

**1**  
Redactioneel

**29**  
Groei en krimp  
in de Hollandse  
stad. Stads-  
uitbreidingen,  
stedenbouw en  
ontstedelijking in  
Holland van de  
veertiende tot de  
negentiende eeuw  
*Reinout Rutte*

**57**  
Het eerste beurs-  
gebouw en de  
vorming van het  
centrum van  
Amsterdam  
*Henk Engel en  
Esther  
Gramsbergen*

**89**  
Van Vrije  
Gemeente tot  
Paradiso. jaar  
podium voor cul-  
tuur, maatschap-  
pij en muziek  
in Amsterdam  
*Roberto Cavallo  
en Dirk  
Zuiderveld*

**105**  
Het Oostelijk  
Havengebied van  
Amsterdam en  
het spoorweg-  
tracé:  
architectonische  
interventies met  
het oog op stede-  
lijke continuïteit  
*Roberto Cavallo*

**117** [Polemen]  
Boekbespreking  
*François  
Claessens*  
**121**  
Boekbespreking  
*Guus Borger*

# OverHolland

# 3





*OverHolland* stelt de samenhang van en de wisselwerking tussen gebouw en stad aan de orde binnen de context van het Hollandse stadslandschap. De stad wordt hiertoe begrepen in haar materiële hoedanigheid, als artefact opgebouwd uit concrete elementen, zoals gebouwen en infrastructuren. In deze benadering is vooral de architectonische voorstelling van de stad, zoals die in verschillende, al dan niet uitgevoerde, ontwerpen voor de stad naar voren komt, object van studie en analyse. Het onderzoek dat wij presenteren analyseert de stad primair als een ‘architectonische constructie’.

In het vorige cahier van *OverHolland* stond het verband centraal tussen de grotere schaal van de Randstad en de kleinere schaal van haar samenstellende delen: de individuele Hollandse steden. In vervolg op zijn eerdere artikel over de stadswording in Nederland tijdens de middeleeuwen bespreekt Reinout Rutte in het voor u liggende cahier van *OverHolland* de stedelijke ontwikkeling in de periode van de veertiende tot de negentiende eeuw. Hierbij relateert hij de economische en demografische verschijnselen van groei en krimp aan de ruimtelijke ontwikkeling van stadslandschappen en stadsplattegronden in deze periode.

Wat betreft de afzonderlijke steden staat in dit en het volgende cahier de stad Amsterdam centraal. Zo analyseren Henk Engel en Esther Gramsbergen in hun bijdrage de totstandkoming van het eerste beursgebouw in Amsterdam in relatie tot de vorming van het centrum rond de Dam. Zij brengen twee reeksen feiten met elkaar in verband die gewoonlijk alleen los van elkaar worden bestudeerd: de ontwikkeling van publieke gebouwen en de morfologische ontwikkeling van de stad. Het tot stand brengen van openbare gebouwen voor stadsbestuur en handel levert een nieuw gezichtspunt op met betrekking tot de stadswording en de verdere stappen in het proces van verstedelijking. Met de reconstructie van de wordingsgeschiedenis van het centrum van Amsterdam is bovendien een aantal bijzondere kenmerken van de Hollandse stad aan het licht gebracht.

Roberto Cavallo en Dirk Zuiderveld

onderzoeken in hun artikel de opmerkelijke serie transformaties die het huidige Paradijsgebouw aan de Weteringschans heeft doorgemaakt. In 1879 gebouwd als thuisbasis van het kerkgenootschap van de Vrije Gemeente is het gebouw vandaag de dag een internationaal befaamde poptempel. Dit is een typerend voorbeeld van permanentie en bestendigheid van stedelijke feiten in een continu veranderende stad.

In een bijdrage van het master-atelier Hybrid Buildings van de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft worden enkele architectonische studies gepresenteerd die verschillende mogelijkheden beproeven om de spoorzone aan de oostzijde van Amsterdam om te vormen van een barrière tot een element van transitie. Een reeks studies van bebouwingsvormen langs, onder en boven het spoor is uitgewerkt in architectonische ontwerpen.

Dit cahier van *OverHolland* wordt afgesloten met de rubriek Polemen, waarin François Claessens het architectuurtheoretische en didactische gehalte van het boek *The Metope and the Triglyph* van Antonio Monestiroli bespreekt, en Guus Borger de publicatie van Wouter Reh, Clemens Steenbergen en Diederik Aten over droogmakerijen en het Hollandse polderlandschap kritisch tegen het licht houdt.

## Introduction

*OverHolland* addresses the relationship and interaction between the building and the city in the context of the Dutch urban landscape. To this end, the city is understood in its material manifestation, as an artifact constructed of tangible elements such as buildings and infrastructure. In this approach it is especially the architectural conception of the city as it emerges in various designs for the city, whether implemented or not, that is the empirical object of study and analysis. Therefore, the research that we present here analyses the city primarily as an 'architectonic construction'.

The previous cahier of *OverHolland* focused on the link between the larger scale of the Randstad and the smaller scale of its component parts: the individual Dutch cities. As a sequel to the previous article on the genesis of the city in the Netherlands during the Middle Ages, in the present cahier of *OverHolland*, Reinout Rutte discusses urban development during the period from the fourteenth to the nineteenth centuries. In his article, he relates the economic and demographic phenomena of growth and shrinkage of the Dutch city to the spatial development of urban landscapes and city plans during this period.

