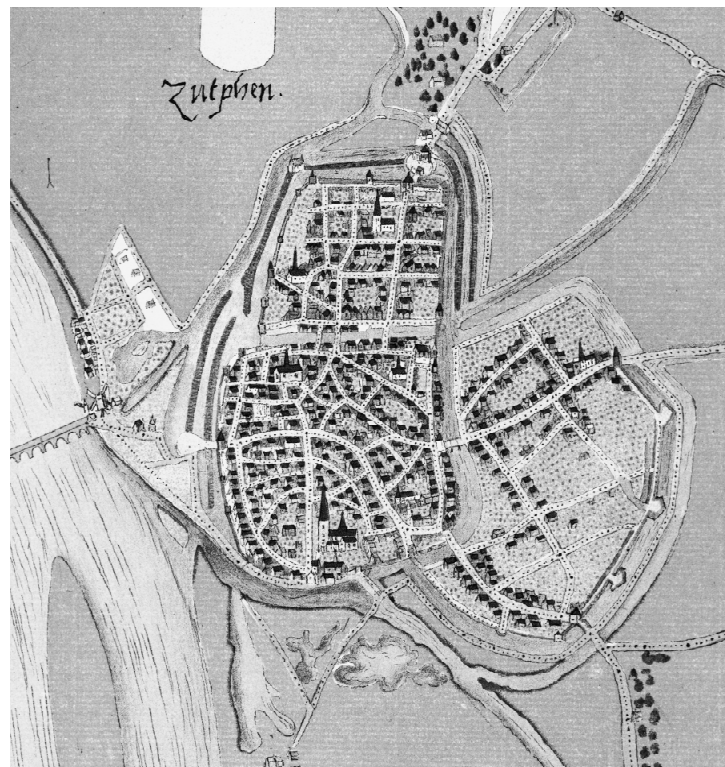


003a-b
a. Deventer
b. Nijmegen
Door/by Jacob van Deventer,
circa 1560

003b



004a

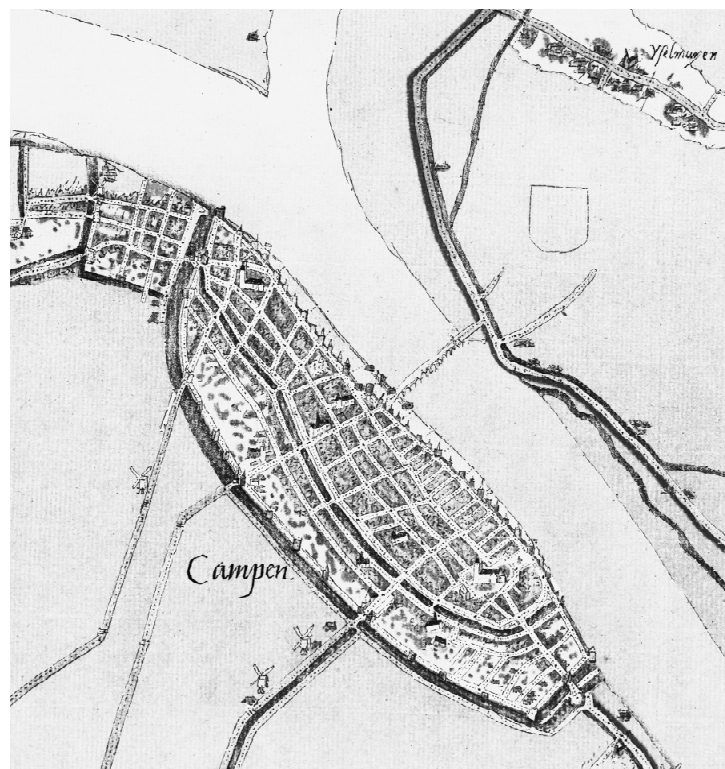


004a-b
a. Zutphen
b. Kampen
Door/by Jacob van Deventer,
circa 1560

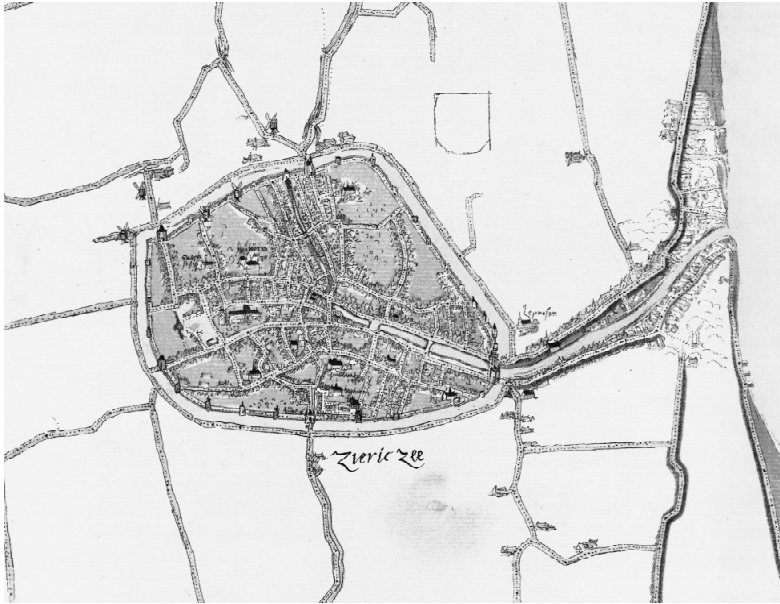
005a-b
a. Zierikzee
b. Hulst
Door/by Jacob van Deventer,
circa 1560

006a-b
a. Doetinchem
b. Heusden
Door/by Jacob van Deventer,
circa 1560

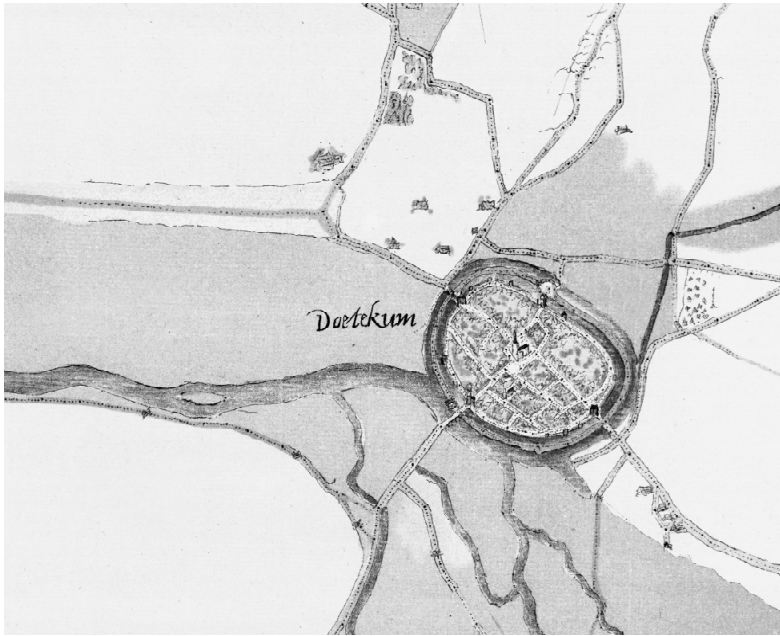
004b



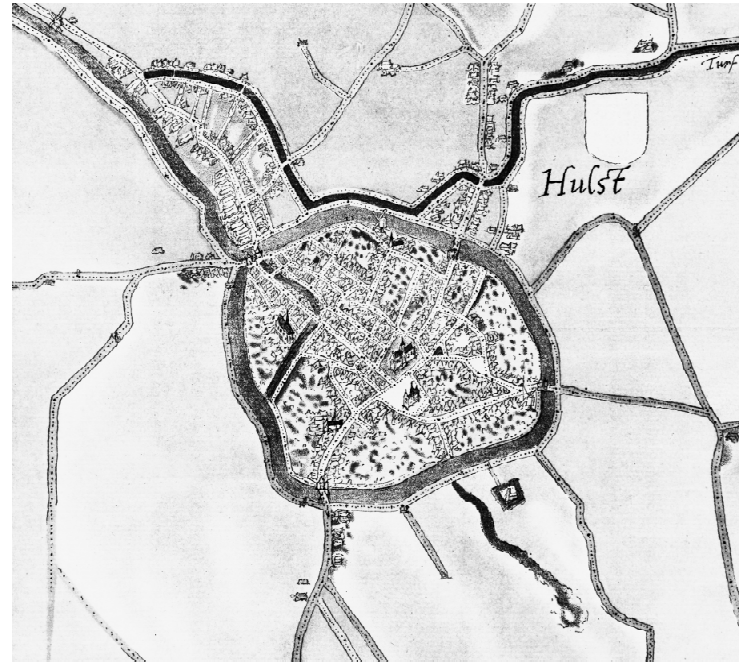
005a



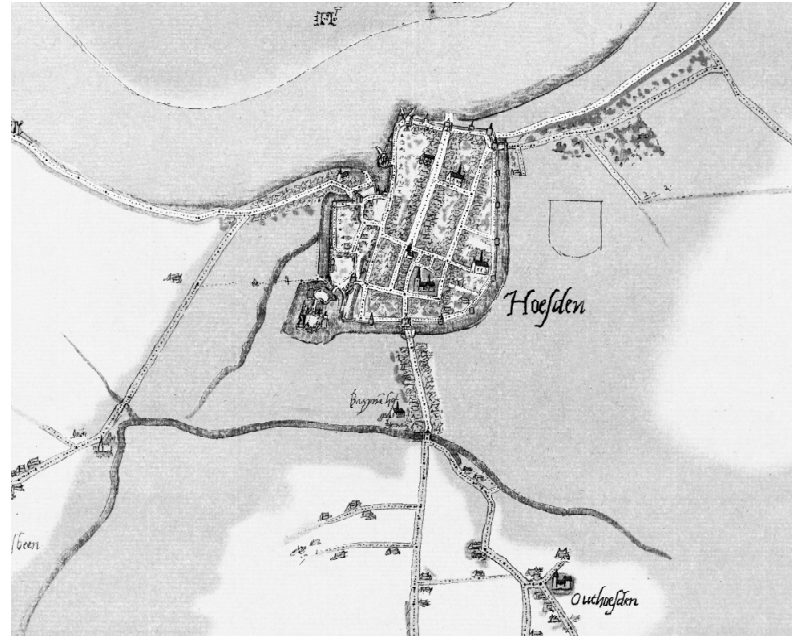
006a

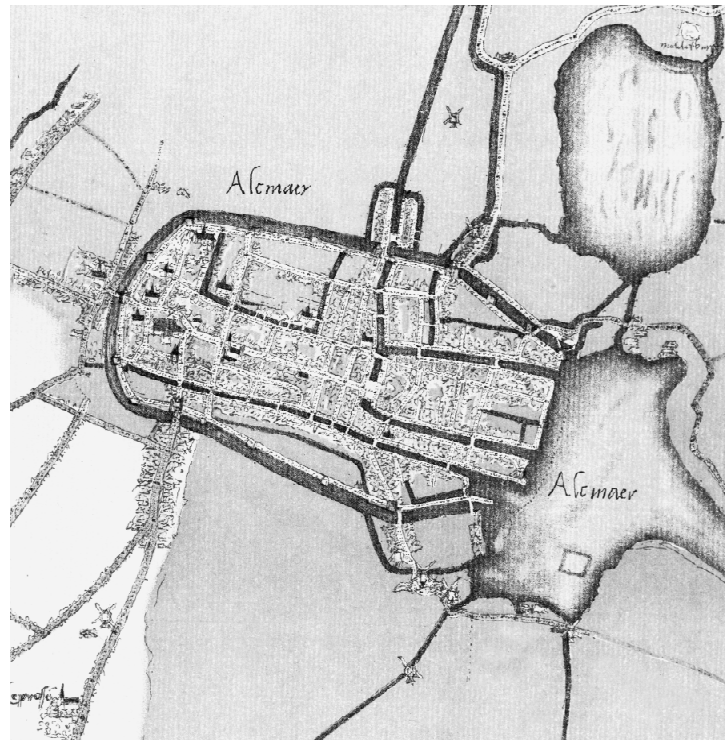


005b

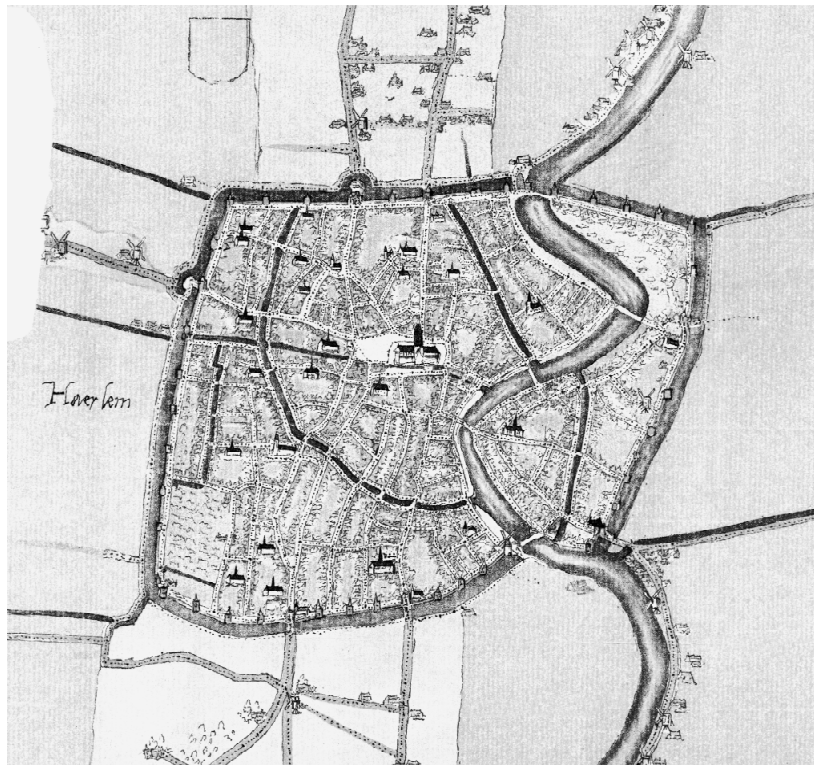


006b





007a-b
 a. Alkmaar
 b. Haarlem
 Door/by Jacob van Deventer,
 circa 1560



Deze plaatsen zijn te vinden in Holland achter de binnenduinrand: Alkmaar, Haarlem, Leiden, 's-Gravenhage en Delft. Van lokale centra ontwikkelden deze nederzettingen zich tot regionale markten en nijverheidscentra.¹⁹ Al deze steden groeiden uit en gingen behoren tot de grotere en grootste steden van het land.

Deze steden lagen aan belangrijk binnenwater: Alkmaar aan het Voormeer, Haarlem aan het Spaarne, Leiden aan de Rijn en Delft aan de Delf (fig. 007a en 007b).²⁰ Al deze steden hadden aansluiting op het netwerk van binnenwateren in Holland. De oude kernen met kerk zijn duidelijk herkenbaar; in Alkmaar aan de westkant van de stad, in Haarlem rond de Grote Markt in het centrum van de stad. In Leiden bevindt het gebied zich rond de burcht en in Delft in de omgeving van de Oude Kerk.

Ook het patroon van oude wegen en ontginningsstructuren is goed te herkennen op de stadsplattegrond, zoals in Alkmaar en Haarlem aan de noord-zuid lopende wegen over een strandwal, en in Leiden en Delft aan de kavels en sloten van de veenontginningen. Verder valt het stelsel van grachten op. De aanleg van grachten was niet alleen noodzakelijk voor de verdediging, maar vooral ook voor de ontwatering. Vanaf de late Middeleeuwen vonden uitbreidingen plaats volgens rationele planning, die zich uitte in een regelmatig stratenpatroon, dat in Haarlem bijvoorbeeld aan de west- en de zuidkant van de stad is te zien. Alkmaar werd vanuit de oude kern op het zand steeds verder uitgebreid in oostelijke richting, het veen en het Voormeer in.

6. Het zesde landschap is weer van een andere aard, die aansluit bij het vierde stedenlandschap. Het is dat van de laatmiddeleeuwse nieuwe steden. Tussen ongeveer 1280 en 1400 verschijnt er een reeks kleine steden, die binnen korte tijd werden gecreëerd. Allerlei kleinere heren, maar ook verschillende landsheren als de bisschoppen van Utrecht en de graven van Holland en die van Gelre, lieten in zowel ruimtelijke als maatschappelijke zin nieuwe steden verrijzen als politieke en economische machtscentra van hun domein of in een omstrede grenszone.

De hoogste concentratie van deze steden ligt in het stroomgebied van de grote rivieren. Een groot deel daarvan vormde in de veertiende eeuw de grensregio tussen de landsheerlijkheden Holland, het Sticht Utrecht, Brabant en Gelre. De macht van de landsheren van deze gebieden was toen tanende en daar profiteerden vele kleinere heren van: ter versterking en bevestiging van hun positie lieten zij in hun machtsgebied een stad bouwen. Ten zuiden van Utrecht zijn te vinden: Nieuwpoort, Ameide, Montfoort, IJsselstein, Vianen,

Culemborg, Wijk-bij-Duurstede, Buren, Woudrichem, Heukelum, Leerdam en Asperen. In de buurt van Nijmegen liggen Megen, Batenburg, Ravenstein, Grave en Gennep, in het zuiden van Midden-Limburg Nieuwstadt en Montfort. Daarnaast liggen er een paar in het oosten van het land: Bredevoort en Delden. Ten slotte is er een aantal in Overijssel in gebieden waar strijd werd gevoerd tussen de Utrechtse bisschoppen, andere heren en Drentse en Friese boeren. Het gaat om Hardenberg, Hattem, Steenwijk en Vollenhove.²¹

Al deze steden bleven klein in de volgende eeuwen, wat te maken heeft met de geforceerde wijze waarop ze totstandkwamen: in de eerste plaats omdat een heer er behoefte aan had. De heren wilden de mogelijkheid tot economische opbloei en het aantrekken van voldoende burgers nogal eens uit het oog verliezen.

De laatmiddeleeuwse nieuwe steden verschenen in de buurt van grotere en kleinere water- of landwegen.²² Bij een aanzienlijk aantal ontbreekt een oude kern. Wel was er meestal een kasteel, waarnaast de nieuwe stad verrees. De stadsplattegronden van bijna al deze steden werden in één keer geconcipieerd bij de stadsaanleg en daarna niet meer uitgebreid. Ze zijn allemaal regelmatig van opbouw en vaak is het stratenplan vrij rechthoekig, hoewel niet zelden oude wegen- en/of ontginningspatronen herkenbaar zijn in de plattegronden. Zo zien we in Buren, dat omstreeks 1400 werd aangelegd door Alard van Buren, een orthogonaal stratenplan, waarvan de vorm enigszins is aangepast aan de loop van het riviertje de Korne, en sloten uit de oude verkaveling die werden benut als uitgangspunt voor de omgrachting (fig. 008a).

Het op initiatief van Zweder van Vianen en Willem van Duivenvoerde in de eerste helft van de veertiende eeuw gebouwde Vianen had ten westen van zijn centrale hoofdas een rechthoekig stratenplan, maar ten oosten daarvan is de gekromde loop van een oude landweg zichtbaar (fig. 008b). De kerk van deze nieuwe steden werd veelal afgesplitst van een oudere dorpskerk in de omgeving. Soms werd zo'n oude dorpskerk verplaatst naar de nieuwe stad. Dat was bijvoorbeeld het geval in IJsselstein. Niet alleen de kerk, maar ook de omwalling en de omgrachting stammen uit de tijd van de stadsaanleg. Een klein deel van de nieuwe steden kwam tot stand naast een bestaande nederzetting, waar soms al een kerk stond. In Montfoort, Heukelum, Leerdam, Asperen en Batenburg werd in aansluiting op een ouder dijkdorp een nieuwe, regelmatig opgebouwde plattegrond aangelegd.

7. Naast de laatmiddeleeuwse nieuwe steden ontstond er tussen ongeveer 1270 en 1400 nog een ander stedenlandschap in het westen van het land: dat van bestaande nederzettingen die in de late

19
Cordfunke, Hugenholtz en Sierksma, *Hollandse stad*; Hoppenbrouwers, 'Van waterland tot stedenland'; Henderikx, 'Graaf en stad'; Kruisheer, *Stadsrechtsoorkonden*. 's-Gravenhage nam een uitzonderingspositie in als residentie van de graven van Holland waar het verstedelijkingsproces wat later op gang kwam dan in de andere vier plaatsen, maar past toch in het rijtje.

20
Cordfunke, 'Alkmaar'; De Klerk, *Hofstad*, pp. 1-33; Raue, *Delft*; Speet, *Haarlem*, pp. 6-9; Van der Vliet, 'Leiden'.

21
Rutte, 'Stedebouw in de Middeleeuwen'; Rutte, 'Middeleeuwse nieuwe steden'; Rutte, 'Nieuwe steden Stichten'; Rutte, 'Falen of slagen'; Rutte, 'Stadsvording rivierengebied'. In de tekst worden Naarden en Elburg niet genoemd omdat dit bestaande steden waren die opnieuw werden aangelegd. Zie daarover: Van Engen, Kos en Rutte, "'Eenen neuen stede'"; Rutte m.m.v. Visser en Boerefijn, 'Stadsaanleg'. Purmerend kwam tot stand op initiatief van een rijke koopman en bankier die de nieuwe stad liet aanleggen ter meerdere eer en glorie van zichzelf. Daarnaast is er nog een aantal mislukte nieuwe steden of twijfelgevallen, waaronder in het rivierengebied Haastrecht en Hagestein, in Midden-Limburg Kessel en Neeritter, in het oosten van het land Bronkhorst, (Laag-)Keppel en Diepenheim, en wat meer naar het westen, in de Eemvallei en op de Veluwe, Bunschoten en Staverden. Zie over deze gevallen bovengenoemde literatuur en: Renes, *Landschappen Maas en Peel*, pp. 250, 264-268, 274-278 en 323-328, en Rutte, 'Kwartier van Zutphen'.

22
Zoals al werd gesteld in de inleiding van dit artikel werd naar kleine steden in Nederland en dus naar de laatmiddeleeuwse nieuwe steden

weinig diepgaand onderzoek verricht. Zie wel: Alberts, 'Batenburg'; Van der Eerden, Hauer en Van Omme, *Wijk bij Duurstede* en Van Es, Van Doesburg en Van Koningsbruggen, *Wijk bij Duurstede*; Fafianie, 'IJsselstein'; Kolks en Verlinde, 'Delden'; Kuys, 'Grave'; Maarschalkerweerd, 'Steden Utrecht'; Rutte, 'Buren'; Venner, *Nieuwstadt*, pp. 10-29; Vervloet, 'Bunschoten'; Visser, *Schoonhoven*, pp. 113-122; Visser, Elsing, Henderikx en Wegner, *Schoonhoven en Nieuwpoort*, pp. 23-32; Voltman, 'Bredevoort'.

Middeleeuwen door een variërende combinatie van burgers, heren en economische vernieuwingen, vermoedelijk structurele veranderingen, tot stad werden. Dit zijn de havenplaatsen op de eilanden die in verbinding stonden met de Noordzee, en in het mondingsgebied van de grote rivieren: Tholen, Sint-Maartensdijk, het verdwenen Reimerswaal, Goes, Veere, Vlissingen, Brouwershaven, Goedereede, Brielle, Schiedam en Rotterdam.

Het zal geen toeval zijn dat deze nieuwe havenplaatsen juist opkwamen toen de meeste van de oude uit het eerder getypeerde Vlaams-Zeeuwse stedenlandschap teloorgingen. En het lijkt erop dat binnen het aan het eind van de dertiende eeuw reeds bestaande stedensysteem plaats was voor meer steden. De stedelijke economie die het westen van de Noordelijke Nederlanden ging bepalen, liet meer steden toe en vroeg wellicht om meer havens – denk in dit verband aan grotere schepen die werden geïntroduceerd, zoals de kogge. Stedelijke nederzettingen gingen zich steeds meer in bepaalde sectoren van handel en nijverheid specialiseren. Bovendien ging het Hollandse platteland steeds meer produceren voor de stedelijke markt. Maar het blijft toch verrassen dat in de loop van de veertiende eeuw – de periode die over het algemeen in verband wordt gebracht met een stagnerende economie, pestepidemieën en bevolkingsafname, hoewel in Holland toen de zogenaamde ‘voorsprong’ begon – meer steden opbloeiden dan ooit tevoren.²³ In Holland bevinden zich langs binnenwateren of aan de Zuiderzee namelijk ook nog Gouda, Woerden, Weesp, Beverwijk, Amsterdam, Monnickendam, Edam, Hoorn, Enkhuizen en Medemblik, dat als het ware aan een tweede leven begon.

In sommige van deze plaatsen, zoals Veere, Brouwershaven, Schiedam, Gouda en Beverwijk, heeft een heer of dame in ieder geval in eerste instantie een belangrijke rol gespeeld in de stadswording. Steeds zijn ook economische mogelijkheden van belang geweest, maar deze zijn helaas moeilijk precies te duiden. Hetzelfde geldt voor de burgers, die als koopman, bestuurder of ambachtsman invloedrijke belanghebbenden konden zijn. Een deel van deze steden ging in de volgende eeuwen tot de grootste en belangrijkste van Nederland behoren, hoewel soms voor een beperkte periode, zoals die langs de Zuiderzee. Een ander deel, vooral op de eilanden, bleef vrij klein.

De havensteden van deze zevende groep lagen aan belangrijk vaarwater; veel van de steden in Holland bij de monding van een rivier(tje in een grotere rivier), waarin niet zelden een dam was gelegd.²⁴ Bij het grootste deel van deze steden lagen de havens in de stad en in Holland stonden deze vaak in directe verbinding met of waren deze onderdeel van een grachtenstelsel. In Edam bij-

voorbeeld zien we de haven in de lengte door de stad heen lopen, als hoofdadere van het omliggende stelsel van grachten (fig. 009a). Bij de steden op de eilanden ontbrak het aan grachten. Wel was er de omgrachting van de vestingwerken en stak er vaak een haven de stad in.

Vooral in de steden in Holland is het patroon van oude (water)wegen en ontginningsstructuren dikwijls goed herkenbaar in de stadsplattegrond. In aansluiting op die oude wegen en structuren werd een doorgaans regelmatig stratenplan aangelegd. Dat gold ook voor eventuele stadsuitbreidingen. In de Zuiderzeesteden stond de parochiekerk vaak niet in het centrum, omdat dat doorgaans de kerk van een ouder dorp betrof waarnaast de havenstad was ontstaan. In Edam staat de kerk bijvoorbeeld in de uiterste noordpunt van de stad. In de meeste havensteden langs de Hollandse binnenwateren stond de kerk wel min of meer in het centrum. Bij de damsteden stamde deze kerk meestal uit de begintijd van de stadswording, die vanuit een kleine nederzetting bij de dam plaatsvond. De meeste andere steden ontstonden rond een oudere nederzetting met kerk die strategisch was gelegen aan belangrijk vaarwater, zoals in Woerden en Weesp.

Een deel van de havensteden op de eilanden ontstond ook vanuit een bestaande nederzetting met kerk en een gunstige situering aan een haven, bijvoorbeeld Brielle, Reimerswaal en Goes. Een ander deel bestond echter uit nieuwe havens die op enige afstand van een ouder kerkdorp en binnen de parochie van die kerk werden aangelegd: Veere aan de rand van de parochie Zanddijk, Brouwershaven in de parochie Brijdorp, Tholen in Schakerlo en Nieuw-Vlissingen in (Oud-)Vlissingen. Op de kaart van Jacob van Deventer zien we ten westen van de stad Oud-Vlissingen nog aangegeven (fig. 009b). In alle vier de gevallen verdween in de loop der eeuwen de oorspronkelijk centraal, maar niet aan het water gelegen nederzetting met de oude parochiekerk. Hun plaats werd overgenomen door de nieuwe havensteden.

Zo kunnen binnen dit stedenlandschap in ieder geval vier groepen worden aangemerkt: op de eilanden (1) de steden die bij een bestaande dorpskern met kerk zijn ontstaan en (2) de nieuwe havens die op enige afstand van een oudere nederzetting werden aangelegd; de (3a) damsteden in Holland langs rivieren en die (3b) langs de Zuiderzee, en (4) andere steden langs de Hollandse binnenwateren, die zich vanuit of bij een oudere nederzetting ontwikkelden.

8. Ten achtste is er een in een aantal opzichten met het vorige landschap vergelijkbare groep steden. In het oosten van het land liggen 's-Heerenberg, Groenlo, Enschede, Ootmarsum, Almelo, Coevorden, Hasselt en Genemuiden. Dit waren ook

23

Gottschalk, 'IJsselstade' und Amsterdam'; Henderikx, 'Havenplaatsen in Zeeland'; Hoppenbrouwers, 'Van waterland tot stedenland'; Petri, 'Südersee- und IJsselstädte'; Rutte m.m.v. Kos, 'Amstel- en Vechtdelta'; Schmal, 'Stedenland'. Gorinchem en Schoonhoven worden ook gerekend tot de havensteden, hoewel ze in aanleg en ligging eveneens overeenkomsten vertonen met de laatmiddeleeuwse nieuwe steden. In tegenstelling tot deze nieuwe steden bloeiden zowel Gorinchem als Schoonhoven echter op tot havenstad van meer dan lokale betekenis en kenden beide steden uitbreidingen. Misschien kunnen Steenberg en Zevenbergen in West-Brabant ook tot de havensteden uit de late Middeleeuwen worden gerekend. In West-Friesland werd van 1402 tot 1416 een reeks dorpen van stadsrecht voorzien. Deze verleningen hadden niets te maken met stedelijke ontwikkeling, maar met verbeteringen in bestuur en rechtspraak (Dekker, 'Stadsrecht platteland').

Het ontstaan vanaf het eind van de dertiende eeuw en gedurende de veertiende eeuw van de havensteden in het westen van het land sluit aan bij het beeld dat Hoppenbrouwers in zijn hierboven genoemde verhaal schetst van 'Hollands voorsprong'. Zie in dit verband ook: Van Zanden, 'Op zoek'. Tot nog toe heeft de wording van dit heel grote aantal havensteden echter verrassend weinig bijzondere aandacht gekregen. Dat verrast des te meer omdat de geschiedenis van Holland behoorlijk uitgekauwd is.

24

Alders, Kruisheer en Schweitzer, *Beverwijk*; Baart, 'Amsterdam'; Borger, 'Hoorn'; Boschma-Aarnoudse, *Edam*, pp. 71-131; Cappon en Van Engen, 'Brouwershaven'; Dekker, *Goes*, pp. 85-189; Heidinga en Van Regteren Altena, *Medemblik and Monnickendam*; Henderikx, 'Veere';

Hoek, 'Schiedam'; Leupen, 'Weesp'; Plomp, *Woerden*, pp. 42-55; Van der Schoor, *Rotterdam*; Speet, 'Amsterdam'; Stamkot, *Gorinchem*, pp. 4-33; Visser, 'Gouda' en Goudriaan, 'Gouda'; Visser, *Schoonhoven*, pp. 14-76 en Visser, Elsing, Henderikx en Wegner, *Schoonhoven en Nieuwpoort*; De Vries, 'Enkhuizen'.

bestaande nederzettingen die in de late Middeleeuwen door een variërende combinatie van burgers, heren en economische vernieuwingen tot stad werden, maar de meeste lagen niet aan vaarwater, zoals die in het westen. Op de laatste drie na lagen ze allemaal in de Achterhoek en Twente. Alleen Hasselt en Genemuiden, gelegen in de Vechtdelta, waren havens. Daarnaast kan een aantal steden in het tegenwoordige Limburg nog tot deze groep worden gerekend: Venlo aan de Maas, Sittard en Valkenburg.²⁵ Alle steden van dit landschap die niet aan bevaarbaar water lagen, bleven eeuwenlang klein en onbeduidend. Slechts de enkele, zoals Venlo en Hasselt, die wel aan belangrijk vaarwater lagen, kregen al snel meer betekenis.

De steden van deze achtste groep waren grotendeels gesitueerd langs secundaire handelswegen.²⁶ Het stratenplan was meestal onregelmatig van opbouw, omdat het bestond uit een oude dorpsplattegrond, waaromheen ten tijde van de stadswording een gracht werd gelegd. Dit zien we bijvoorbeeld in de plattegrond van Enschede en nog sterker in Groenlo (fig. 010a en 010b). Landelijk gebied rond de dorpskern, inclusief landwegen, werd binnen de gracht getrokken, waarna de kerk lang niet meer altijd een centrale plaats innam. In Enschede werd om het dorp zelfs een dubbele gracht gelegd. Daarbinnen blijft de dorpsplattegrond echter goed herkenbaar en de kerk kwam in het noorden van het stadje te liggen. In Groenlo zien we de kerk ook aan de noordkant, vlak bij de stadswallen. Overigens stammen de vestingwerken in de vorm zoals die op de kaart van Jacob van Deventer te zien zijn niet uit de tijd van de stadswording van Groenlo in de veertiende eeuw, maar van daarna.

9. Ten slotte is er een negende, bijzonder stedenlandschap: dat van de Friese steden Dokkum, Leeuwarden, Franeker, Harlingen, Bolsward, Workum, Hindeloopen, IJlst en Sneek. De opbloei daarvan verliep deels synchroon met die van de plaatsen langs de Zuiderzee uit het eerdere stedenlandschap. Maar vóór die bloei in de late Middeleeuwen waren deze steden al handelsnederzettingen, waarvan de ontwikkeling wellicht aansluit bij die van het eerstgenoemde stedenlandschap. Vermoedelijk ontwikkelden veel van de Friese steden zich in de veertiende eeuw op de plek van een oude handelsnederzetting.²⁷ Een groot deel van de wordingsgeschiedenis van de Friese steden is tot op heden vrij duister. Een belangrijk verschil met de andere stedenlandschappen is dat een heer vrijwel geheel afwezig lijkt in het Friese gebied. Maar over de rol van de burgers en de economische omstandigheden is weinig bekend. Hoe konden zoveel steden zo dicht bij elkaar – ze liggen allemaal in het westelijke deel van Friesland,

aan zee of langs binnenwater – tot bloei komen? De situering van de Friese steden hing nauw samen met het stelsel van waterwegen in de directe en verdere omgeving.²⁸ Dit stelsel van waterwegen was eveneens bepalend binnen de stad zelf, zoals is te zien aan de grachten van bijvoorbeeld Bolsward en Harlingen (fig. 011a en 011b). De plattegronden van de Friese steden waren niet zelden langgerekt en opgehangen aan waterwegen en ontginningsstructuren. Het patroon van straten tussen de waterwegen is overwegend regelmatig van opzet. De kerk staat meestal niet centraal. Vaak betreft het een oude dorpskerk. Dit is ook het geval in Harlingen, waar de parochiekerk toen Van Deventer de plaats rond 1560 in kaart bracht zelfs nog buiten de gracht lag aan de zuidoostkant van de stad. In Bolsward zien we de kerk aan de noordkant.

Tot besluit

De stadswording van de elfde tot de vijftiende eeuw blijft een verbazingwekkend fenomeen. Hoe was het mogelijk dat binnen een paar eeuwen tijd zoveel steden totstandkwamen? En niet alleen hier, maar in heel West-Europa.²⁹

Ik heb negen groepen van Nederlandse steden – stedenlandschappen – en hun plattegronden in hoofdlijnen getypeerd aan de hand van de wijze waarop de stadswording plaatsvond. Het beeld dat in grove lijnen is geschetst, kan ongetwijfeld worden bijgesteld en genuanceerd. En de oplettende lezers zullen hebben opgemerkt dat een aantal steden niet is genoemd. Dat klopt. Een paar steden heb ik met opzet overgeslagen, omdat dit moeilijke gevallen betreft die lastig te classificeren zijn.³⁰

In een volgend artikel zal ik ingaan op de ontwikkeling van de stedenlandschappen en de stadsplattegronden in Holland van de vijftiende tot de negentiende eeuw.³¹

25

Stroink, *Stad en Land van Twente*, pp. 170-223; Venner 'Steden Limburg'; Van Voorde, *Steden Limburg*, pp. 37-69. Misschien kan Weert ook tot deze groep worden gerekend. Echt is een twijfelgeval. Zie daarover: Renes, *Landschappen Maas en Peel*, pp. 234-236 en 267-268, 328.

26

Ook aan de meeste kleine steden in het oosten van het land werd zoals gezegd weinig aandacht besteed. Zie wel: Hermans, *Venlo*, pp. 23-28; Ten Hove, *Hasselt*, pp. 11-18; Thissen, 'Sittard'; Vemer, *Groenlo*, pp. 7-54.

27

Bos, *Archeologie van Friesland*, pp. 62-66 en 165-169; Karstkarel, *Friese elf steden*; De Langen, *Middeleeuws Friesland*.

28

De Friese steden kregen tot nog toe niet de aandacht die zij verdienen. Op archeologisch vlak werd er wel mooi onderzoek verricht. Zie bijvoorbeeld: De Langen, 'Leeuwarden' en Noomen, 'Leeuwarden'. En verder: Sarfatij, *Verborgene steden*, pp. 164-166 en literatuur. En eveneens: Kullberg, *Bolsward*.

29

Zie voor Europa bijvoorbeeld: Stoob, 'Stadtformen'. In Nederland kwam vanaf de vijftiende eeuw nog een enkele stad tot stand, zoals Sloten of Klundert. Willemstad, dat vaak als vestingstad wordt gezien, was voordat de vesting werd aangelegd een dorp, Ruigenhil genaamd. De grote tijd van de stadswording is na 1400 voorbij. In de zestiende en zeventiende eeuw vonden er wel stadsuitbreidingen plaats, maar pas vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw en vooral in de twintigste eeuw komen er weer steden bij.

30

Sluis, Rhenen en Appingedam zijn bijvoorbeeld moeilijke gevallen. Ook is er een aantal twijfelgevallen, zoals Nijkerk en Schagen. Kunnen deze plaatsen worden beschouwd als stad?

31

Dit artikel zal verschijnen in *OverHolland 3* onder de titel 'Groei en krimp in de Hollandse stad. Stadsuitbreidingen, stedenbouw en ontstedelijking in Holland van de veertiende tot de negentiende eeuw'.

Bibliography / Literatuur

Abels, P. (ed.), *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis*. Hilversum 2002

Alberts, W. J., *De middeleeuwse stad*. Bussum 1968

Alberts, W. J., *De Nederlandse Hanzesteden*. Bussum 1969

Alberts, W. J., 'Was Batenburg een "stad"?' Iets over de middeleeuwse geschiedenis van Batenburg', *Tweestromenland*, 38 (1982), p. 6-17

Alberts, W. J., 'Doetinchem in de Middeleeuwen', in: *Geschiedenis van Doetinchem*. Zutphen 1986, p. 32-68

Alders, G., J. Kruisheer & A. Schweitzer, *Het ontstaan van Beverwijk als stedelijke nederzetting. Met een editie van de stadskeur van 11 november 1298*. Hilversum 1998

Arts, N., 'Middeleeuwen zonder geschiedenis? De archeologie van stad en platteland in Eindhoven en Helmond', *Madoc. Tijdschrift over de Middeleeuwen*, 14 (2000), p. 76-83

Baart, J., 'Amsterdam, gewestelijke stad in de Middeleeuwen, wereldstad in de Gouden Eeuw', in: H. Sarfatij (ed.), *Verborgene steden. Stadsarcheologie in Nederland*. Amsterdam 1990, p. 152-162

Beek, R. van, & V. van Vilsteren, 'Van Karel de Grote tot Karel de Vijfde; een archeologisch onderzoek in het oudste gedeelte van Zwolle', in: *Zwolle in de Middeleeuwen. Onderzoekingen naar een vroeg-stedelijke samenleving*. Zwolle 1980, p. 4-93

Boerefijn, W., 'De totstandkoming van de stedelijke vorm', in: R. Rutte & H. van Engen (ed.), *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht*. Hilversum 2005, p. 123-142

Boersma, J., 'Groningen. Van Drents dorp tot stad in Ommeland', in: H. Sarfatij (ed.), *Verborgene steden. Stadsarcheologie in Nederland*. Amsterdam 1990, p. 61-65

Borger, G., 'De oudste topografie van Hoorn. De wording van een stad', *West-Frieslands Oud & Nieuw*, 45 (1978), p. 7-19

Bos, J., *Archeologie van Friesland*. Utrecht 1995

Boschma-Aarnoudse, C., *Tot verbetering van de neeringe deser Stede. Edam en de Zeevang in de late Middeleeuwen en de 16de eeuw*. Hilversum 2003

Brongers, J., 'Een groet uit de Eem-veste. De vroegste stedelijke ontwikkeling van Amersfoort', in: P. Woltering, W. Verwers & G. Scheepstra (ed.), *Middeleeuwse toestanden. Archeologie, geschiedenis en monumentenzorg*. Amersfoort/Hilversum 2002, p. 269-279

Burgers, J., 'Het ontstaan van de twaalfde-eeuwse Vlaamse stadskeuren', *Handelingen van de Koninklijke Zuid-Nederlandse Maatschappij voor Taal- en Letterkunde en Geschiedenis*, 53 (1999), p. 81-99

Burke, G., *The Making of Dutch Towns*. London 1956

Cappon, C. & H. van Engen, 'Stad door stadsrecht? De betekenis van de stadsrechtsver-

lening voor de stadjes Goedereede (1312), Brielle (1330 en 1343), Geervliet (1381) en Brouwershaven (1403)', *Jaarboek voor Middeleeuwse geschiedenis* 4, 2001, p. 168-188

Cappon, C. & H. van Engen, 'Het stadsrecht van Brouwershaven', *Kroniek van het land van de zeemeermin (Schouwen-Duiveland)*, 27 (2002), p. 5-24

Cordfunke, E., F. Hugenholtz & K. Sierksma (ed.), *De Hollandse stad in de dertiende eeuw*. Zutphen 1988

Cordfunke, E., 'Thirty years of archeological investigation in Alkmaar's town centre', *Berichten Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek*, 40 (1990), p. 333-387

Dekker, A., 'Stadsrecht voor het platteland. Stadsrechtverleningen aan Westfriese dorpen 1402-1415', in: D. Blok et al. (ed.), *Datum et actum. Opstellen aangeboden aan Jaap Kruisheer*. Amsterdam 1998, p. 111-118

Dekker, C., *Een schamele landstede, geschiedenis van Goes tot aan de Satisficatie in 1577*. Goes 2002

Denslagen, W. (ed.), *De Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst*. Gouda. Zeist/Zwolle 2001

Doornink-Hoogenraad, M., *Historische Stedenatlas van Nederland*. Zutphen. Delft 1983

Eerden-Vonk, M. van der, J. Hauer & G. van Omme (ed.), *Wijk bij Duurstede 700 jaar stad. Ruimtelijke structuur en bouwgeschiedenis*. Hilversum 2000

Engen, H. van, 'Geen schraal terrein. Stadsrechten en het onderzoek naar stadswording', in: R. Rutte & H. van Engen (ed.), *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht*. Hilversum 2005, p. 63-86

Engen, H. van, A. Kos & R. Rutte, "'Eenen nienwene stede, ergens daer sij ons ende haer ter besten oerbaer staedt". Over de wording van de stad Naarden in de tweede helft van de veertiende eeuw', *Naarden 650 jaar*. Themanummer van/Special issue of *Tussen Vecht en Eem. Tijdschrift voor regionale geschiedenis*, 18 (2000), p. 96-105

Ennen, E., *Die europäische Stadt des Mittelalters*. Göttingen 1987, oorspronkelijk 1972

Es, W. van, 'Archeologische monumentenzorg in de Nederlandse binnensteden', in: P. Woltering, W. Verwers & G. Scheepstra (ed.), *Middeleeuwse toestanden. Archeologie, geschiedenis en monumentenzorg*. Amersfoort/Hilversum 2002, p. 367-379

Es, W. van, J. van Doesburg & I. van Koningsbruggen, *Van Dorestad naar Wijk bij Duurstede. Het ontstaan van een stad ca.600-1550 na Chr. Abcoude/Amersfoort/Amsterdam* 1998

Es, W. van, J. Poldermans & H. Sarfatij (ed.), *Het bodemarchief bedreigd. Archeologie en planologie in de binnensteden van Nederland*. Amersfoort/s-Gravenhage/The Hague 1982

Escher, M., A. Haverkamp & F. Hirschmann, 'Städtelandschaft – Städtenetz – zentralört-

liches Gefüge. Einleitung', in: M. Escher, A. Haverkamp & F. Hirschmann (ed.), *Städte-landschaft – Städtenetz – zentralörtliches Gefüge. Ansätze und Befunde zur Geschichte der Städte im hohen und späten Mittelalter*. Mainz 2000, p. 9-53

Fafianie, A., 'Jsselsteine stadsmuur, beproefd en weerbaar', *Historische Kring IJsselstein*, 50/51 (1989), p. 203-236

Flink, K., & B. Thissen, 'De Gelderse steden in de Middeleeuwen – data en feiten, aspecten en suggesties', in: M. Evers et al. (ed.), *Het hertogdom Gelre. Geschiedenis, kunst en cultuur tussen Maas, Rijn en IJssel*. Utrecht 2003, p. 207-245

Fockema Andreae, S., *Duizend jaar bouwen in Nederland. Deel 1, De bouwkunst in de Middeleeuwen. Stad en dorp*. Amsterdam 1948

Gerlich, A., *Geschichtliche Landeskunde des Mittelalters. Genese und Probleme*. Darmstadt 1986

Gottschalk, M., *Historische geografie van westelijk Zeeuws-Vlaanderen tot de St.-Elisabethsvloed van 1404*. Assen 1955

Gottschalk, M., 'Die Bedeutung geographischer Faktoren für die wirtschaftliche Entwicklung von Hafenstädten. Die IJsselstädte und Amsterdam in der frühen Neuzeit', *Berichte zur deutschen Landeskunde*, 52 (1978), p. 203-211

Gottschalk, M., *De Vier Ambachten en het Land van Saafdinge in de Middeleeuwen. Een historisch-geografisch onderzoek betreffende Oost Zeeuws-Vlaanderen*. Assen 1984

Goudriaan, K., 'Jonkvrouw Sophie van der Goude, haar familie en haar stad', *Holland, regionaal historisch tijdschrift*, 29 (1997), p. 63-90

Groothedde, M., 'De nederzettingontwikkeling van Zutphen voor het jaar 1000', in: M. Groothedde et al. (ed.), *De Sint-Walburgiskerk in Zutphen. Momenten uit de geschiedenis van een middeleeuwse kerk*. Zutphen 1999, p. 9-30

Gutkind, E., *Urban Development in Western Europe. Deel/Vol. 6, The Netherlands and Great Britain*. New York 1971

Ham, W. van, *Historische Stedenatlas van Nederland. Bergen op Zoom*. Delft 2003

Hell, J. van, 'Harderwijk tot 1650. Ontstaan, bloei en neergang van een stad aan de Zuyderzee', in: J. Folkers (ed.), *Geschiedenis van Harderwijk*. Amsterdam 1998, p. 11-61

Heidinga, H., & H. van Regteren Altena (ed.), *Medemblik and Monnickendam. Aspects of medieval urbanization in northern Holland*. Amsterdam 1989

Henderikx, P., 'Havenplaatsen in Zeeland in de dertiende eeuw', in: P. Henderikx, *Land, water en bewoning. Waterstaats- en nederzettingsgeschiedenis in de Zeeuwse en Hollandse delta in de Middeleeuwen*. Hilversum 2001, p. 68-80

Henderikx, P., 'Het ontstaan en de vroegste ontwikkeling van Zierikzee tot circa 1300', in: P. Henderikx, *Land, water en bewoning.*

Waterstaats- en nederzettingsgeschiedenis in de Zeeuwse en Hollandse delta in de Middeleeuwen. Hilversum 2001, p. 81-103

Henderikx, P., 'Het ontstaan en de ruimtelijke ontwikkeling van Veere tot circa 1400', in: P. Henderikx, *Land, water en bewoning. Waterstaats- en nederzettingsgeschiedenis in de Zeeuwse en Hollandse delta in de Middeleeuwen*. Hilversum 2001, p. 104-116

Henderikx, P., 'Graaf en stad in Holland en Zeeland in de twaalfde en vroege dertiende eeuw', in: R. Rutte & H. van Engen (ed.), *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht* (Hilversum 2005), p. 47-62

Henderikx, P., 'Ontstaan en ruimtelijke ontwikkeling van Middelburg (9e-14e eeuw)', in: P. Woltering, W. Verwers & G. Scheepstra (ed.), *Middeleeuwse toestanden. Archeologie, geschiedenis en monumentenzorg*. Amersfoort/Hilversum 2002, p. 241-267

Hendriks, J., *Archeologie en bewoningsgeschiedenis in het Land van Heusden en Altena*. Almkerk 1990

Hermans, F., *Historische stedenatlas van Nederland*. Venlo. Delft 1999

Herwaarden, J. van, D. de Boer & F. van Kan, *Geschiedenis van Dordrecht tot 1572*. Hilversum 1997

Hoek, C., 'Schiedam. Een historisch archeologisch stadsonderzoek', *Holland*, 7 (1975), p. 89-192

Hoekstra, T., 'Utrecht, Entstehung und Räumliche Entwicklung bis etwa 1700. Ein Überblick', *Hausbau in den Niederlanden. Jahrbuch für Hausforschung*, 39 (1990), p. 205-222

Hoppenbrouwers, P., 'Van waterland tot stedenland. De Hollandse economie ca. 975-1570', in: T. de Nijs & E. Beukers (ed.), *Geschiedenis van Holland. Deel/Vol. I, Tot 1572*. Hilversum 2002, p. 103-148

Hove, J. ten, *Het stadhuys van Hasselt*. Kampen 1993

Irsigler, F., 'Überlegungen zur Konstruktion und Interpretation Mittelalterlicher Stadttypen', in: *Vierlei Städte – Der Stadtbegriff*, 2005

Janssen, H., 'Räumliche Entwicklung, Parzellierung und Hauskonstruktionen in 's-Hertogenbosch im 13. und 14. Jahrhundert', *Jahrbuch für Hausforschung. Hausbau in den Niederlanden* 39 (1990), p. 153-165

Karstkarel, P., *De Friese elf steden*. Leeuwarden 1997

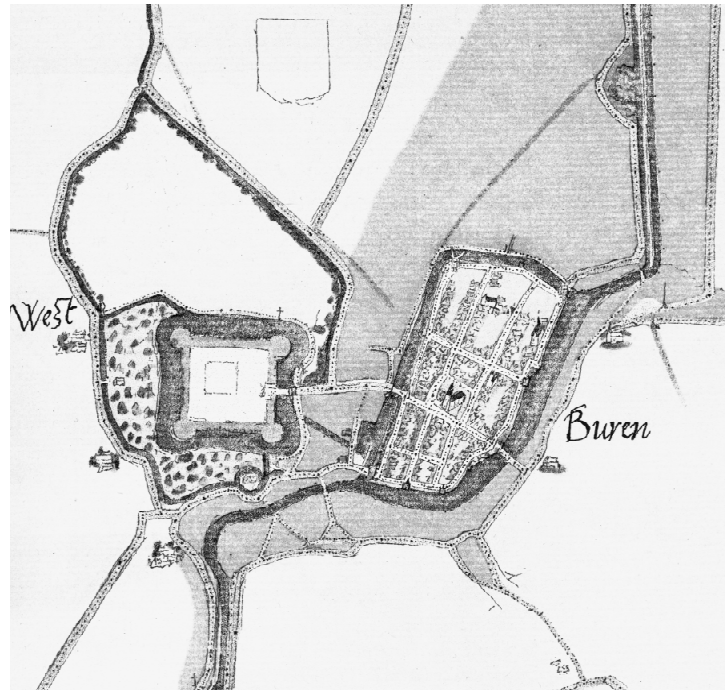
Klerk, A. de, *Bouwen aan de Hofstad*. Delft 1998

Kolks, Z., & A. Verlinde, 'Goor en Delden. Van buurtschap tot stad', in: *Overdrukken Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek*, 378 (1991), p. 5-10

Kooij, P., 'Het format van de stad. Een evaluatie van recente Nederlandse stadsgeschiedenissen', *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden*, 117 (2002), p. 293-306

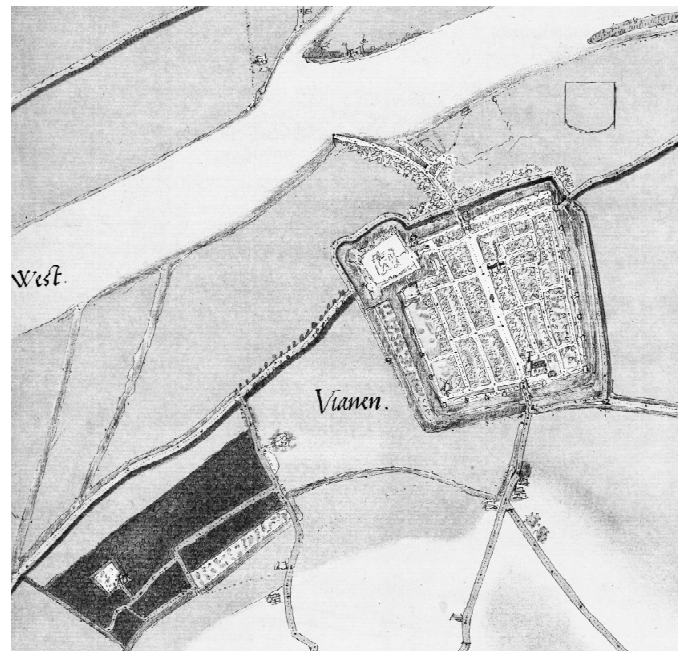
Kruisheer, J., *Het ontstaan van de stadsrecht-oorkonden van Haarlem, Delft en Alkmaar*. Amsterdam/Oxford/New York 1985

008a

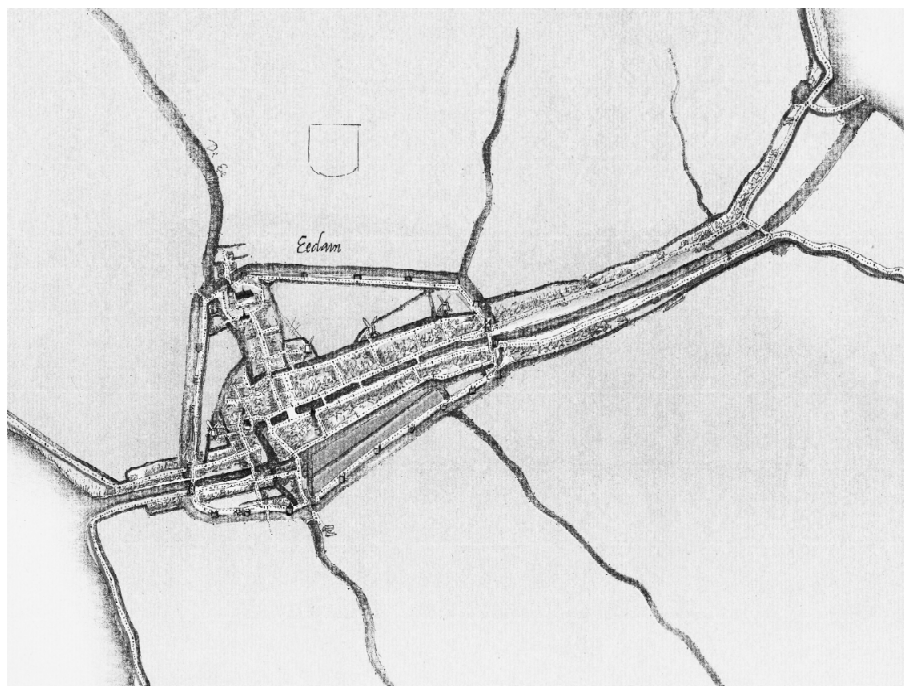


008a-b
a. Buren
b. Vianen
Door/by Jacob van Deventer,
circa 1560

008b



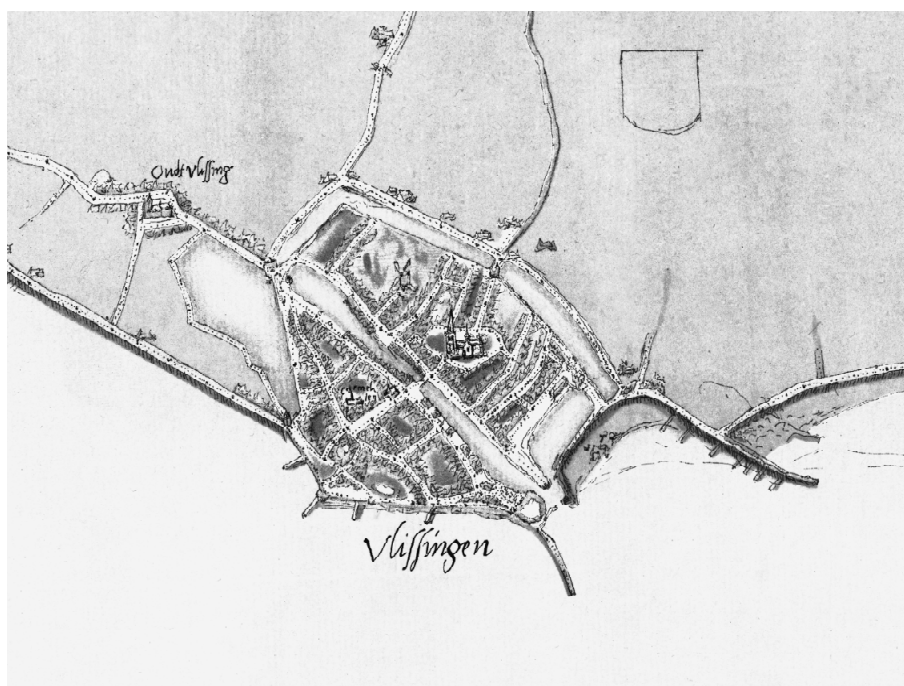
009a

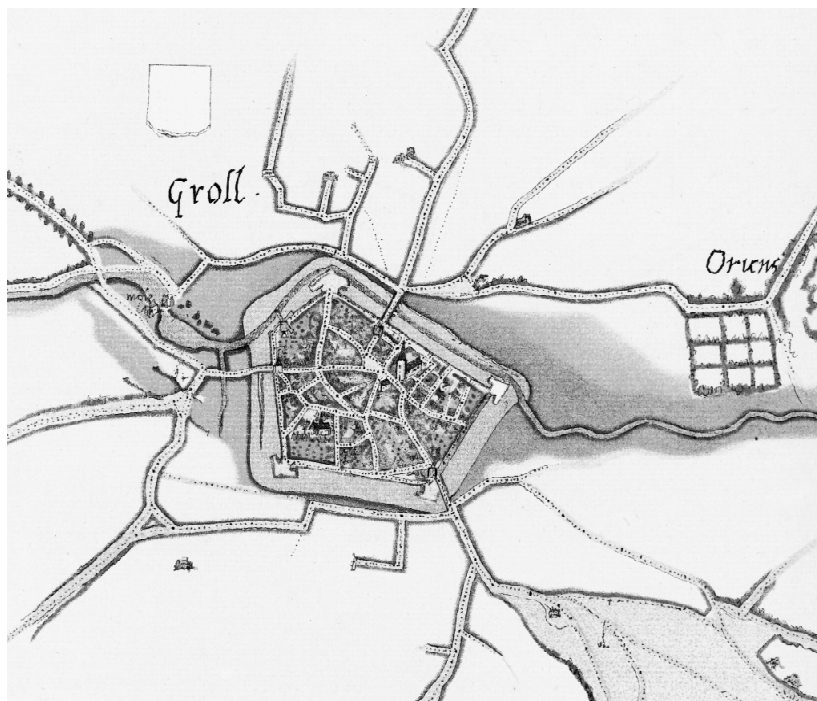


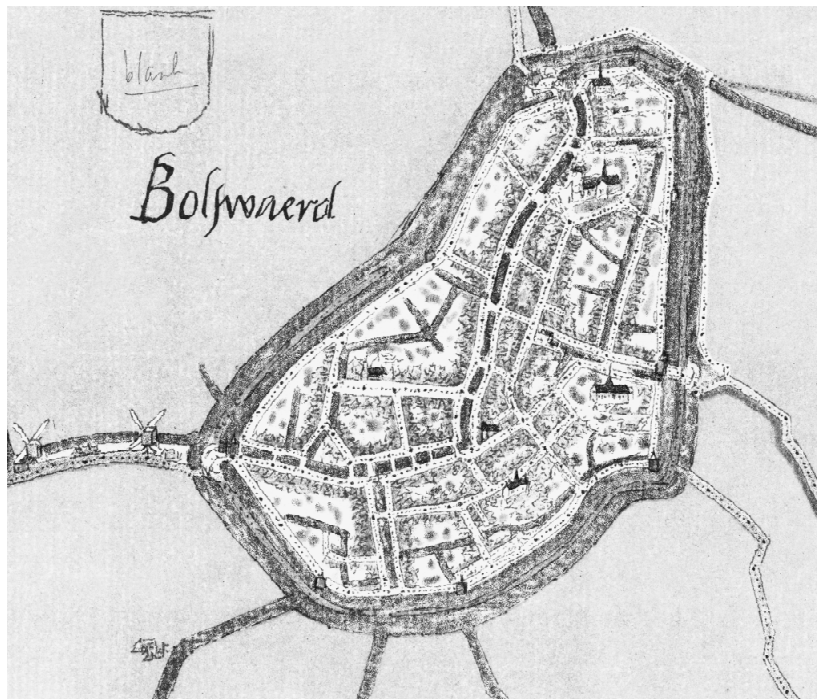
009a-b
a. Edam
b. Vlissingen
Door/by Jacob van Deventer,
circa 1560

010a-b
a. Enschede
b. Groenlo
Door/by Jacob van Deventer,
circa 1560

009b







011a-b
 a. Bolsward
 b. Harlingen
 Door/by Jacob van Deventer,
 circa 1560



- Kullberg, J., *Bolsward, gebouwd op terpen*. Utrecht 1992
- Kuys, J., 'De stad Grave onder de heren van Kuyc', in: *De heerlijke stad*. Assen/Maastricht 1988, p. 47-56
- Lambert, A., *The making of the Dutch landscape. An historical geography of the Netherlands*. London 1985
- Langen, G. de, *Middeleeuws Friesland. De economische ontwikkeling van het gewest Oostergo in de vroege en volle Middeleeuwen*. Groningen 1992
- Langen, G. de, 'De archeologie van vroeg- en vol-middeleeuws Leeuwarden', in: R. Kunst et al. (ed.), *Leeuwarden 750-2000. Hoofdstad van Friesland*. Franeker 2000, p. 19-45
- Leenders, K., *Van Turnhoutse voorde tot Strienmond. Ontginnings- en nederzettingsgeschiedenis van het noordwesten van het Maas-Schelde-Demergebied, 400-1350. Een poging tot synthese*. Zutphen 1996
- Leupen, P., 'Weesp. Een middeleeuwse stad?', *Tussen Vecht en Eem. Tijdschrift voor regionale geschiedenis*, 11 (1993), p. 16-24
- Linssen, J., 'De stichting van de stad Roermond en haar eerste opkomst', *Publications de la Société Historique et Archéologique dans le Limbourg*, 112 (1976), p. 1-133
- Loon, J. van, *De ontstaansgeschiedenis van het begrip 'Stad'*. Gent/Ghent 2000
- Maarschalkerweerd, P., 'De steden', in: C. Dekker (ed.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht tot 1528*. Utrecht 1997, p. 258-290
- Margry, P., 'De topografische ontwikkeling van Geertruidenberg in de Middeleeuwen', *Jaarboek de Oranjeboom*, 37 (1984), p. 111-162
- Noomen, P., 'Leeuwarden in de Middeleeuwen', in: R. Kunst et al. (ed.), *Leeuwarden 750-2000. Hoofdstad van Friesland*. Franeker 2000, p. 46-77
- Oude Nijhuis, J., & R. Rorink, 'De bisschopshof te Oldenzaal. Van Prüms kloostergoed tot landsheerlijke mantelhof?'. *Overijsselsche Historische Bijdragen. Verslagen en mededelingen van de Vereniging tot beoefening van Overijsselsch Regt en Geschiedenis*, 113, 1998, p. 6-40
- Palmboom, E., 'De nederzetting in de Middeleeuwen', in: *Over stad en Scholtambt Lochem (1233-1983)*. Lochem 1983, p. 55-77
- Panhuysen, T., & P. Leupen, 'Maastricht in het eerste millennium', in: *La genèse et les premiers siècles des villes médiévales dans les Pays-Bas méridionaux*. Brussel/Brussels 1990, p. 411-449
- Petersen, J. van, & E. Harenberg, *Doesburg. Bijdragen tot de geschiedenis van een Hanze-stad*. Doesburg 1987
- Petri, F., 'Die Stellung der Südersee- und IJsselstädte im flandrisch-hansischen Raum', *Hansische Geschichtsblätter*, 79 (1961), p. 34-57
- Petri, F., 'Die Anfänge des Mittelalterlichen Städtewesens in den Niederlanden und dem Angrenzenden Frankreich', in: *Vorträge und Forschungen herausgegeben vom Konstanzer Arbeitskreis für Mittelalterlicher Geschichte*, 4 (1970), p. 227-295
- Pitz, E., *Europäisches Städtewesen und Bürgerum. Von der Spätantike bis zum hohen Mittelalter*. Darmstadt 1991
- Plomp, N., *Woerden 600 jaar stad*. Woerden 1972
- Raue, J., *De stad Delft. Vorming en ruimtelijke ontwikkeling in de late Middeleeuwen. Interpretatie van 25 jaar binnenstads onderzoek*. Delft 1983
- Ree-Scholten, G. van der (ed.), *Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem, 1245-1995*. Hilversum 1995
- Renes, J., 'De Hoogstraat en de oudste geschiedenis van de stad Wageningen', *Oud Wageningen*, 25 (1997), p. 60-66
- Renes, J., *Landschappen van Maas en Peel. Een toegepast historisch-geografisch onderzoek in het streekplangebied Noord- en Midden-Limburg*. Leeuwarden/Maastricht 1999
- Renes, J., 'De stad in het landschap', in: R. Rutte & H. van Engen (ed.), *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht*. Hilversum 2005, p. 15-46.
- Rutte, R., 'Stedebouw in de Middeleeuwen. Grave, Ravenstein, Batenburg en Megen', *Kunstlicht. Tijdschrift voor beeldende kunst en bouwkunst van oudheid tot heden*, 16 (1995), p. 14-23
- Rutte, R., 'Het Kwartier van Zutphen. Kleine middeleeuwse steden geschiedenis van het oosten van Nederland', *Kunstlicht. Tijdschrift voor beeldende kunst en bouwkunst van oudheid tot heden*, 16 (1995), p. 15-21
- Rutte, R., 'Middeleeuwse nieuwe steden in Nederland. Aanzet tot een onderzoek naar oorsprong, verspreiding en betekenis', *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond*, 95 (1996), p. 189-202
- Rutte, R., 'Nieuwe steden in de Stichten. Over de stedenbouw van Vollenhove, Hardenberg en Bunschoten', *Madoc. Tijdschrift over de Middeleeuwen*, 12 (1998), p. 14-24
- Rutte, R., 'Buren "gelijk wi die nu begrepen hebben ende begraeven". De aanleg van een nieuwe stad in de late Middeleeuwen', *De drie steden. Regionaal-historisch Tijdschrift voor het Rivierenland*, 21 (2000), p. 43-47
- Rutte, R., 'Falen of slagen. Motieven bij laat-middeleeuwse stadsstichtingen', *Historisch Geografisch Tijdschrift*, 18 (2000), p. 1-11
- Rutte, R., *Stedenpolitiek en stadsplanning in de Lage Landen (12de-13de eeuw)*. Zutphen 2002
- Rutte, R., 'Stichten of groeien? Een zinloze discussie. Pleidooi voor vergelijkend onderzoek naar stadswording', *Madoc. Tijdschrift over de Middeleeuwen*, 16 (2002), p. 153-164
- Rutte, R., 'Stadswording in het rivierengebied ten zuiden van Utrecht gedurende de veertiende eeuw', *Het Kromme-Rijngedebied. Tijdschrift van de Historische Kring 'Tussen Rijn en Lek'*, 37 (2003), p. 1-11
- Rutte, R., en G. Hoekveld, 'Stadswording en machtspolitiek. Vergelijkend onderzoek met een modelmatige benadering', *Historisch Geografisch Tijdschrift*, 21 (2003), p. 77-92
- Rutte, R., met medewerking van/in collaboration with A. Kos, 'Stadswording in de Amstel- en Vechtdelta van de twaalfde tot de vijftiende eeuw', *Tussen Vecht en Eem. Tijdschrift voor regionale geschiedenis*, 20 (2002), p. 119-132
- Rutte, R., met medewerking van/in collaboration with K. Visser & W. Boerefijn, 'Stadsaanleg in de late Middeleeuwen. Over bouwpercelen, straten en standaardmaten in Elburg en enige andere steden', *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond (themanummer Stedenbouw)*, 102 (2003), p. 122-137
- Sarfati, H., 'Mittelalterlichen Seehandelzentren in den nördlichen Niederlanden nach den archäologischen Befunden', *Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte*, 7 (1983), p. 63-67
- Sarfati, H., 'Stadt am Fluß', *Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie*, 7 (1989), p. 89-108
- Sarfati, H., 'Dutch towns in the formative period (AD 1000-1400). The archeology of settlement and building', in: J. Besteman, J. Bos & H. Heidinger (ed.), *Medieval archeology in the Netherlands. Studies presented to H.H. van Regteren Altena*. Assen 1990, p. 183-198
- Sarfati, H. (ed.), *Verborgen steden. Stadsarcheologie in Nederland*. Amsterdam 1990
- Sarfati, H., 'De vroege topografie van middeleeuws Nijmegen (7e-13e eeuw). Enige hoofdlijnen uit de archeologie van de Benedenstad', in: *Feestbundel aangeboden aan prof.dr. D.P. Blok*. Hilversum 1990, p. 321-330
- Sarfati, H., 'Hollands eerste stad in archeologisch perspectief. Dordrecht in de tweede helft van de dertiende eeuw', in: D. de Boer, E. Cordfunke & H. Sarfati (ed.), *Wi Florens. De Hollandse graaf Floris V in de samenleving van de 13e eeuw*. Utrecht 1996, p. 108-125
- Schaik, R. van, 'Zutphens geschiedenis. Van de elfde tot het eind van de zestiende eeuw', in: W. Frijhoff et al., *Geschiedenis van Zutphen*. Zutphen 1989, p. 48-83
- Schmal, H., 'De opkomst van een stedenland. De ontwikkeling van de Hollandse steden tot in de 16e eeuw', in: M. Heslinga et al., *Nederland in kaarten. Verandering van stad en land in vier eeuwen cartografie (Ede/Antwerp 1985)*, p. 28-31
- Schoor, A. van der, *Het ontstaan van de middeleeuwse stad Rotterdam. Nederzettingsgeschiedenis in het Maas-Merwedegedebied van ca. 400 tot 1400*. Alphen a/d Rijn 1992
- Speet, B., *Historische stedenatlas van Nederland. Amersfoort*. Delft 1982
- Speet, B., *Historische stedenatlas van Nederland. Haarlem*. Delft 1982
- Speet, B., *Historische stedenatlas van Nederland. Kampen*. Delft 1986
- Speet, B., 'Een kleine nederzetting in het veen', in: M. Carasso-Kok (ed.), *Geschiedenis van Amsterdam*. Deel/Vol. 1, *Een stad uit het niets. Tot 1578*. Amsterdam 2004, p. 21-62
- Spitzers, T., 'De ontwikkeling van Deventer als kerkelijke vestigingsplaats tot aan de bouw van de zogenoemde Bernoldkerk', in: *De Grote of Lebuinuskerk te Deventer*. Zutphen 1992, p. 11-28
- Steegh, A., *Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in kaart*. Zutphen 1985
- Stamkot, B., *Geschiedenis van de stad Gorinchem*. Gorinchem 1982
- Steurs, W., *Naissance d'une région. Aux origines de la mairie de Bois-le Duc*. Brussel/Brussels 1993
- Stoob, H., 'Stadtformen und städtisches Leben im späten Mittelalter', in: H. Stoob (ed.), *Die Stadt. Gestalt und Wandel bis zum industriellen Zeitalter*. Keulen/Cologne/Wenen/Wien 1979, p. 156-193
- Stroink, L., *Stad en land van Twente*. Hengelo 1962
- Theuvs, F., 'Drie modellen voor de ontwikkeling van het middeleeuwse Maastricht', in: R. Rutte & H. van Engen (ed.), *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht*. Hilversum 2005, p. 87-122
- Thissen, B., 'Het oudste stadsrechtprivilege van Sittard', in: *Sittard, uit bronnen geput*. Sittard 1993, p. 97-154
- Trimpe Burger, J., 'Aardenburg – Rodanburg – Burg aan de Rudanna', *Naamkunde*, 17 (1986), p. 335-346
- Thurkow, A., et al., *Atlas van Nederland. Deel/ Vol. 2. Bewoningsgeschiedenis*. 's-Gravenhage/The Hague 1984
- Uytven, R. van, 'Stadsgeschiedenis in het noorden en zuiden', in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*. Deel/Vol. 2, Haarlem 1982, p. 188-253
- Uytven, R. van, 'Les moyennes et petites villes dans le Brabant Septentrional avant 1400', *Publications de la Section Historique de l'Institut G.-D. de Luxembourg*, 108 (1992), p. 65-84
- Vemer, W., *Kroniek van Groenlo*. Arnhem 1969
- Venner, G., *Nieuwstadt. Van stad tot dorp*. Sittard 1977
- Venner, J., 'Steden. Ontstaan en stadsleven', in: J. Venner et al., *Geschiedenis van Limburg*. Deel/Vol. 1, Maastricht 2000, p. 138-149
- Verhulst, A., 'Die Entstehung der Städte im Rhein-Maas-Delta', *Siedlungsforschung. Archäologie-Geschichte-Geographie*, 7 (1989), p. 109-117
- Verhulst, A., *The Rise of Cities in North-West Europe*. Cambridge 1999
- Verkerk, C., 'Arnhem. Van koningsgoed tot stad', *Gelre*, 74 (1983), p. 1-40
- Verkerk, C., 'Het stadsrechtprivilege van 13 juli 1233 voor Arnhem. De (on)echtheid van Gelderse stadsrecht-oorkonden, in het bijzonder van Zutphen, Arnhem en Wageningen', *Gelre*, 74 (1983), p. 41-49

- Verkerk, C., 'Die Städte des Rhein-Maas-Deltas. Entstehung und erste Entwicklung bis in 14. Jahrhundert', *Publications de la Section Historique de l'Institut G.-D. de Luxembourg*, 108 (1992), p. 43-63
- Verlinde, A., 'Stadskernonderzoek te Goor. Op het spoor van een gestichte stad', in: *Overdrukken Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek*, 245 (1986), p. 55-66
- Vervloet, J., 'Bunschoten. Rise and fall of a little town in the Middle Ages', *Berichten Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek*, 23 (1973), p. 421-434
- Visser, J., *Schoonhoven. De ruimtelijke ontwikkeling van een kleine stad in het rivierengebied gedurende de Middeleeuwen*. Assen 1964
- Visser, J., 'Die Historisch-Geographischen Hintergründe der Städtischen Entwicklung in den Niederlanden im 12. und 13. Jahrhundert', *Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte*, 7 (1983), p. 57-61
- Visser, J., 'Dichtheid van de bevolking in de laat-middeleeuwse stad', *Historisch Geografisch Tijdschrift*, 3 (1985), p. 10-21
- Visser, J., Th. Elsing, P. Henderikx & J. Wegner, *Historische stedenatlas van Nederland. Schoonhoven en Nieuwpoort*. Delft 1990
- Visser, J., 'Inleiding', in: C. Koeman & J. Visser (ed.), *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer*. Alphen a/d Rijn 1992
- Visser, J., 'Gouda, de wording van een polderstad', *Historisch Geografisch Tijdschrift*, 12 (1994), p. 37-52
- Vlist, E. van der, 'De stedelijke ruimte en haar bewoners', in: J. Marsijle (ed.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad*. Deel/Vol. 1, *Leiden tot 1574*. Leiden 2002, p. 15-57
- Voltman, F., 'De oudste geschiedenis van Bredevoort (1118-1526)', in: *Bredevoort. Een heerlijkheid*. Bredevoort 1988, p. 7-32
- Voorden, F. van, 'De steden', in: R. Hekker et al., *Dorp en stad in Limburg. Ontstaan, ontwikkeling, bescherming en herstel van historische nederzettingen*. Zutphen 1981, p. 36-69
- Vries, D. de, 'The early history of Aardenburg to 1200', *Berichten Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek*, 18 (1968), p. 227-260
- Vries, R. de, 'Enkhuizen. Opkomst en verval van een Zuiderzeestad', *Historisch Geografisch Tijdschrift*, 1 (1983), p. 26-32
- Weber, M., 'Die Stadt. Begriff und Kategorien', in: C. Haase (ed.), *Die Stadt des Mittelalters*. Deel/Vol. 1, *Begriff, Entstehung und Ausbreitung*. Darmstadt 1978, p. 41-66
- Zanden, J. van, 'Op zoek naar de "missing link". Hypothesen over de opkomst van Holland in de late Middeleeuwen en de vroeg moderne tijd', *Tijdschrift voor Sociale geschiedenis*, 14 (1988), p. 359-386.

Spoorzone Delft

Leen van Duin, Willemijn Wilms Floet

In Delft komen de gebieden rond het historisch centrum waar de spoorweg, de rangeerterreinen en de fabrieken lagen, in snel tempo vrij voor nieuwe bestemmingen. In deze gebieden kan een wisselwerking ontstaan tussen het grootschalige karakter van de hedendaagse maatschappij en de fijnmazige structuur van het historische stedelijke weefsel. Ze maken zo een web van nieuwe relaties mogelijk en uiteindelijk nieuwe vormen van openbare ruimtes en bouwwerken in een innovatieve architectuur.

Het onderzoeksatelier 'Hybrid Building' van de Technische Universiteit Delft onderzoekt de mogelijkheden om verschillende functies, ruimte-soorten en constructieve systemen in de Hollandse stad met elkaar te vervlechten. We stelden ons hierbij de vraag welk soort architectonische interventies zouden kunnen anticiperen op het hybride karakter van de vrijkomende gebieden in Delft. We veronderstelden dat vooral partiële, dat wil zeggen in schaal en legenda beperkte, interventies het vermogen hebben om in te spelen op ontwikkelingen die nog niet te voorspellen zijn. Het gaat daarbij om interventies die zich in ruimtelijke zin kenmerken door continuïteit, helderheid en exactheid en tegelijkertijd in staat zijn complexe en wisselende bestemmingen in zich op te nemen. Dergelijke interventies kunnen hun bestaansrecht eigenlijk alleen ontlenen aan de ter plaatse aanwezige stedelijke structuur, ook als die virtueel is, zoals in Delft met het masterplan van Jean Busquets.¹

We presenteren hier enkele resultaten van ons onderzoeksatelier in de vorm van studentenprojecten. Deze hebben betrekking op verschillende vraagstukken die spelen bij de spoorzone in Delft: 1. de transitie van het oude stationsgebouw, 2. een ontwerp voor een hybride gebouw op een nieuw, ondergronds spoorwegstation en ten slotte 3. een voorstel voor de spoorzone in haar geheel.

Delft ligt op veengrond. De ontwikkeling van de stad is in hoofdzaak bepaald door het ontginningspatroon van dit veengebied. De waterbouw-

kundige problemen die hiermee gepaard gingen – de afvoer van overtollig water en de handhaving van een gelijkmatig waterpeil – maakten de aanleg van een reeks grachten en een omringende stadsgracht noodzakelijk. Aan de grachten kwamen bouwpercelen te liggen. Deze percelen zijn in de loop van de tijd één voor één bebouwd.² Tot halverwege de negentiende eeuw bleef het ommeland leeg en was er nog geen sprake van een landelijk netwerk van verharde wegen, spoorwegen en waterwegen. Nederland vormde tot 1815 geen eenheidsstaat, waardoor de aanleg van een landelijk geïntegreerd transportstelsel nauwelijks op gang was gekomen, en telde rond 1850 drie miljoen inwoners, minder dan de provincie Zuid-Holland nu. De *Grote Historische Atlas van Nederland, 1839-1859*³ laat zien dat Delft in die tijd nog hoofdzakelijk bestond uit de omsloten stad zoals die zich tussen 1300 en 1650 had ontwikkeld.

Het spoorwegennet dat de Hollandse steden ontsluit, is vanaf 1840 aangelegd en rond 1880 vrijwel voltooid. Tussen 1842 en 1847 wordt de treinverbinding tussen Amsterdam en Haarlem via Leiden, Den Haag en Delft doorgetrokken tot Rotterdam. Langs Gouda en Utrecht wordt de lus rond de Hollandse stedenring afgemaakt en via Arnhem verbonden met Duitsland. De Randstad wordt zichtbaar. De tracés zijn rechtlijnig en de snelheid en lengte van de rijkswegen staan alleen flauwe hellingen en ruime bochten toe. De spoorweg kan daardoor niet gemakkelijk tot in de stad komen, tenminste niet zonder ingrijpende doorbraken in historische centra. Doorgaande spoorlijnen worden daarom langs de rand van de Hollandse steden gelegd en de stations dicht bij een bestaande invalsroute naar de stad.⁴

Spoorwegstations

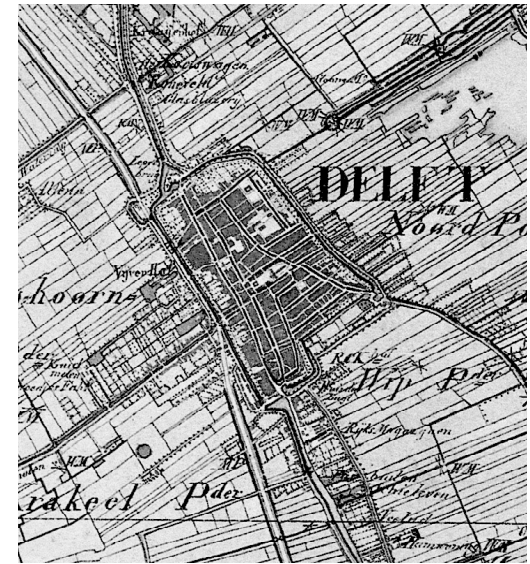
Het eerste Delftse stationsgebouw was net als andere stations uit die tijd niet meer dan een provisorische voorziening: het bestond uit een perron en enkele opstallen, omsloten door een omheining.

001a

Topografische kaart Delft, 1839-1859, detail van kaart 001b.

001a

Topographical map Delft, 1839-1859, detail of map 001b.



Volgens Gerald L. Burke kan Delft worden beschouwd als een klassiek voorbeeld van een Hollandse waterstad. Het grondpatroon van de ontwikkeling is bepaald door drie waterwegen: de oorspronkelijke Oude Delft, de Nieuwe Delft die parallel aan en ongeveer zeventig meter ten oosten van de Oude Delft werd gegraven, en een natuurlijke waterweg die dwars door de grachten liep die als afwateringskanaal dienden, om vervolgens in noordelijke richting parallel aan de Oude en Nieuwe Delft te lopen, zoals te zien is op de plattegrond van Blauw uit 1650. Aanvankelijk omvatte de stad die omstreeks 1300 werd ommuurd, een kerk – de Oude Kerk –, een kasteel dat in het bezit was van de graven van Holland, een Gasthuis en een paar hofjes, pakhuizen en werkplaatsen en daaromheen de gebruikelijke winkels en huizen. Naarmate de bedrijvigheid zich uitbreidde moest meer land in ontwikkeling worden gebracht. Omstreeks 1350 werd het gebied dat de stad bestreek bijna twee keer zo groot door een uitbreiding in

oostelijke richting voorbij de Verwersdijk, die was aangelegd om de natuurlijke waterweg te reguleren. De vroegere afwateringskanalen dienden nu als grachten en drooggelegde landerijen werden opgedeeld in de lange, smalle rechthoekige bouwblokken die karakteristiek zijn voor de watersteden. Ook in het centrum van de stad vonden belangrijke veranderingen plaats. Het kasteel werd verbouwd tot stadhuis en de kasteeltuinen vormden de locatie voor het marktplein. Een brand in 1536 verwoestte ongeveer tweederde van de stad Delft, zodat slechts enkele gebouwen van voor die tijd zijn overgebleven, maar de twee belangrijkste kerken ontwaamen aan de vernietiging en werden aan het eind van de zestiende eeuw in hun huidige vorm voltooid. Bij het herbouwen ging men te werk volgens dezelfde indeling van de stad, dat wil zeggen grotendeels in overeenstemming met het bestaande grachtenpatroon en de positie van de nog bruikbare paalfunderingen.

Er waren geen precedentes en de ingenieurs van de spoorwegen kozen in hun ontwerp voor functionele en constructieve doelmatigheid. Stations waren technische constructies, vervoersapparaten. Maar om de spoorweg op rendabele wijze te exploiteren moesten spoorwegmaatschappijen burgers verleiden te gaan reizen. Het comfort en de betrouwbaarheid van het spoor werden daarom na verloop van tijd onderstreept met ontvangstgebouwen in een vertrouwde stijl: het classicisme en de neogotiek van de negentiende eeuw. Het eerste station dateert uit 1846 en stond op het snijpunt van de spoorlijn langs de Westvest/Phoenixstraat en de Buitenwatersloot. Het stationsgebouw bestond uit een uitspringend middendeel in twee bouwlagen, met aan weerszijden vleugels: links het goederenkantoor, rechts de woning van de stationschef. Het gebouw voegde zich met zijn natuursteen, versierde gootlijsten en blauwe pannendak weliswaar in het architectonische beeld van die tijd, maar is toch voornamelijk een utilitair bouwwerk.

Durand had als belangrijkste vertegenwoordiger van het utilitarisme al begin negentiende eeuw regels ontwikkeld voor het samenstellen van op functie geclassificeerde bouwwerken. Zijn combinatieleer – een ordeningsprincipe om materiële en ruimtelijke onderdelen samen te voegen tot een gebouw – bleek bij uitstek geschikt om de nieuwe bouwopgaven van de negentiende eeuw (gevangenissen, kazernes, scholen) op grote schaal te realiseren. Maar nog efficiënter was de Nederlandse aanpak van de stationsbouw. Rond 1860 ontwikkelde de Commissie voor de Staatsspoorwegen vijf klassen stationsgebouwen en deed het bouwen volgens standaardontwerp zijn intrede. Met deze staatsstationsarchitectuur wordt de basis gelegd voor de opvatting van wat een station dient te zijn: een representatief ontvangstgebouw dat de reiziger een passend comfort biedt, gecombineerd met een utilitair vormgegeven overkapping van glas en staal waaronder kan worden in- en uitgestapt. Een bijzondere combinatie van architectuur en techniek, waarbij het verschil tussen beide expressief wordt uitgewerkt. De vijf standaardontwerpen variëren, afhankelijk van het inwonertal van de stad, in omvang en zijn eenvoudig van opzet: vanuit het middendeel ontwikkelt het plan zich symmetrisch naar beide zijden. De stations van de vijf klassen vormen een typologische reeks, maar kunnen ook in stilistisch opzicht vormverwantschap vertonen. Hoewel de door de staat gebouwde stations huisvesting bieden aan gedifferentieerde activiteiten, bezitten ze een hoge graad van neutraliteit en zijn daarom gemakkelijk aan te passen aan de eisen van de tijd. Een aantal stations uit die tijd voldoet in functioneel opzicht nog steeds, ondanks het feit dat de reizigersstromen enorm zijn toegenomen.

Behalve de staat realiseerden ook particuliere spoorwegondernemingen stationsgebouwen. Vaak ging het daarbij niet om standaardontwerpen, maar om unieke gebouwen, zoals het in 1883 door de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij gebouwde tweede station in Delft, dat het eerste verving. Het station valt om twee redenen op: het is asymmetrisch en heeft een heel apart torentje. De vormgeving is monumentaal en het gebouw speelt een bijzondere rol in de architectuur van de stad. De architect heeft het station in de destijds heersende neorenaissancestijl vormgegeven. De uitbundige decoraties geven het gebouw een levendig aanzien. De programmaonderdelen zijn ondergebracht in vijf verschillende delen: een hoofdgebouw met torentje, twee vleugels van verschillende lengte en twee beëindigingen van verschillende grootte. De bouwdelen zijn vervolgens ook op heel eigen wijze ingericht. Het station is daardoor een monofunctioneel bouwwerk geworden, dat niet gemakkelijk kan worden aangepast aan veranderende eisen. Nu de spoorweg bij Delft ondergronds gaat, komt het station leeg te staan. Het gebouw blijft behouden vanwege de monumentale waarde, maar de specifieke vorm maakt hergebruik niet eenvoudig.

De Delftse spoorzone

Delft ijvert al jaren voor de vervanging van zowel het oude stationsgebouw als het in 1968 aangelegde luchtspoor door een spoortunnel. Het spoor in Delft is een *bottleneck* in het tracé rond de Hollandse stedenring: het luchtspoor biedt geen ruimte voor een extra vierde (inhaal)spoor en intercitytreinen kunnen niet snel genoeg rijden door een knik in het tracé. Een tunnel zou de ruimtelijke samenhang tussen het historische centrum en latere uitbreidingen kunnen verbeteren. Vanaf 1999 heeft de gemeente Delft een masterplan voor de spoorzone laten maken door een projectteam, dat de gang naar de realisatie van de spoortunnel in de vorm van publiek-private samenwerking begeleidt, en door de Spaanse stedenbouwkundige Joan Busquets. Busquet heeft samen met diverse ingenieurbureaus het exacte tracé, de lengte en de bouwtechniek voor de tunnel, de infrastructuurknoop van trein, bus, tram, taxi, auto en fiets, en het vastgoedprogramma ontwikkeld en vastgelegd in een concreet voorstel. Naast de programma's voor het spoor is er ruimte voor 155.000 vierkante meter woonoppervlak (1670 woningen) en 20.000 vierkante meter kantoren. Het totale vrijkomende gebied beslaat zo'n 450.000 vierkante meter.

Het plan van Busquets sluit in formeel opzicht aan op de lineaire structuur van de historische binnenstad van Delft, met doorgaande straten die in de noord-zuidrichting lopen, parallel aan het

1

Joan Busquets, *Spoorzone Delft, een visie op stedelijke verbetering*. Delft 1999.

2

G.L. Burke, *The Making of Dutch Towns*. Bristol 1956.

3

Grote Historische Atlas van Nederland; West-Nederland 1839-1859. Groningen (Wolters-Noordhoff) 1990.

4

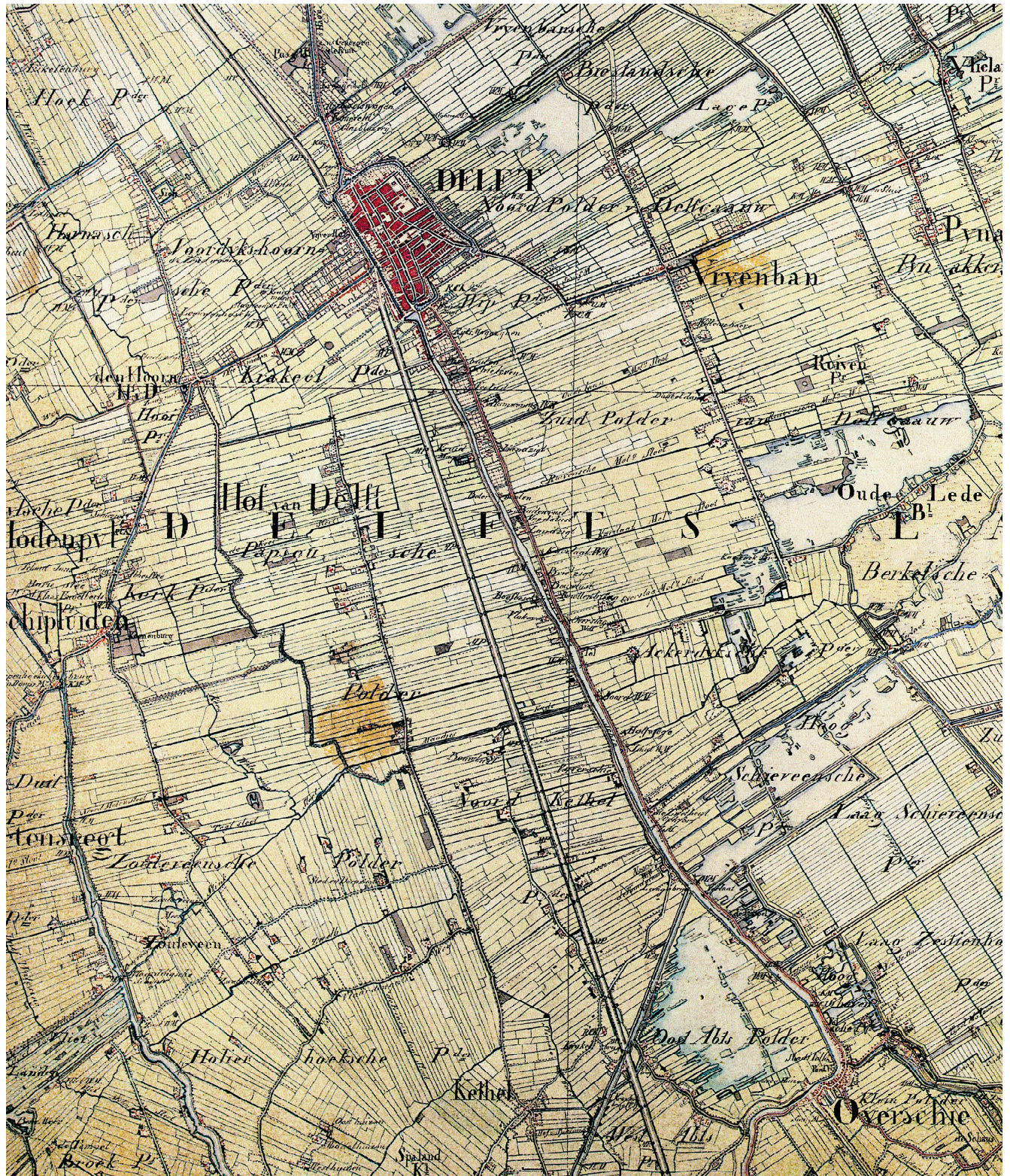
H. Romers, *De spoorweg-architectuur in Nederland, 1841-1938*. Zutphen, 1981.

001b

Topografische kaart Delft, Overschie, 1839-1859. Uit: Grote Historische Atlas van Nederland, Groningen 1990.

001b

Topographical map Delft, Overschie, 1839-1859. From: Grote Historische Atlas van Nederland, Groningen 1990.



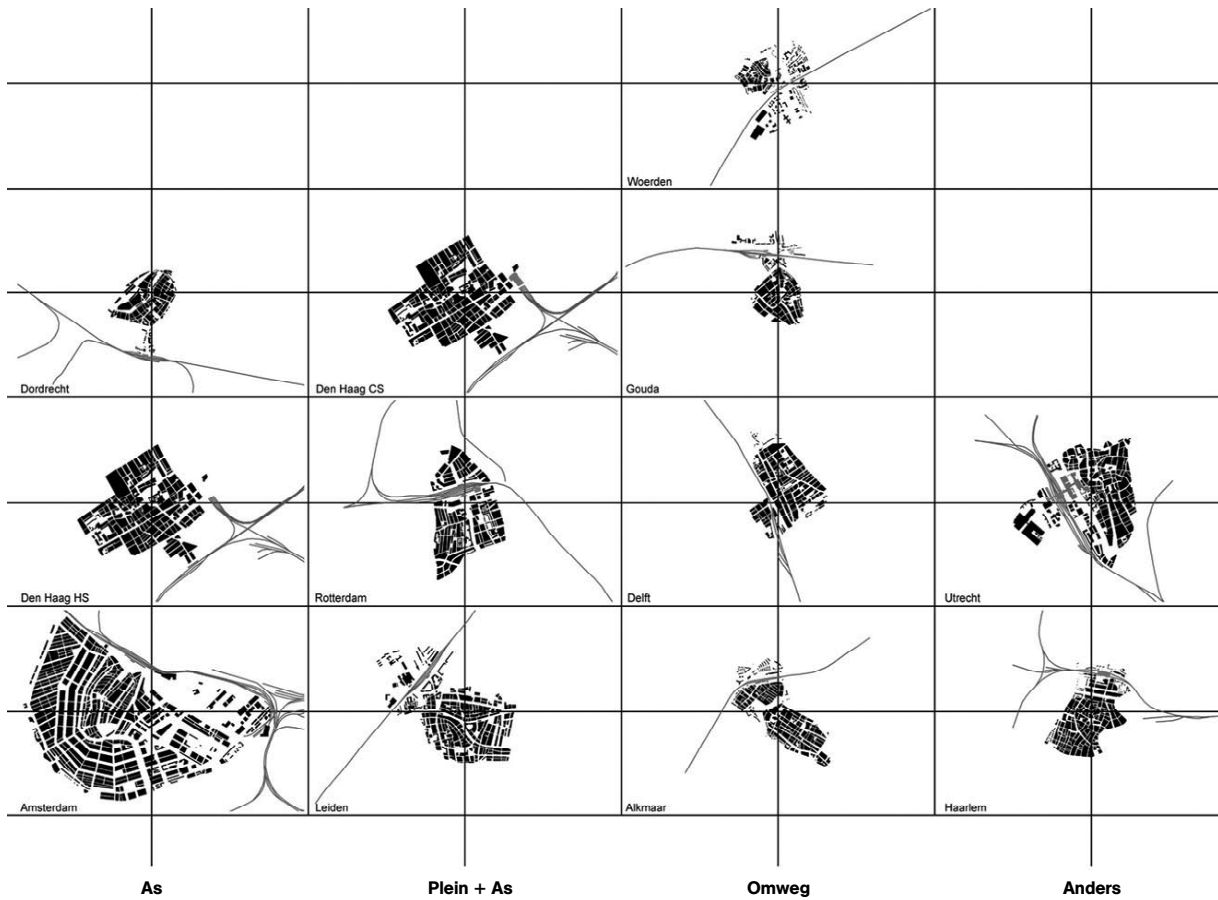


Spoorweglus rond Hollandse stedenring, 1860

Railway loop around the Randstad cities in 1860

Doorgaande spoorlijn met stations langs Hollandse steden

The railway with stations along the Dutch cities

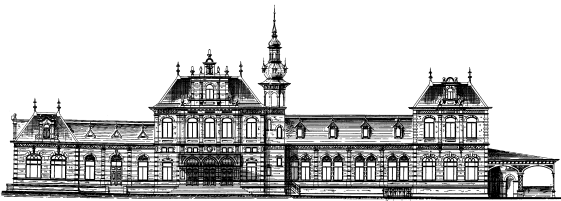
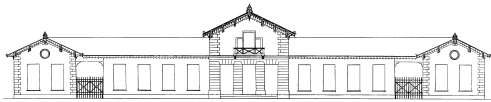


As

Plein + As

Omweg

Anders



Het eerste station van Delft,
1846

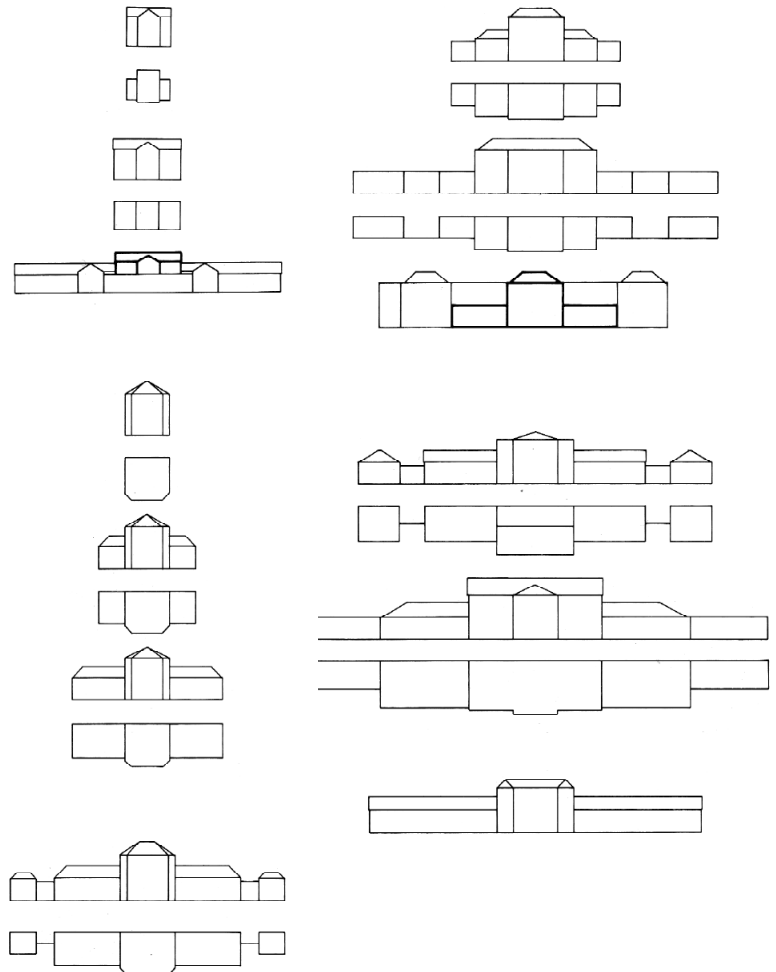
Het tweede station van
Delft, 1883

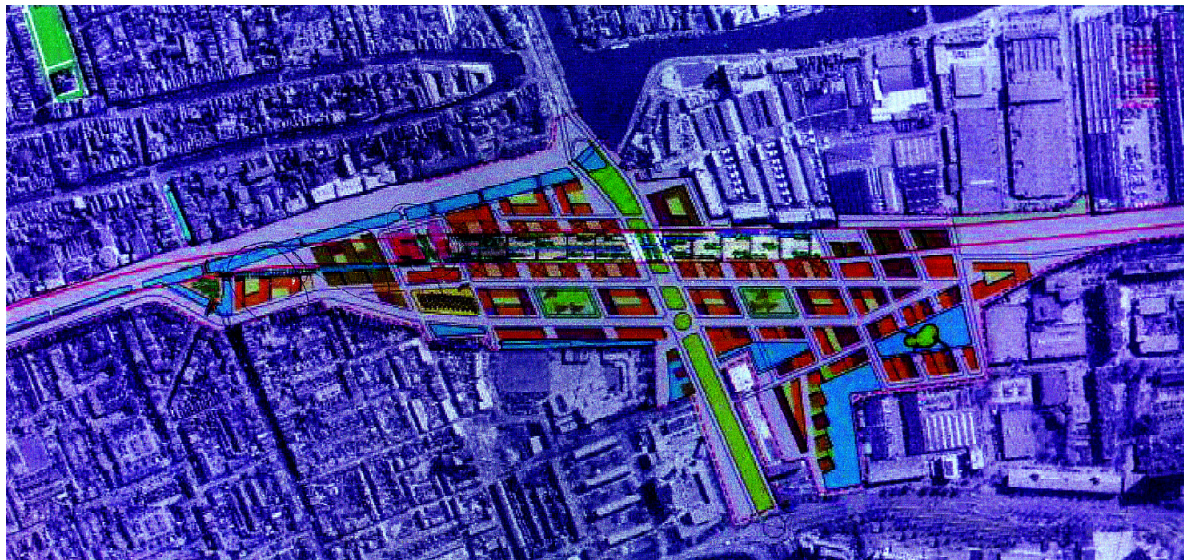
De vijf klassen stationsge-
bouwen van de Commissie
voor de Staatsspoorwegen

The first station in Delft,
1846

The second station in Delft,
1883

The five classes of station
buildings of the State Rail-
way Commission





spoor. Dwarsstraten volgen de richting en de maatvoering van de aangrenzende wijk Hof van Delft en zijn van een secundaire orde. In de meest recente versie van het masterplan is bestaand en nieuw water bepalend voor de vaststelling van de oost- en westgrens van het spoorzonegebied en voor de vormgeving van de ruimte.

Een belangrijk uitgangspunt van het masterplan is het toevoegen van een aantal monumentale en betekenisvolle openbare ruimten aan de stad. Allereerst wordt de westelijke rand van de historische binnenstad – de Phoenixstraat/Westvest – getransformeerd tot een boulevard, waarbij de stadswandeling rond Delft, zoals Zocher die in 1837 ontwierp voor de oostkant van de stad, als referentie dient. De historische waterloop wordt, net als het oorspronkelijke Bolwerk, teruggebracht tot waar tot halverwege de negentiende eeuw de belangrijkste stadspoort stond. De tweede herstructureringsopgave is de Westlandseweg, de belangrijkste verkeersader die de binnenstad en Delft-Zuid in oost-westelijke richting verbindt. Deze weg deelt het plangebied voor de spoorzone in tweeën en wordt getransformeerd tot een boulevard in de stijl van de groene modernistische avenues uit de jaren zestig gebouwde hoogbouw wijken van Delft-Zuid.

In de lineaire structuur van het ontwerp zijn nieuwe openbare ruimten opgenomen: een langgerekt park op het dak van de spoortunnel dat de Westlandseweg oversteekt, een plein voor het oude stationsgebouw, een plein bij het Bolwerk en een singel. De zichtlijn van de stationsuitgang naar de toren van de Oude Kerk wordt vrijgehouden.

De bebouwing is in aansluiting op de schaal van de omliggende bebouwing gedacht in drie tot vijf lagen: laag langs de oude stad, hoger aan de westkant van de spoorzone. De bebouwingstypologie uit het plan-Busquets wijkt af van de overgeleverde bouwvormen: percelen worden niet geleidelijk ingevuld, maar net als bij een Vinex-locatie in één keer ontwikkeld met bouwblokken in een exotische architectuur. Het stedenbouwkundige plan is geënt op het concept van intensief, meervoudig ruimtegebruik. De bebouwing heeft een hybride opzet, met woningen boven op een plint van winkels, kantoren en voorzieningen. In de meest recente versie van het masterplan is het tunneltracé in oostelijke richting opgeschoven. Een positief gevolg hiervan is de toevoeging van een drietal groene pleintjes in het westelijke deel van het plan. Belangrijke representatieve gebouwen in het project zijn het nieuwe station met daaraan gekoppeld de infrastructuurknoop die vlak naast het oude station is geprojecteerd en een nieuw stadskantoor voor alle Delftse gemeenteambtenaren bij het Bolwerk.

Project 1: Het oude stationsgebouw

Leo Boekestijn heeft in het kader van zijn afstudeerproject de mogelijkheden van herbestemming van het bestaande Delftse station onderzocht. Hij heeft een oplossing ontwikkeld voor een actuele problematiek, namelijk de herbestemming van een in cultureel opzicht waardevol gebouw, en in zijn ontwerp laten zien hoe morfologische en typologische studies kunnen worden ingezet om een nieuw, uniek ontwerp te genereren. Vanuit een aantal sprekende voorbeelden is er op de plaats van het bestaande station, en binnen de context van Busquets masterplan, een gebouw met een nieuw programma, een nieuwe typologie en een nieuwe beeldtaal ontwikkeld.

Het stationsgebouw uit 1883 blijft in de opzet van Boekestijn behouden, dat wil zeggen de buitenschil, aangezien het oorspronkelijke interieur bij diverse aanpassingen in de loop der jaren al verloren is gegaan. Er is een nieuwe bestemming aan het gebouw gegeven: een Design Centrum. Het programma daarvan bleek zo omvangrijk dat het stationsgebouw aan de achterzijde is uitgebreid met nieuwbouw.

Nu ligt er voor het stationsgebouw nog een rommelig plein dat het overstappunt vormt voor allerlei vormen van vervoer. In Boekestijns ontwerp is dit plein getransformeerd tot een voetgangersruimte met een eigen identiteit: het biedt ruimte voor wisselende buitenexposities en een *flow* van komende en gaande reizigers die zich van en naar het nieuwe ondergrondse spoorwegstation bewegen. Dit plein vormt een schakel tussen het historische centrum en de stadsuitleg uit de tweede helft van de twintigste eeuw. Het is zowel een 'place to transfer' als een 'place to be'.

Achter het stationsgebouw ligt in het plan van Busquets een parkzone. Deze parkzone wordt in Boekestijns ontwerp afgesloten met een nieuw gebouw van vier tot zes bouwlagen dat via een tussenslid is verbonden met het stationsgebouw. De parkzone is getransformeerd tot beeldentuin, met mogelijkheden voor wandelen, sport en spel. Het park daalt op de plaats van het stationsgebouw af naar een inpandige expositieruimte in het tussenslid.

Boekestijns nieuwe toevoeging is in functioneel opzicht hecht verbonden met het stationsgebouw. Ze is bovendien uitgevoerd in een eigentijdse abstracte beeldtaal en laat de architectuur van het oude station niet alleen in haar waarde, maar het bestaande monument lijkt zelfs onderdeel van het geheel te zijn geworden. Het bestaande voegt zich naar het nieuwe en niet andersom.

Project 2: Het hybride stationsgebouw

Het zoeken naar een eigentijdse vormentaal – ook voor stations – is van alle tijden. Vanaf het begin van de twintigste eeuw wint het station aan betekenis in het openbare stedelijke leven en worden toonaangevende architecten ingezet bij de vormgeving ervan. Stations nemen een monumentale plaats in de stad in en spelen een rol in de architectonische cultuur. In veel steden in binnen- en buitenland worden voor stations architectuurwedstrijden uitgeschreven. De vormgeving hoort zo eerder bij een specifieke architectuurstroming of de signatuur van de architect dan bij iets wat typisch is voor stations. Wat blijft is de splitsing in de vormgeving van de perronoverkapping als typisch staaltje van ingenieurskunst en de rest van het programma dat in architectonische zin wordt gearticuleerd.

In de eerste helft van de twintigste eeuw is het aantal stationsgebouwen in Nederland teruggebracht van ongeveer negenhonderd naar driehonderd.⁵ Tegelijkertijd wordt het stationsgebouw een knooppunt voor allerlei vormen van vervoer. Architecten als Schelling en Van Ravensteijn bepalen in die periode het gezicht van het stationsgebouw in Nederland, elk vanuit een eigen architectuuropvatting. In functioneel opzicht heeft de verschuiving van het reizen als vorm van openbaar optreden naar het reizen als functionele handeling tot gevolg dat het eigen karakter van stationsgebouwen verwaagt. Het aantal nevenfuncties wordt aanvankelijk tot een minimum beperkt en de hal tot bescheiden proporties teruggebracht, maar in elk stationsgebouw wordt gezocht naar een unieke architectonische expressie.

Vanaf de jaren tachtig proberen spoorwegarchitecten weer een eigen huisstijl te ontwikkelen. Dit leidt ertoe dat nieuwe stationsgebouwen weliswaar als unieke gebouwen ontworpen worden, maar dat de serie herkenbaar moet zijn. Het leidt tot een *hightech revival*, waarbij op onnavolgbare wijze met perronoverkappingen wordt geëxperimenteerd. Met wat staven, draden en verwrongen platen glas werd een station in elkaar gezet. Het station verloor in dit proces zijn monumentale verschijning in het stedelijke weefsel. Velen zagen dit als een verlies voor de stad: weer een herkenbaar bouwtype verdwenen. Het station is overstapmachine geworden.

Deze situatie bood onverwachte kansen. Het station als overstapmachine genereert namelijk grote stromen bezoekers en die zou je met allerlei commerciële activiteiten in contact kunnen brengen. Het idee van een multifunctioneel centrum dat ook een openbaar transportknooppunt bevat, ziet het licht. Onder meer Rotterdam, Den Haag en

009a-c

Leo Boekestijn
a. Oost- en westgevel van voormalig station
b. Plattegrond
c. West- en oostgevel van nieuwbouw

010a-c

Chris Bloemen
a. Situatie
b. Doorsnede
c. Maquette

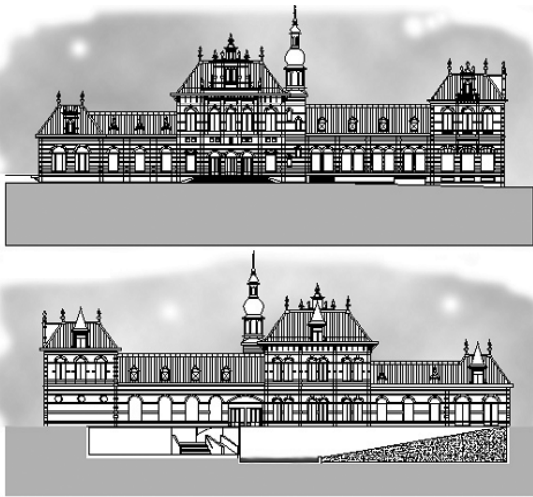
009a-c

Leo Boekestijn
a. East and west façade of former station
b. Floor plan
c. West and east façade of new building

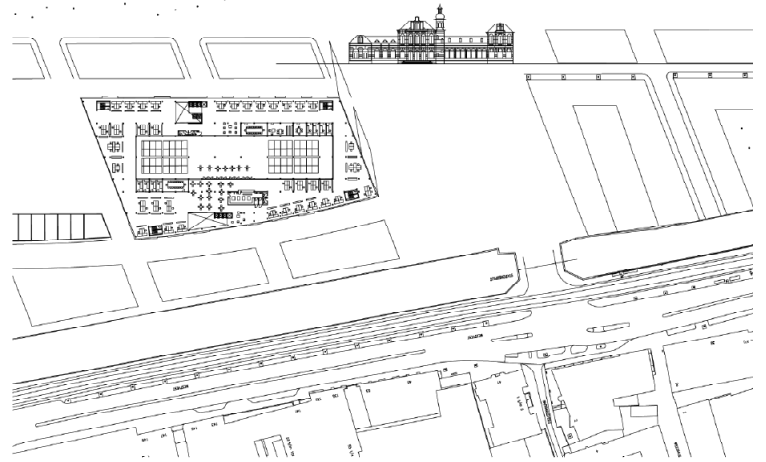
010a-c

Chris Bloemen
a. Location
b. Cross-section
c. Model

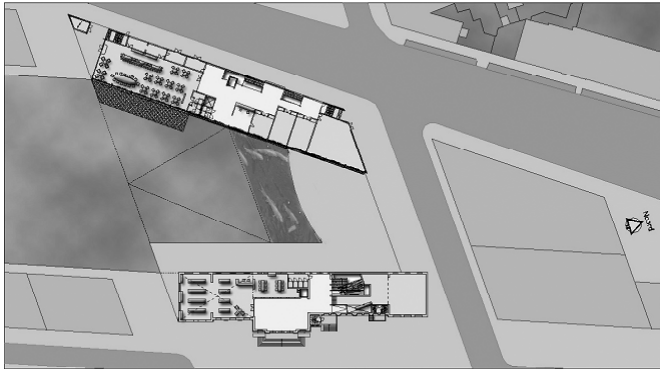
009a



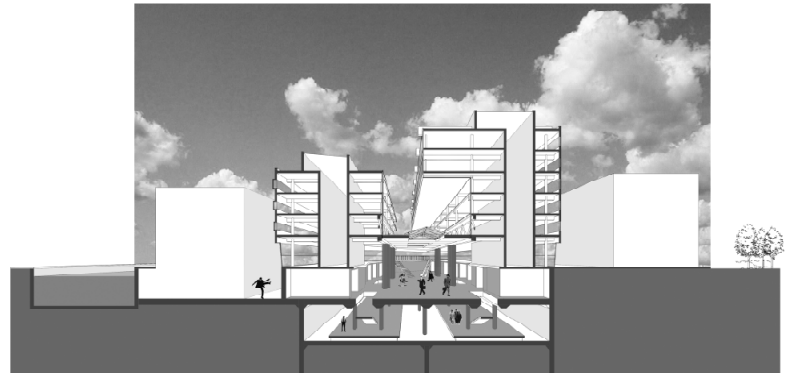
010a



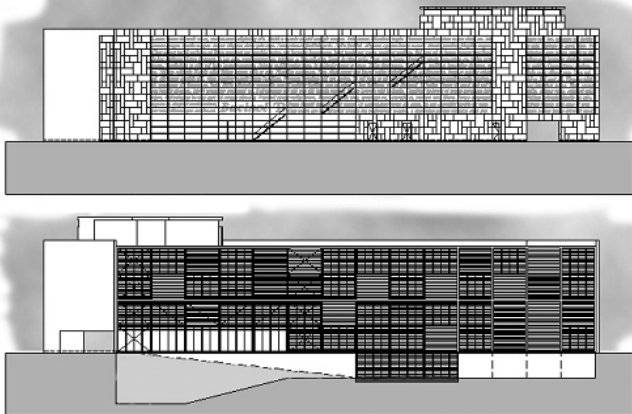
009b



010b



009c



010c



Utrecht spelen hierop in. Het station muteert tot een hybride gebouw met complexe en wisselende functies.

Chris Bloemen heeft voor de Delftse spoorzone onderzocht welke typologieën of composities het vermogen hebben te anticiperen op het stedelijke netwerk van de eenentwintigste eeuw. Hoe kan de spoorzone in programmatisch en ruimtelijk opzicht worden verdicht tot een vitaal knooppunt, en wat zijn de architectonische eigenschappen van bouwwerken die de plaats innemen van de traditionele stadscentra rondom het stadhuis, de kerk en de markt?

Bloemen geeft vanuit de geschetste ontwikkelingen van het hybride stationsgebouw een centrumfunctie aan het knooppunt van vervoerssystemen in Delft. Kantoren, winkels en andere voorzieningen, maar ook woningen zijn samengebracht in een hoge bebouwingsdichtheid. Belangrijke elementen in Busquets masterplan zijn de twee hoofdrichtingen: één parallel aan het spoor, de ander dwars daarop volgens de verkavelingsrichting van de eerste uitbreiding van Delft in westelijke richting. Bloemen maakt van deze karakteristiek gebruik en situeert een gebouw van zeven tot negen bouwlagen aan de zuidzijde van het huidige stationsplein, recht boven het spoortracé, zodat reizigersstromen vanaf een nieuw in te richten stedelijk plein met verblijfsfuncties direct naar de perrons kunnen gaan. De relatie van het stationsplein met het historische centrum kan gemakkelijk worden gelegd via de nieuw te ontwikkelen boulevard langs de Westvest/Phoenixstraat. Het overstapknooppunt met halteplaatsen voor bussen en taxi's en parkeerplaatsen voor auto's en fietsen is aan de andere zijde van het gebouw gelegd. Stedelijk plein en overstapknooppunt zijn met elkaar verbonden door een verdiepte winkelstraat. Deze straat biedt ook directe toegang tot de stationshal. Naast en boven de stationshal zijn in het bouwblok kantoren gepland. Doorlopende oppervlakken en open doorsneden bieden onvermoede kansen voor het hybride gebouw.

Project 3: De Delftse spoorzone

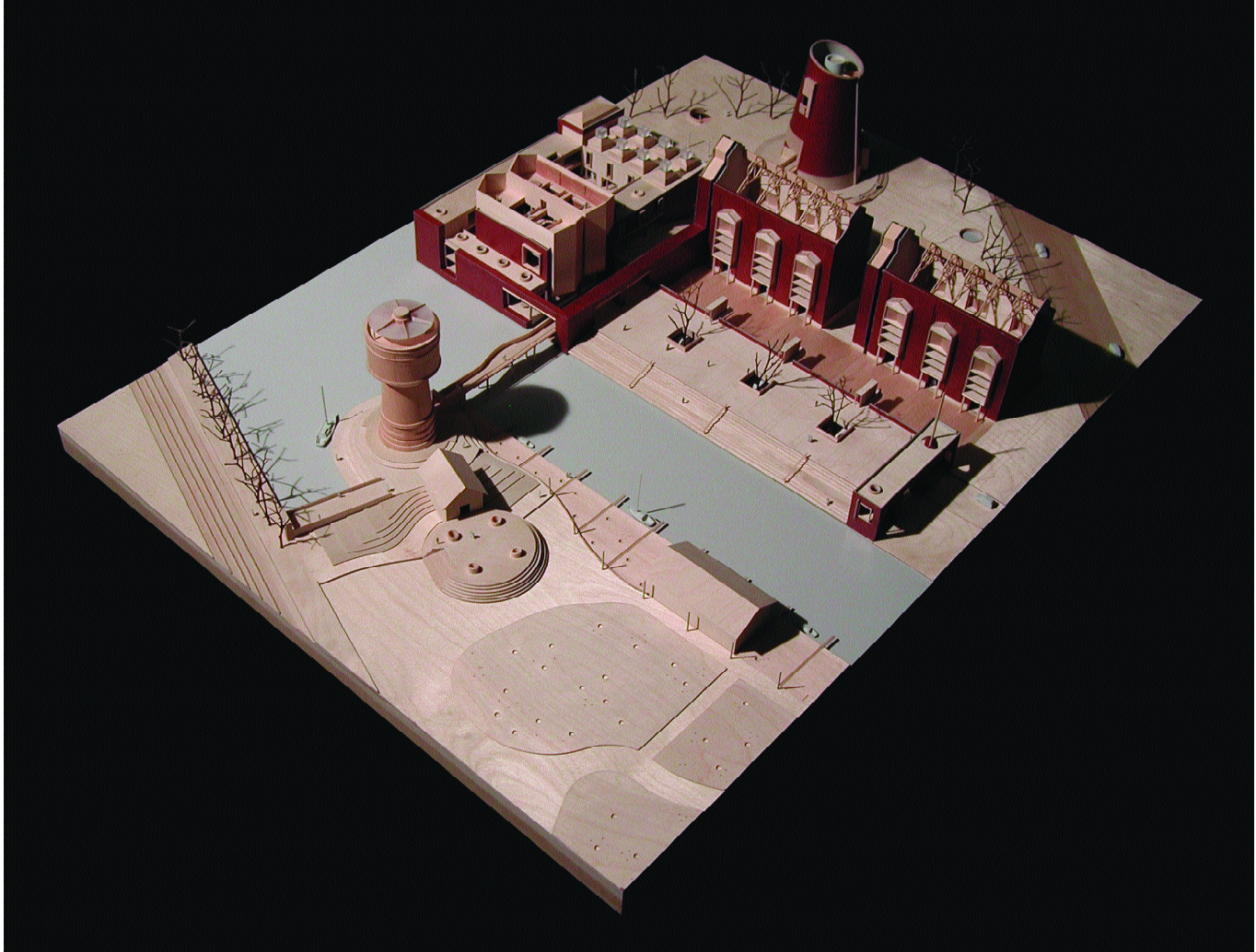
Floris Cornelisse heeft een stedenbouwkundig ontwerp vervaardigd voor de Delftse spoorzone met als uitgangspunt de verbetering van de verbindingen tussen de verschillende wijken van Delft. Het ontwerp is gestructureerd rond twee rechte assen, vormgegeven als esplanades, die belangrijke openbare ruimten verbinden. De noordelijke as volgt de historische stadsrand, de zuidelijke as het spoortracé. Het snijpunt van deze assen bevindt zich op het Bolwerk. Het ontwerp omvat de transformatie van de Gist- en Spiritusfabriek tot woongebied; interventies in de Westvest/Phoenixstraat en het stationsgebied, en de transformatie van het industriegebied tussen spoor en het Rijn-Schiekanaal tot woonwerkgebied. De transformatie van het Gist- en Spiritusterrein is architectonisch uitgewerkt.

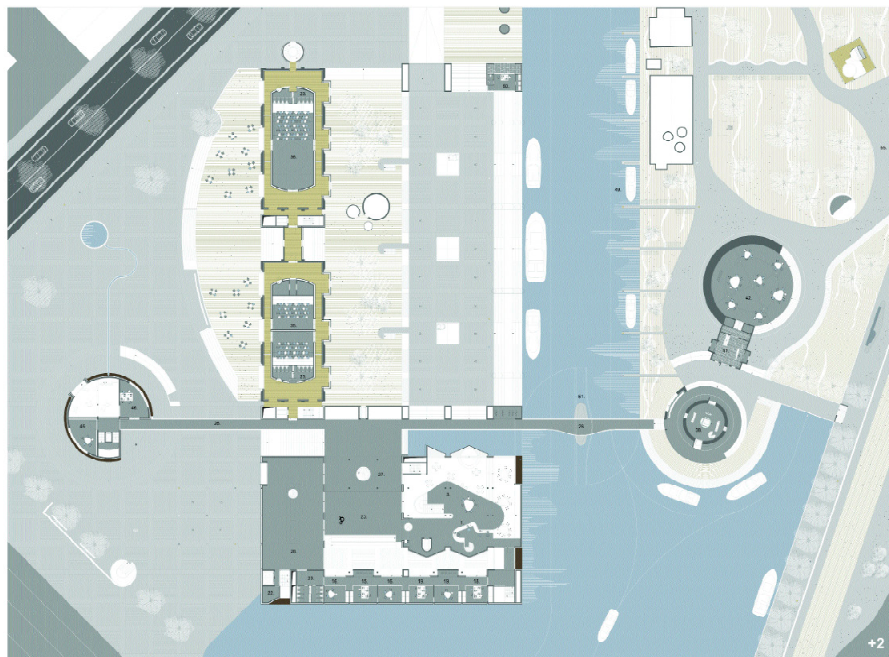
Dit terrein ligt tussen een fabrieksarbeiderswijk, het Agnetapark,⁶ en een stadspark, het Koningsplein. Aan de oostkant wordt het begrensd door het Rijn-Schiekanaal, de oude waterhandelsroute tussen Delfshaven en Leiden. Het ontwerp sluit aan op het aanwezige groene karakter en volgt het idee van een tuinstad met open strokenbouw. Op twee bijzondere locaties zijn hoven gesitueerd, die de monumentale restanten van de Gist- en Spiritusfabriek omsluiten. Aan de kant van de binnenstad is water geprojecteerd, een spiegeling van de kolk op de zuidwesthoek van het historische centrum. Dit hangt samen met het herstel van de historische waterloop, dat ook al in het plan-Busquets wordt voorgesteld. Aan deze nieuwe kolk zijn een jachthaven en culturele voorzieningen gepland: een dansschool, theaterschool, filmhuis en concertzaal zijn ondergebracht in oude fabriekshallen, het stadsarchief en de bibliotheek in nieuwbouw. De heterogene ordening van oude en nieuwe bebouwing en pleintjes, (water)parkjes en arcades sluit aan bij het informele karakter van het aangrenzende park en de oude industriegebouwen.

De interventies zijn te lezen als een constructie van stedelijke noodzakelijkheden. Ieder onderdeel heeft specifieke kenmerken, zonder compleet en zelfvoorzienend te willen zijn. Ze hebben elkaar nodig en vullen elkaar aan. De ruimtelijke beleving van de stad wordt erdoor versterkt, men kruist elkaars wegen om van de ene plek naar de andere te gaan. De stadsdelen zijn zowel zelfstandig als afhankelijk van elkaar. De architectuur is ingezet om dit spanningsveld vorm te geven: het is een architectuur van complementaire plekken.

011a
Floris Cornelisse, Masterplan
Delftse Spoorzone.
a. Maquette

011a
Floris Cornelisse, Delft Rail-
way Zone Master Plan
a. Scale model





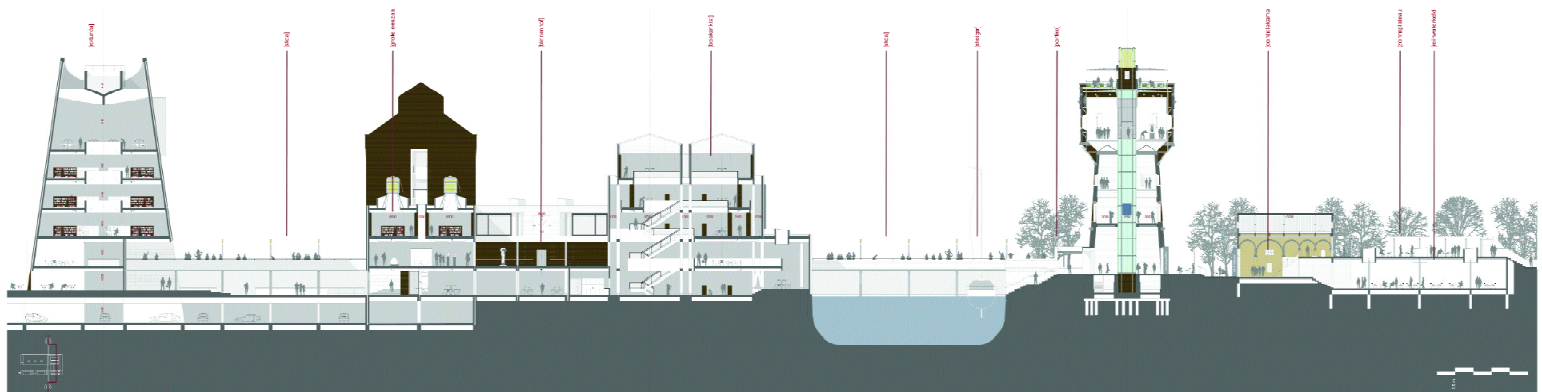
011b-e
 Floris Cornelisse, Masterplan
 Delftse Spoorzone
 b. Stedenbouwkundig ontwerp
 c. Plattegrond
 d. Doorsnede bibliotheek op
 gist- en spiritusterrein
 e. Doorsnede over de
 Binnenwatersloot met de uit-
 gang van het station

011b-e
 Floris Cornelisse, Delft Rail-
 way Zone Master Plan
 b. Urban development
 c. Floor plan
 d. Cross-section library on
 Noordkolk Gist & Spiritus-
 terrein
 e. Cross-section of the
 Binnenwatersloot with the
 exit from the station

011d



011e





Eind oktober 2004 vormden de steden Delft en Antwerpen het decor voor de conferentie van de EAAE (European Association for Architectural Education) over de 'Europese stad'. Deze internationale conferentie, die gezamenlijk georganiseerd werd door de Technische Universiteit Delft en het Hoger Instituut voor Architectuurwetenschappen Henry van de Velde, richtte zich op de wisselwerking tussen 'Architectonische Interventies & Stedelijke Transformaties', zowel in het heden als in het verleden. De organisatoren van de conferentie vertrokken vanuit de volgende stelling:

'De geschiedenis van de westerse architectuur is nauw verbonden met de ontwikkeling van de Europese stad. Van de Oudheid tot de gotiek, tot de tijd van de renaissance, de barok en het classicisme, en tot in het industriële tijdperk, bepaalden de opeenvolgende stedelijke bouwstijlen de karakteristieke samengestelde vorm van de Europese stad.'

De conferentie onderzocht de rol en de invloed van architectonische projecten op de formele identiteit van de Europese stad. Daartoe werden de volgende vragen gesteld:

'Op welke wijze leveren architectonische interventies een bijdrage tot en katalyseren ze het proces van transformatie en vernieuwing van de bestaande stedelijke gebieden, zowel in het verleden als in het heden? Welke programma's, typologieën en architectuurstijlen anticiperen op deze onafgebroken processen van stedelijke transformatie in Europa? Maar ook: kan het architectonisch begrip van een "Europese stad" nog blijven bestaan in een tijd van voortschrijdende globalisatie, of is het inmiddels een anachronisme geworden?'

Op de conferentie werden ongeveer vijftig papers gepresenteerd door beroepsdeskundigen en onderzoekers uit zowel Europa als de Verenigde Staten en uit verschillende ruimtelijke disciplines:

architectuur, stedenbouw, geografie, planologie enzovoort. De presentatie van de papers vond plaats in Delft tijdens de eerste twee dagen van de conferentie, in twaalf parallelle sessies, conform drie centrale thema's: 1. typomorfologisch onderzoek; 2. ontwerpend onderzoek; 3. theoretische studies.

Papers over het eerste thema behandelden plan-analytische studies van stedelijke gebieden in Europese steden, die de samenhang tussen de stedelijke morfologie en de typologie van gebouwen onderzoeken. Aan bod kwamen vragen als: welke zijn de typologische en morfologische elementen, die kenmerkend zijn voor de specifieke vorm van de Europese stad? Welke invloed hebben transformaties van de stedelijke morfologie op de typologie van gebouwen en omgekeerd? Door middel van casestudies richtten de presentaties zich op de verschillen in stedelijke schaal en bouwstijlen: de relatie tussen stad en grondgebied; de relatie tussen het stedelijke blok en de openbare gebouwen of woonhuizen; de morfologische ontwikkeling van bepaalde Europese steden.

Papers over het tweede thema bevatten ontwerpstudies voor stedelijke gebieden in Europese steden die de ruimtelijke potentie voor transformatie en vernieuwing onderzoeken door middel van concrete ontwerpvoorstellen of met andere woorden 'architectonische interventies'. Tijdens deze sessies werden de volgende vragen behandeld: welke gebouwtypologieën, 'programma's en architectonische beeldtalen kunnen bijdragen tot de vernieuwing van stedelijke gebieden? Hoe kan een verband worden gelegd tussen nieuwe architectonische interventies en de bestaande stedelijke en bebouwingsstructuren? De presentaties lieten niet alleen architectonische projecten zien maar ook stedelijke en landschappelijke projecten. Het thema 'Ontwerpend onderzoek' werd voor het eerst besproken op de EAAE-conferentie in Delft in 2000.¹ Gezien het aantal inschrijvingen voor dit onderwerp, is 'Ontwerpend onderzoek' inmiddels een volwaardige en geaccepteerde vorm van archi-

teconisch onderzoek geworden in de Europese architectuurscholen.

Papersessies georganiseerd rond het derde thema onderzochten de theorieën, methoden en technieken van zowel stadsanalyse als architectonisch ontwerp. Deze sessies behandelden de volgende vragen: waarom en op welke wijze kan typomorfologisch onderzoek een noodzakelijke voorwaarde zijn voor het architectonisch ontwerp? Wat zijn de innovatieve denkbeelden en technieken op het gebied van ontwerpmethodologie en ontwerpstudies? De presentaties toonden duidelijk de huidige dynamiek en het brede spectrum op het internationale vlak van theorie en methodologie.

Aan het eind van de eerste dag in Delft werd de tentoonstelling *Drawings of the City* geopend. Ze liet een deel van het onderzoek zien dat aan de TU Delft is uitgevoerd over en door middel van tekenen. De tentoonstelling toont de verschillende manieren waarop tekeningen als instrument dienen voor zowel analyse als ontwerp. Tekeningen 'maken de toekomstvisies niet alleen begrijpelijk', ze kunnen ook 'beschouwd worden als een constante methode om verandering vast te leggen, of een nieuwe methode van analyse en presentatie voor te stellen', zoals de curatoren opmerkten in hun inleiding bij de opening van de tentoonstelling. Bij deze gelegenheid werd tevens de eerste uitgave van het tweetalige *OverHolland* gepresenteerd. Vanwege het internationale publiek en het thema van de conferentie was dit de perfecte omgeving om deze nieuwe reeks te lanceren.

Later op de dag presenteerde wethouder Grashoff in het historische stadhuis van Delft de plannen van de stad voor de transformatie van het stationsgebied aan de rand van het historische stadscentrum, waarvoor een masterplan is ontwikkeld door de Spaanse architect Busquets. Op dat moment kon de wethouder nog niet voorzien dat de plannen van de stad een paar weken later het groene licht zouden krijgen van de Nederlandse

regering door de toezegging van een grote financiële bijdrage aan het project.

Verschillende gerenommeerde onderzoekers/ontwerpers spraken de conferentie toe: dr. Anne Vernez-Moudon (hoogleraar aan de Universiteit van Washington in Seattle en voorzitter van het International Seminar on Urban Form – ISUF); Anthony Vidler (decaan van de Cooper Union in New York); Jo Coenen (architect en hoogleraar in Delft), dr. Piet Lombaerde (hoogleraar in Antwerpen) en Bernardo Secchi (stedenbouwkundige en hoogleraar in Venetië). Zij reflecteerden over de thema's en vragen van de conferentie, zowel vanuit hun praktijkervaring als vanuit hun functie als docent en onderzoeker aan de universiteit. Hoewel ze de vraagstukken vanuit een verschillend perspectief bekijken, delen deze architecten/theoretici de overtuiging dat we door architectonische interventies onze steden voortdurend opnieuw vormgeven en transformeren.

Op de derde dag van de conferentie vertrokken de deelnemers in de vroege ochtend naar Antwerpen. Op het Henry van de Velde Instituut vond een plenaire slotzitting plaats, waarbij de voorzitters van de verschillende sessies hun conclusies formuleerden en bespraken met de deelnemers, wat resulteerde in een gezamenlijke conferentieverklaring.

's Middags vond een excursie plaats onder leiding van André Singer, CEO van ontwikkelingsbedrijf Project,² naar verschillende locaties in en om de stad waar nieuwe architectonische projecten worden uitgevoerd en toekomstige ontwikkelingen gepland zijn. De bezochte locaties waren: het spoorwegemplacement Noord (Secchi); het Koninklijk Entrepot (Kollhoff); het 'Eilandje-Kattendijkdok' (verschillende projecten in uitvoering) en het Gerechtsgebouw (Rogers).

Na een receptie aangeboden door vice-burgemeester Van Campenhout in het historische stadhuis van Antwerpen was er een afscheidsdiner in het verbouwde oude klooster Elzenveld. Het klooster vormde het volmaakte decor voor de

afsluiting van vier intensieve maar bevredigende studiedagen. Er werden veel nieuwe contacten gelegd en nieuwe vrienden gemaakt, en oude contacten werden hernieuwd. Hoewel de discussies scherp waren en de meningen soms zeer uiteenliepen, was iedereen het erover eens dat het zowel een intellectueel als sociaal stimulerende gebeurtenis was geweest. Sommige deelnemers maakten al plannen voor een vervolg op deze conferentie. Alle papers en voordrachten van deze conferentie zijn opgenomen in de inmiddels gepubliceerde 'proceedings'.²

Kan het erfgoed de ruimtelijke ordening redden?

Ed Taverne



Stedenbouw is in Nederland een dermate breed en gecompliceerd vakgebied geworden, dat de kritiek er nauwelijks meer vat op heeft. Sterker nog: de kritische vakpers is morsdood. In dag- en weekbladen, op internet (Archined) is natuurlijk van alles te vinden over spraakmakende dossiers, strategische projecten, projectorganisaties en regisseurs, maar van een fundamentele reflectie over de uitgangspunten van een dergelijke pragmatische vakbeoefening is geen sprake. De kritiek slaagt er niet in om door de logica van strategische planprocessen heen te breken en die te verbinden met een meer algemene maatschappijanalyse.

Illustratief voor een sterk op daadkracht en uitvoering gerichte ruimtelijke ordening is de populariteit van de Kaart van Nederland. Hier is het ontwerp van Nederland gereduceerd tot een willekeurige verzameling projecten die zonder commentaar of kritiek aan elkaar zijn gemonteerd. Als er dan toch een kaart van Nederland moet komen, geef ik de voorkeur aan één met een intelligenter *legenda*: een grootschalige basiskaart van Nederland, waarop met de grootst mogelijke precisie de ontelbare, elkaar overlappende bevoegdheden, jurisdicties en regiems van de vele bestuurslagen van overheden en publieke lichamen per locatie staan ingetekend. Een soort militaire kaart van bestuurlijke en juridische obstakels, die een openhartig beeld geeft van de dagelijkse planningspraktijk in ons land.

De afgelopen decennia hebben de ruimtelijke ordening als beleidsterrein en de dagelijkse planningspraktijk zich tot elkaar ontwikkeld volgens de wet van de communicerende vaten. Onduidelijke, halfzachte en niet-consequente politieke keuzes leiden ertoe dat alleen met meer regels en voorschriften de schade van non-beleid kan worden beperkt. In dat opzicht is er niet zoveel verschil tussen de ruimtelijke ordening en het antirookbeleid van de rijksoverheid. In plaats van problemen echt bij de kraag te vatten en het politieke debat aan te gaan over beteugeling van marktwerking en van het recht op vrije vestiging afficheert de overheid dat verster-

delijken – net als roken – schadelijk is en laat vervolgens de bestrijding over aan de veroorzakers van het kwaad: lokale politici, beleggers, grondeigenaren en projectontwikkelaars die ieder op hun wijze aan vers tedelijk verdienen. De rijksoverheid probeert vervolgens de schadespiraal weer te beheersen door het afdwingen van een steeds dichter wordend vlechtwerk van regels en procedures. In plaats van de noodzakelijke *ombuiging* van de verstedelijkend (lees: terugdringen van de tabaksproductie) worden enkel softe regiems ingezet: wordt de bescherming van natuur, monumenten en omgeving versterkt (rookvrije zones) en autovrije woongebieden, 30-kilometerzones en beperking van het binnenstedelijk parkeren afgedwongen (afkickcentra).

Door deze politieke wankelmoedigheid – die nog eens wordt versterkt door de toename van de bij de planvorming betrokken maatschappelijke organisaties – dreigt de ruimtelijke ordening in Nederland te verworden tot een ‘inhoudsloze vorm van onderhandelen’. Wat is het alternatief? De directeur van het Ruimtelijk Planbureau schetst het perspectief op een ruimtelijke ordening in de vorm van ‘inspireren’, waarbij de rijksoverheid de cultuur als samenbindend element naar voren dient te schuiven. Daarmee sluit hij aan bij een tendens die indertijd door de *Nota Belvedere* is ingezet en waarbij het vakgebied is ‘verrijkt’ met zulke nieuwe noties als culturele planologie en erfgoedplanning. Cultuur als de nieuwe rookvrije zone in een door schadelijke stoffen vergiftigde omgeving. Dit is een doodlopende weg die de toch al logge planningsmachine in Nederland verder zal belasten – en intussen al belast – en de voortschrijdende onttovering en thematisering van Nederland eerder zal versnellen dan tegenhouden.

Culturele infrastructuur

Cultuur – in de betekenis van beeld en beeldproductie – kreeg halverwege de jaren tachtig weer

een plaats in de ruimtelijke ordening toen een hoofdzakelijk op bestemming en beheersing gefixeerde planologie plaatsmaakte voor een die zich op verleiding en inspiratie richtte. Dat was het moment waarop de stadsvernieuwing werd inge-ruild voor stedelijke vernieuwing en stadsbestuurders hoog inzetten op allerlei vormen van *city marketing*, met als doel het aantrekken van bedrijvigheid en de promotie van de stad als ideale vestigingsplaats en als oord van toerisme. De stedelijke vernieuwing heeft een geweldige kwalitatieve impuls aan de Nederlandse ontwerpcultuur gegeven en de architectuur – via tal van nieuwe instituties zoals het NAI, het Stimuleringsfonds voor Architectuur, Architectuur Lokaal enzovoort – een structurele plaats in de Nederlandse planningsmachinerie bezorgd. Sindsdien beschikt Nederland, internationaal gezien, over een unieke culturele infrastructuur op het terrein van landschapsarchitectuur, architectuur, stedenbouw en erfgoed. Maar er was méér: stedelijke vernieuwing ging niet enkel over handel in architectuurbeelden, over het merken van steden ten opzichte van elkaar of over het maken van voorbeeldplannen: het ging bovenal over de ontwikkeling van een cultuurpolitieke visie op de ruimtelijke inrichting – niet alleen van de grote steden, maar van Nederland op de valreep van de eenentwintigste eeuw. Het waren de dagen dat de Partij van de Arbeid nog studiedagen belegde over ‘de toekomst van de stad’, over stadspolitiek en stedelijke ontwikkeling in Nederland (zie Maarten Hajer en Femke Halsema, *Land in zicht!*, 1997; of René Boomkens e.a., *Stad zonder horizon*, 1997). Dat intellectuele elan heeft aan het begin van de eenentwintigste eeuw sterk aan betekenis ingeboet.

Belvedere

In 1999 publiceerde een aantal ministeries een op het eerste gezicht verrassend document, de *Nota Belvedere*. Na de architecten eisten nu de historici en met name de archeologen, ‘monumentenzor-

gers’ en kunst- en cultuurfunctionarissen een actieve rol op in de voorbereiding en uitvoering van het ruimtelijke beleid – in het bijzonder op nationaal niveau – en kregen die. Maar anders dan in de jaren negentig, toen de roep om versterking van de cultuur was ingebed in een breder proces van culturele modernisering, propageert de Belvedere-filosofie eenzijdig de versterking van de Nederlandse culturele identiteit in een snel veranderende leefomgeving. Men zou kunnen spreken van een van overheidswege gestimuleerde, regressieve branding van historische binnensteden en landschappen:

‘als antwoord op de toegenomen behoefte aan nieuwe bronnen van ruimtelijke identificatie en onderscheiding te midden van een werkelijkheid waarin eens gevestigde kaders van identificatie en onderscheidingen (zoals die van natie, stand, religie, moderniteit en regio/stad) minder duidelijk zijn geworden’ (Mommaas).

De *Nota Belvedere* dankt haar ontstaan aan de synergie van twee politieke ambities uit de nadagen van Paars: allereerst de grootschalige, fysieke reconstructie van Nederland, waarvan de Betuwe-route, de HSL-Zuid en de Vinex-operatie de meest bekende voorbeelden zijn; en vervolgens de cultuurpolitieke optie van de toenmalige (PvdA)-staatssecretaris Van der Ploeg om kunst – zowel die in de musea, onder de grond (scherven) als in het open veld (monumenten) – op een toegankelijker manier in beeld te brengen bij het publiek. In Belvedere vonden die twee elkaar onder de noemer van een ontwikkelingsgerichte inzet van het nationale erfgoed, waarbij het meedogenloos verstoren en opengooien van landschappen en bodemarchief werd aangegrepen voor aanschouwelijk onderwijs in de militaire, economische en nederzettingsgeschiedenis van de natie.

Belvedere staat voor twee zaken: het versterken van de tijdige inbreng van de cultuurhistorische en ontwerpende disciplines bij ruimtelijke

opgaven en, vervolgens, het aankweken van een meer toekomstgerichte visie ten aanzien van het gebouwde erfgoed. In het eerste geval worden met name ontwerpers (architecten, stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten) aangesproken, in het tweede wetenschappers (geografen, archeologen, kunsthistorici, monumentenzorgers), kunstambtenaren en uiteindelijk ook het grote publiek. En omdat zoiets niet vanzelf gaat, werden er niet minder dan zeventig historische gebieden – rookvrije zones – aangewezen waar de koppeling van cultuurbeleid en ruimtelijk beleid moet worden beproefd. Maar daar bleef het niet bij: er werden ook ontwerpateliers ingericht, twee nieuwe rijksbouwmeesters c.q. adviseurs voor respectievelijk het erfgoed en het landschap aangesteld, drie bijzondere leerstoelen ingericht, een afzonderlijk Projectbureau opgetuigd, enkele, tot op dat moment in de luwte werkende rijksinstellingen als RDMZ (Rijksdienst voor de Monumentenzorg) en ROB (Rijksinstituut voor Oudheidkundig Bodemonderzoek) tot kenniscentra gereanimeerd en de over talloze instanties versnipperde cultuurhistorische informatie samengebracht in *De Kennisinfrastructuur Cultuurhistorie* (KICH), waarin, naast ROB en RMDZ, ook het Expertisecentrum LNV (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) en Alterra participeren. En om Belvedere ook werkelijk in het rijksbeleid te kunnen laten doorwerken, werd het bestuurlijk verankerd in de *Cultuur- en Architectuurnota* en – ten slotte – in het binnenkort door zeven ministeries uit te brengen *Actieprogramma Ruimte en Cultuur. Architectuur- en Belvederebeleid 2005-2008* – het culturele spiegelbeeld van de volledig van cultuur verstoken *Nota Ruimte*. Daarmee is in zeer korte tijd een ambtelijk en bestuurlijk cultuurpaleis opgericht dat zijn weerga in de geschiedenis van ons land niet kent.

Twee plankaarten

Het is echter zeer de vraag of de ruimtelijke inrichting – de dagelijkse planpraktijk – gebaat is bij de

institutionalisering en verzelfstandiging van de cultuurhistorie en het cultuurbehoud tot een expliciet beleidsterrein: de culturele planologie. Alsof zorgvuldige omgang met de landschappelijke ondergrond en de cultuurhistorische waarden van stad en landschap iets is dat niet meer door reguliere stedenbouw en landschapsarchitectuur kan worden opgebracht en een afzonderlijk regiem vereist. Door cultuur te isoleren uit de rijksnota's over de ruimtelijke ordening verschaft de rijksoverheid zich de mogelijkheid om Nederland op twee manieren in te richten: op de ene kaart staan de historische structuren, monumenten en landschappen ingetekend als historisch-culturele bakens die niet alleen de toerist, maar ook de ontwerper het gevoel geven dat hij in een *vertrouwde* omgeving is. Op de andere kaart ontbreken de *gemarkeerde* culturele routes en mogen de bestuurders hun gang gaan met het maken van ruimte voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, transport, een vitaal platteland en bedrijventerreinen. Per saldo betekent dit een structurele uitholling van de ruimtelijke ordening, zowel als wetenschappelijke discipline en als planpraktijk. En dan te bedenken dat al in de *Derde Nota over de ruimtelijke ordening* de zorgvuldige omgang met cultuurhistorie in de zin van 'historisch en/of visueel landschappelijke gezichten met een hoge belevingswaarde' zoals riviergezichten, waterfronten en poldergezichten, geacht werd *integraal* deel uit te maken van de overheidsbemoeienis met de ontwikkeling en inrichting van het stedelijke en landelijke gebied.

Ook de ontwerpende disciplines – de architectuur in het algemeen – worden verondersteld een bijdrage te leveren aan het 'identiteitsvraagstuk'. De architectuur moet worden terugveroverd als herkenbare identiteitsdrager, waarbij wordt gedacht aan een sterkere oriëntatie van het eigentijdse ontwerp op de historische architectuur en de historische gelaagdheid van het landschap, op de vervechting van oud en nieuw. Aan dit pleidooi zitten ten minste twee gevaarlijke kanten: door het ver-

heffen van een reeks van willekeurig geselecteerde, ruimtelijke artefacten als historische gebouwen, linies, weg- en waterstelsels tot ankers of bakens wordt voorbijgegaan aan het feit dat de cultuurhistorische essentie van de 'schoonheid van ons land' niet vastzit aan afzonderlijke objecten en kunsthistorische stijlen, maar aan het moeilijk te doorgronden – unieke – historische verband tussen het 'spreidingspatroon van steden, de fysieke vorm van stedelijke gebieden en de architectonische elementen en technische constructies waaruit deze zijn opgebouwd'.

Door de versmalling van het cultuurbegrip tot de 'esthetisering van de leefomgeving' wordt de dynamiek die zo kenmerkend is voor onze (cultuur)landschappen stilgezet. En de pretentie om 'nieuwe cultuur te maken bij de herinrichting van ons land' is even a-historisch, potsierlijk en pathologisch als het fanatisme van natuurontwikkelaars om Nederland te verrijken met 'nieuwe natuur', zoals nu in het klassieke Betuwse rivierlandschap dreigt te gebeuren. Er is nog een tweede bezwaar: door de identiteit van bijvoorbeeld de Randstad zo eenzijdig en normatief te koppelen aan historische artefacten en landschappen, raakt het zicht verloren op de pluriformiteit van identiteiten die niet gebonden zijn aan de 'geest van de plek' en die – zoals in Vinex-locaties, maar ook langs autosnelwegen, in de publieke ruimtes van Schiphol, de Arena of Utrecht CS – eerder vastzitten aan netwerken van 'letterlijk en figuurlijk duizend-en-één grensoverschrijdende collectieven'.

Culturele biografie

De echte verbinding van de ruimtelijke ordening en cultuur ligt niet in de cultuurhistorie, maar in het vermogen van alle betrokken partijen om de sociaal-culturele dimensies te ontdekken van eigentijdse programma's op het gebied van mondialisering, netwerking, multiculturalisering en herstructurering. En niet om, omgekeerd, de verschuivingen die deze in de samenleving tweegbrengen te sturen

vanuit en te verzachten met traditionele cultuur. Dat vereist wel een andere manier van kijken en vooral van onderzoeken, waartoe eerder een inspirerende voorzet is gedaan door H+N+S, MUST en Nio Stedelijk Onderzoek in *De Strook. Ruimtelijke ordening in een cultuur van pluralisme* (2001). Op de een of andere manier dringen de resultaten van dit soort cultuurplanologische verkenningen – net zoals veel van de veranderde inzichten binnen geografie, economie en cultuurgeschiedenis – niet of onvoldoende door in recente beleidsvoorstellen. En dat heeft uiteraard weer zijn neerslag op de fysieke milieus van het dagelijkse leven, waarvan de inrichting en gebruiksmogelijkheden veelal in geen verhouding staan tot de logistiek gecompliceerde programma's die ze moeten faciliteren. In plaats daarvan koesteren zowel beleidsmakers als wetenschappers tamelijk naïeve denkbeelden over de alledaagse betekenis van het culturele erfgoed. Wat bijvoorbeeld te denken over uitspraken als die van archeoloog Tom Bloemers – projectleider van het NWO Onderzoeksprogramma *Behoud en Ontwikkeling* – waarin Riek Bakker tot inspirerende innovator van het Belvedere-gedachtengoed wordt uitgeroepen omdat 'zij de hoofdstructuur van de nieuwe stad Leidsche Rijn op de geschiedenis van het bestaande landschap heeft geënt'?

Twijfel over de pretenties van beleidsmakers om het verleden te benadrukken, zichtbaar te maken en in te voegen in actuele identiteitsprocessen, komt ook uit de hoek van professionele cultuurhistorici. Hoewel zij onderling sterk verdeeld zijn over de hedendaagse historische beleving, domineert in deze kringen de overtuiging dat 'cultuur' minder besloten ligt in fysieke artefacten of landschappen zelf dan in de door mensen bedachte verhalen en rituelen waarvan ze deel uitmaken en waar ze naar verwijzen. Nederzettingen, militaire linies, ontginningen en andere (infra)structuren zijn niet meer dan aanknopingspunten om de naar tijd, plaats en sociaal-culturele groep verschillende levensstijlen te achterhalen. Steden, landschappen

en architectonische objecten en stelsels zijn geen tijdloze objecten, maar kennen een levensloop die in het historisch-literaire genre van de culturele biografie kan worden verteld. Deze meer dynamische visie op het erfgoed heeft in enkele plaatsen in ons land, zoals in Maastricht en in Zuidoost-Brabant, geleid tot nieuwe museale praktijken en presentatietechnieken en een culturele infrastructuur in gang gezet die zich in de eerste plaats richt op het leesbaar maken en in een toegankelijk raamwerk plaatsen van sporen uit het verleden, zoals die in al hun diversiteit, radicaliteit en ongrijpbaarheid in de dagelijkse leefomgeving voorhanden zijn. Het is evenwel de vraag of het zichtbaar maken van de vele geschiedenissen van stad en landschap, van het nationale militaire verleden of van de waterstaat, ook tot een specifiek beleidsterrein binnen de ruimtelijke ordening moet worden gemaakt. Ik vind van niet, vooral omdat ik – gelet op de disciplinaire herkomst van alle betrokken partijen – vrees dat als gevolg van deze politiek de laatste restanten van ons erfgoed, waar de ‘echte’ geschiedenis nog te ervaren is, planmatig van de kaart van Nederland zullen verdwijnen. De verschuiving die Matthijs Schouten meent waar te nemen ‘in de perceptie van natuur als kwetsbaar erfgoed naar maakbare commodity’ treft in hoge mate ook het gebouwde culturele erfgoed!

Redden en vernieuwen

Enkele jaren geleden stelde Geert Bekaert in een essaybundel over erfgoedzorg in de eenentwintigste eeuw de vraag: ‘Kan het erfgoed de architectuur redden?’ Geconfronteerd met de nog altijd diep gekoesterde tegenstelling tussen het historische monument en een actuele architectuur, pleitte hij voor een andere ethiek van de monumentenzorg. Een die er niet op uit is de geschiedenis – in welke vorm dan ook – operationeel te maken of te koloniseren binnen planpraktijken, maar veeleer te benaderen als ‘een beleefde realiteit’ die automatisch een plaats heeft in de actualiteit. Daarmee

bekent Bekaert zich – en ik volg hem daarin – tot een uitgesproken modernistische opvatting over ruimtelijke ordening en stedenbouw: een die ervan uitgaat dat deze disciplines cultureel moeten zijn ook *zonder* de geschiedenis en dat het verleden pas attractief en sensationeel is door de vreemdheid en afstand ten opzichte van de actualiteit. Net zomin als de geschiedenis kan ook het erfgoed de ruimtelijke inrichting van Nederland dus niet redden. Wel is het mogelijk een ruimtelijk inrichtingsbeleid te ontwikkelen waarin het steeds schaarser wordende culturele erfgoed de kans krijgt zichzelf te redden en vooral ook te vernieuwen.

Een beknoptere versie van dit artikel verscheen eerder in *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening*, nr. 2, 2005.

Literatuur

- Bekaert, G., ‘Kan het erfgoed de architectuur redden?’, in: *Erfgoedzorg in de 21ste eeuw. Kritische beschouwingen*. Gent z.j., pp. 15-22
- Boelens, L., Oratie (Rijksuniversiteit Utrecht). Januari 2005. Zie www.urbanunlimited.nl
- Mommaas, H., ‘City Branding. De noodzaak van sociaal-culturele doelen’, in: *City Branding. Image Building & Building Images*. Rotterdam 2002, pp. 33-48
- Schouten, M., ‘Een moeras? Of liever een boslandschap? Over het gevaar van zelfgemaakte natuur’, in: *de Volkskrant*, 11/12 december 2004, p. 17
- Schuurman, A., ‘Vertel, muze, vertel. Geschiedenis, ruimte en cultureel erfgoed’, in: M.A.W. Gerding (red.), *Belvedere en de geschiedenis van de groene ruimte*. *Historia Agriculturae* 33, Groningen 2003, pp. 9-48
- Toeboosch, Th., ‘Archeologie als inspiratiebron voor landschapsarchitecten’, in: *NRC Handelsblad*, 15 april 2005, p. 24

Boekbespreking

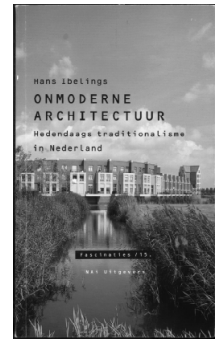
Leen van Duin

Hans Ibelings

Onmoderne architectuur

Hedendaagse traditionalisme in Nederland

Rotterdam (NAi) 2004, 144 pp.



Onmoderne architectuur van Hans Ibelings is de jongste publicatie in de serie Fascinaties van NAi Uitgevers, een reeks vlugschriften waarin diverse auteurs een actueel onderwerp voor het voetlicht brengen.

In vijf korte hoofdstukken vraagt de auteur aandacht voor een architectuur die onmiskenbaar van hier en nu is, maar eruitziet alsof ze uit het verleden voortkomt. Het gaat om een architectuur die onder een breed publiek sterk aan populariteit wint, waar ook enkele Nederlandse architectenbureaus behendig op in weten te spelen. Mede geïnspireerd door buitenlandse architecten als de gebroeders Krier wordt een aantal in massa geproduceerde nieuwe stadsdelen op Vinex-locaties door deze bureaus ingevuld met wat Ibelings 'hedendaags traditionalisme' noemt. Meer dan de helft van zijn boek ruimt hij in voor beeldmateriaal van projecten van deze bureaus. Het betreft vooral foto's van buitenkanten. Beschrijvingen, plattegronden, doorsneden of details ontbreken.

De publicatie komt op het goede moment. Het is hoog tijd dat iemand een poging waagt de eigentijdse onmoderne architectuur in Nederland een plaats te geven in de architectuurkritiek. Maar anders dan in zijn artikel 'Het andere modernisme; traditionalistische architectuur in Nederland 1900-1960', in *Archis*, nr. 6, 1988, doet Ibelings geen poging de actuele discussie over de verhouding tussen het architectonische ontwerp en overgeleverde vormen op begrip te brengen. Als je het traditionalisme ziet als het principiële volgen van en het zich aansluiten bij de traditie, is het noodzakelijk een heldere omschrijving te geven van het begrip en de wortels ervan te traceren. Waar de historicus Ibelings in 1988 nog afstand neemt van de waan van de dag en nauwgezet zoekt naar betekenis, context en begrip, kortom naar het 'hoe' en 'waarom' van een welgedefinieerde benaderingswijze van een architectonische opgave als het traditionalisme, gaat *Onmoderne architectuur* vooral over het 'wat' en 'wanneer'. Voorzover Ibelings

het hedendaagse traditionalisme tegen een historische achtergrond plaatst, beschouwt hij het – overigens net als de stroming 'new urbanism' – als uitvloeisel van de postmodernistische golf die ons vanaf de jaren zeventig heeft overspoeld. De publicist Ibelings laat zich meeslepen door de onstuimige ontwikkelingen en zet de lezer, geheel volgens postmoderne receptuur, een overvloed aan beelden voor die, uit hun historische context gelicht, snel en direct kunnen worden geconsumeerd.

Omdat hij het hedendaagse traditionalisme plaatst in het spoor van het postmodernisme, is het wel begrijpelijk dat Ibelings geen poging onderneemt om een verbinding te leggen met het traditionalisme zoals dat zich naast het modernisme in het Interbellum aan de TU Delft als een krachtige beweging ontwikkelde. Het hedendaagse traditionalisme ziet hij als een exponent van de huidige situatie in Nederland, waar elk project nieuwer dan nieuw moet zijn en zelfs een quasi-traditionele aanpak met een snuffje retro als nieuw wordt gezien. Het is een gemiste kans dat hij met zijn journalistieke aanpak de fundamentele vraag die hij eerder wel stelde, die naar de relatie tussen het traditionalisme van nu en dat van toen, laat liggen. Nu beperkt hij zich tot een op zich aardige inventarisatie van een aantal voorbeelden waarin het spanningsveld tussen het typisch Nederlandse streven naar originaliteit, experiment en nieuwigheid wordt uitgespeeld tegen de hang naar het verleden van bureaus als Krier en Kohl, Vandenhove, Natalini, Soeters Van Eldonk Ponec, Molenaar en Van Winden, Scala, Mulleners en Mulleners, Yanovshtchinsky, Geurts en Schulze, Claus en Kaan.

Ook krijgt de lezer een greep uit enkele internationale publicaties over traditionalistische architectuur, van Russell Hitchcock via Lampugnani tot Pigafetta en Abondandolo, uitmondend in een overzicht van momenten in het postmodernisme die van belang waren voor de institutionalisering van het hedendaagse traditionalisme en het streven naar (esthetische) samenhang van de stad.

In deze lijn belicht Ibelings ten slotte ook het

overheidsbeleid, dat onder de noemer 'Belvedere' vraagt om architectonische vormgeving met aandacht voor cultuurhistorische kwaliteit. Vanuit het perspectief van Belvedere dat zich richt op het dichten van de kloof tussen verleden en toekomst, passeert een drietal grote stedelijke projecten de revue: de Arnhemse wijk Schuytgraaf, Brandevoort in Helmond en Haverleij bij Den Bosch.

Uiteindelijk schetst *Onmoderne architectuur* het hedendaagse traditionalisme als nichemarketing van nostalgische beelden. Het gaat om een architectuur met een filmisch karakter die een totaalbeleving moet bieden en de stad als pretpark ziet, vol attracties die 'better than life' zijn. Door het ontbreken van een begeleidende architectuurkritiek wordt de betekenis van overgeleverde vormen voor het ontwerpen en de ontwikkeling van een specifieke benaderingswijze van een architectonische opgave niet gethematiseerd. Slechts sporadisch vind je in architectuurtijdschriften een poging tot analyse of stellingname. Kennelijk weet, behalve de projectontwikkelaar en natuurlijk prins Charles, tot nu toe eigenlijk niemand goed raad met het onverhuld verlangen naar de goede oude architectuur. Al in 1978 constateerde de historicus Taverne (*Wonen – TA/BK*, nr. 16, 1978) op grond van een analyse van het oudste architectuurtijdschrift van Europa, het Britse *Architectural Review*, dat het teruggrijpen naar bewegingen in het verleden – met hun gemakkelijk herkenbare symbolen en rijke, associatieve vermogen – geruststellend is voor de tevreden *middle-class* consument. En nu, 25 jaar later, blijkt de rol die de architect krijgt toegemeten – leverancier van beelden die appelleren aan de woonverlangens van de middenklasse – gemeengoed te zijn geworden. De hedendaagse traditionele architect verleent zonder voorbehoud zijn diensten aan opdrachtgevers in hun streven naar de realisatie van romantische, pittoreske beelden, die afwijken van de heersende (maar terrein verliezende) modernistische beeldtaal die als kil wordt ervaren. Dit alles onder het motto: 'What is it like to live in a picture?'

De woonbuurten voor mensen die hun eigen huisje kunnen kopen, veranderen in snel tempo in themaparken. Zo bestaat de nieuwe wijk Brandevoort uit enkele buitenwijken in de stijl van de jaren dertig van de vorige eeuw rondom een pittoreske 'Veste', die is ingesloten door nieuw gegraven slotgrachten. Zoals in Almere of op de IJ-oevers van Amsterdam de Amsterdamse grachten werden nagebouwd, zo zijn in Brandevoort middeleeuwse verdedigingswerken aangelegd. De architectuur moet de illusie wekken van een geleidelijk gegroeid ensemble van Hollandse huisjes, die op betaalbare wijze een ouderwets uiterlijk hebben gekregen. De opzet van het plan is van Rob Krier. Waarom is een retro-architect als Krier zo populair in Nederland? Het antwoord is niet zo moeilijk: een woningbouwvereniging – in Nederland vaak opdrachtgever – kiest net zo makkelijk voor een modernistische architect als een week later weer voor Krier of een van zijn geloofsgenoten. De woonconsument die eerst een moderne *lifestyle* wilde, vraagt nu om nostalgie. Hij wil wonen in een geromantiseerd verleden. En de klant is koning, dus de architect verzint er een. Vanaf het midden van de jaren negentig is het hard gegaan. Almere krijgt een kasteel, Coevorden wil ermee beginnen en in Haverleij bij Den Bosch zijn duizend woningen in de vorm van compacte kastelen vrijwel gereed.

Een zeventiende-eeuws vestingsstadje of een Frans Loire-kasteel, het kan allemaal zolang het maar herkenbare plekken zijn voor de digitale en hypermobile mens die verlangt naar een omgeving die geborgenheid biedt. Wanneer over vierhonderd jaar toekomstige archeologen de restanten van Brandevoort of Haverleij vinden, zullen ze nog een zware dobber hebben als duidelijk wordt dat het om betonnen replica's gaat van voorbeelden die nooit hebben bestaan.

Retro is een conditie van deze tijd. Ook ik laat me soms verleiden door de ogenschijnlijke geborgenheid en aantrekkelijke plaatjes van Rob Krier en

zijn geloofsgenoten. Er is niets tegen een journalistieke publicatie als die van Ibelings. Maar het is de taak van de architectuurkritiek om de onmoderne architectuur op begrip te brengen en te analyseren. Dat is ook van groot belang voor de architectuurpraktijk, wil deze meer betekenen dan het klakkeloos opvolgen van consumentenwensen. Voor toekomstige grote stedelijke projecten in Nederland is onderzoek naar de ontwikkeling van de (Hollandse) stad meer dan ooit noodzakelijk. Niet om deze te kopiëren, maar om behoedzaam te kunnen bewegen tussen historische kennis en de actuele vragen van vandaag. Dergelijk onderzoek kun je niet verwachten vanuit commerciële bureaus; die taak rust allereerst bij de architectuurscholen waar men vrij van de druk van de markt kan werken. Samenwerking tussen de verschillende disciplines, die met elkaar de ruimtelijke inrichting van Nederland vormgeven, is daarbij een vereiste, zoals onder andere gebeurt binnen het onderzoeksprogramma Urban Architecture aan de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft. Als dit onderzoek terugleidt naar elementen die niet alleen voor het traditionalisme van belang zijn, maar voor de architectuur altijd als wezenlijk moeten worden beschouwd – het beschermende van het huis, de herkenbaarheid van stedelijke feiten, de stad als plaats van het collectieve geheugen – zal ik daar verslag van doen.

OverHolland wordt uitgegeven door Uitgeverij SUN namens de afdeling Architectuur van de Faculteit Bouwkunde, TU Delft, en verschijnt tweemaal per jaar.

Redactie
Henk Engel
François Claessens

Redactieraad
S. Umberto Barbieri
Leen van Duin
Henk Hoeks
Reinout Rutte

Wetenschappelijke commissie
James Horan (EAAE, Dublin)
Antonio Monestiroli (Milaan)
Vittorio Magnago Lampugnani (Zürich)
Ed Taverne (Groningen)
Anthony Vidler (New York)
Anne Vernez-Moudon (ISUF, Seattle Wa.)

Vertalingen uit/naar Engels
Bookmakers, Nijmegen (Kevin Cook)
Virtual Words, Brussel
Vormgeving
Roger Willems, Amsterdam
Achterzijde omslag
Van Lohuizen, 'De stedelijke invloedssfeer Holland-Utrecht', kaart voor het Internationaal Stedebouwcongres te Amsterdam, 1924, gepubliceerd in: G.A. van Poelje, Gewestelijke plannen. Alphen aan den Rijn 1925.
Druk
Drukkerij MacDonald/SSN, Nijmegen

© Uitgeverij SUN,
najaar 2005
ISBN 90 5875 176 7
ISSN 1574-3160
NUR 648

Over de auteurs

Henk Engel (1949) is architect en partner in het bureau De Nijl Architecten te Rotterdam. In 1998 had dit bureau een tentoonstelling in het NAI, begeleid door de publicatie *Als we huizen bouwen, praten en schrijven we* (NAI 1998). Engel is universitair hoofddocent Architectonisch Ontwerpen in Delft, doceert aan verschillende Academies van Bouwkunst en was gastdocent aan de universiteiten van Liverpool, Milaan en Pescara. Hij heeft uitgebreid gepubliceerd over verschillende onderwerpen gerelateerd aan moderne en stedelijke architectuur, en werkte mee aan verschillende tentoonstellingen, waaronder die over Frankfurt am Main (1987), Kleur in de architectuur (1986) en het werk van De Stijl en J.J.P. Oud.

François Claessens (1967) is architect en filosoof. Hij werkte voor verschillende architectenbureaus, was redacteur van het architectuurtijdschrift *Oase* en is thans universitair docent Architectonisch Ontwerpen aan de TU Delft. Hij bereidt een proefschrift voor over Duitse stedenbouwhandboeken van omstreeks 1900.

Leen van Duin (1944) is architect en vanaf 1994 als hoogleraar Architectonisch Ontwerpen verbonden aan de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft. Hij verricht onderwijs en onderzoek op het gebied van ontwerpmethoden en de programmering en typologie van gebouwen. Vanaf 1979 tot 1993 maakte hij deel uit van De Nijl Architecten, een architectenmaatschap die hij met enkele anderen oprichtte. Van zijn hand verscheen *Honderd jaar Nederlandse architectuur, 1901-2000*, Nijmegen (SUN) 1999, een studie die hij samen met Umberto Barbieri en Willemin Wilms Floet uitvoerde. Van Duin bekleedde een reeks van openbare en bestuurlijke functies. Op dit

moment is hij onder andere voorzitter van de (staats)-examencommissie voor architecten en lid van de raad van bestuur van de EAAE (European Association for Architectural Education).

Ed Taverne is architectuurhistoricus en thans emeritus hoogleraar aan de Universiteit van Groningen. Hij publiceerde over de geschiedenis van de ruimtelijke planning, stedenbouw en architectuur in Nederland. In 2004 was hij coauteur – samen met Kees Schuyt – van *1950. Prosperity and Welfare* (Dutch Culture in European Perspective, 4), Londen/ Assen 2004.

Reinout Rutte (1972) studeerde architectuurgeschiedenis aan de Vrije Universiteit in Amsterdam en historische geografie aan de Universiteit van Amsterdam. Aan de Universiteit van Amsterdam promoveerde hij op *Stedenpolitiek en stadsplanning in de Lage Landen (12^{de}-13^{de} eeuw)* (Walburg Pers 2002). Hij is redacteur van het *Historisch Geografisch Tijdschrift* en publiceerde artikelen over de geschiedenis van de stad en stedenbouw in de Nederlanden, in het bijzonder over de periode van de twaalfde tot de vijftiende eeuw. In het voorjaar van 2005 verscheen onder zijn redactie de bundel *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht* (Uitgeverij Verloren). Rutte is coauteur van *Tussenland* (NAI 2004), een grensverleggende studie in opdracht van het Ruimtelijk Planbureau in Den Haag, over actuele ontwikkelingen in gebieden tussen stad en land in Italië, Polen, Nederland en Scandinavië. Sinds juni 2004 is hij universitair docent bij de sectie geschiedenis van de Faculteit Bouwkunde aan de TU Delft.

Iskandar Pané (1974) rondde in 2000 zijn studie architectuur aan de TU Delft af. Zijn afstudeerproject is gepubliceerd in *Hybrides en Hybride gebouwen en architectuur*

van de stad en was onderdeel van de tentoonstelling van het internationale congres *Research by Design* (2000). Hij is onderzoeker aan de afdeling Architectuur van de TU Delft. Zijn onderzoeksactiviteiten richten zich op het in kaart brengen van de transformatie van de Hollandse steden, de Randstad, de Deltametropool. De resultaten zijn gepresenteerd op het internationale EAAE congres *The European City* (2004) en zijn vervolgens verscheidene malen gepubliceerd. Daarnaast is hij sinds 2000 als architect werkzaam bij De Nijl Architecten (Rotterdam).

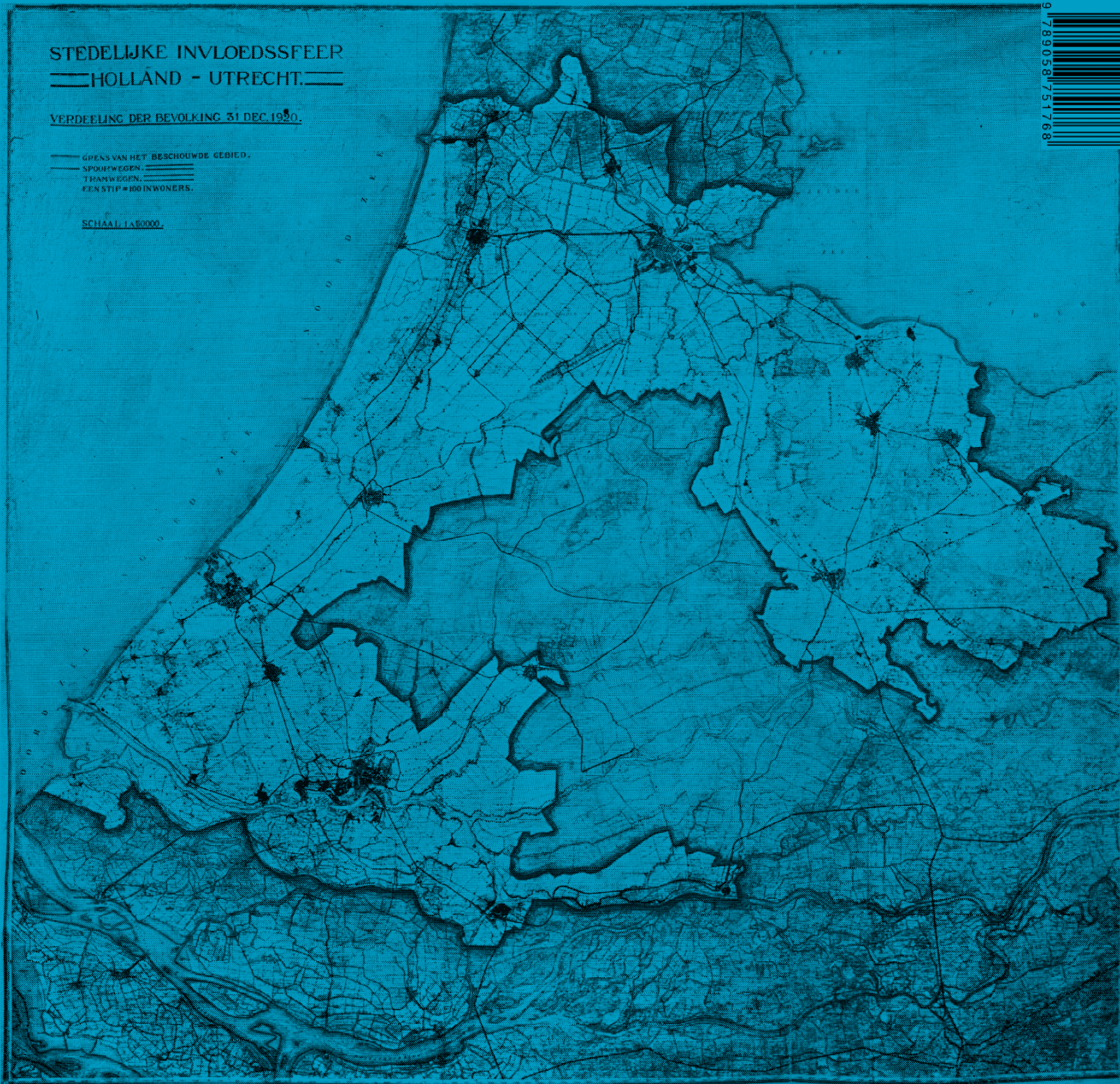
Olivier van der Bogt (1975) voltooide in 2002 met eervolle vermelding de studie architectuur aan de TU Delft. Sindsdien is onderzoeker aan de afdeling Architectuur van de TU Delft. Zijn onderzoeksactiviteiten richten zich op het in kaart brengen van de transformatie van de Hollandse steden, de Randstad, de Deltametropool. De onderzoeksresultaten zijn gepresenteerd op het internationale EAAE congres *The European City* (2004) en zijn vervolgens verscheidene malen gepubliceerd. Daarnaast is hij sinds 2000 als architect werkzaam bij De Nijl Architecten (Rotterdam) en maakt sinds 2005 deel uit van SAAM-Architecten (Rotterdam).

STEDELIJKE INVLOEDSSFEER
— HOLLAND - UTRECHT. —

VERDEELING DER BEVOLKING 31 DEC. 1920.

— GRENZ VAN HET BESCHOUWDE GEBIED.
— SPOORWEGEN.
— TRAMWEGEN.
• EN STIP = 100 INWONERS.

SCHAAL 1:480000.



9 789058 751768

ISBN 90 5875 176 7 / www.uittgeverijsum.nl