Regarding the individual cities, the present and following cahier will focus on the city of Amsterdam. In their contribution Henk Engel and Esther Gramsbergen analyse the realization of the first Amsterdam Stock Exchange in relationship to the formation of the city centre around the Dam. They correlate two sets of facts that are usually studied separately: the development of public buildings and the morphological development of the city. The development of public buildings for municipal administration and trade resulted in a new perspective concerning the genesis of the city and the further steps in the process of urbanization. Moreover, with their reconstruction of the history of the development of the city centre of Amsterdam, a number of special characteristics of the Dutch city have been brought to light.

In their article, Roberto Cavallo and Dirk Zuiderveld investigate the remarkable series of transformations that were undergone by the present-day Paradiso building on the Weteringschans. Built in 1879 as the headquarters for the Vrije Gemeente (a non-traditional religious community), today the building is an internationally-renowned pop venue. This is a typifying example of the permanence and durability of urban facts in a continuously-changing city.

In a contribution from Master Thesis Studio for Hybrid Buildings of the Faculty of Architecture of Delft University of Technology, several architectonic studies are presented that tested various possibilities for transforming the railway zone on the east side of Amsterdam from a barrier to an element of transition. A series of studies of building forms along, underneath and above the railway were developed into architectonic designs.

This cahier of *OverHolland* ends with the Polemen section, in which François Claessens discusses the book *The Metope and the Triglyph* of Antonio Monestiroli regarding its architectural theory and educational content, and Guus Borger critically analyses the book by Wouter Reh, Clemens Steenberg and Diederik Aten on land reclamation and the Dutch polder landscape.

3	<b>Introduction</b>
3	<b>Expansion and contraction of Dutch towns. Urbanisation, urban planning and de-urbanisation in Holland, 14<sup>th</sup>-19<sup>th</sup> centuries</b>
Reinout Rutte	
9	<b>The first Amsterdam Exchange and the formation of the city centre of Amsterdam</b>
Henk Engel and Esther Gramsbergen	
18	<b>From Vrije Gemeente to Paradiso. 125 years as a venue for culture, society and music in Amsterdam</b>
Roberto Cavallo and Dirk Zuiderveld	



3	<b>Expansion and contraction of Dutch towns. Urbanisation, urban planning and de-urbanisation in Holland from the fourteenth to nineteenth centuries*</b>
Reinout Rutte	

If we compare research into Dutch towns from the fifteenth century onwards with the literature about the period before that, we will see that much greater efforts have been made to gain an overall picture of the more recent period. Research into medieval Dutch towns from the eleventh to fifteenth centuries is primarily focused on individual towns or on one particular aspect of town formation, such as the granting of charters.<sup>1</sup> In contrast, research on the following period is dominated by studies of urban systems which attempt to provide a more general classification of the development of towns and cities in Holland (the western part of the Netherlands).<sup>2</sup> The main focus in these studies is on economic and demographic developments. I will summarise these briefly in the first section of this article, with reference to a selection of maps. The rest of the article is devoted to spatial patterns – urban landscapes and street plans – and to urban planning.

The development of socioeconomic urban systems can be usefully compared with the development of the street plans and the urban landscapes I have described previously, on the basis of the way in which they formed.<sup>3</sup> Following on from my previous arti-

22	<b>The Oostelijk Havengebied (eastern harbour area) of Amsterdam and the railway line: architectonic interventions with an eye to urban continuity</b>
Roberto Cavallo	
24	<b>Book review</b>
François Claessens	
25	<b>Book review</b>
Guus Borger	
26	<b>About the authors</b>

cle about the formation of Dutch towns in the eleventh to fifteenth centuries, I would like first of all to examine the expansion and contraction of urban landscapes from the fifteenth to nineteenth centuries, and then consider what implications this had for street plans and town planning. Comparison with developments in other parts of the Netherlands (Brabant, Utrecht, Gelderland, Friesland, Groningen) is also required in order to gain a clearer picture of developments in Holland.

Moreover, it should be noted that in the period from the fifteenth to nineteenth centuries almost no new towns were formed in Holland.<sup>4</sup> Nearly all the towns and cities we know today originated in the period from the eleventh to fifteenth centuries. Thereafter very little changed in the distribution pattern of towns. From the fifteenth to nineteenth centuries the only developments were the expansion and contraction of particular groups of towns that had already formed in the Middle Ages, the growing significance of some urban landscapes and the waning importance of others.

In order to gain a better understanding of the phenomenon of urban expansion and to link up with the previous article, I will begin my overview in the fourteenth century. There is another reason for this, namely that the distinction often made between 'the Middle Ages' and 'the Renaissance' is a forced one. In reality there are continuous lines in the evolution of towns and cities, running from the twelfth, thirteenth and fourteenth centuries right through to the fifteenth, sixteenth and seventeenth centuries. This will become clear below.

**Demographic and economic developments** If we look at the adjoining map, the cities of Holland immediately stand out (Fig. 002).<sup>5</sup> Towards the end of the seventeenth century this was where most of the populous cities were located: Amsterdam, Haarlem, Leiden, The Hague, Delft, Rotterdam and Dordrecht. How had this come about? Let us first compare demographic developments in the previous two centuries with those that followed.

Around 1500 the situation appears to have been rather different. Most towns with more than 10,000 inhabitants were still in Holland, but were not yet so distinct from the rest of the Netherlands, since at that time 's-Hertogenbosch, Nijmegen and Groningen had approximately as many inhabitants, and Utrecht even more.

By 1650 that picture had altered radically. Amsterdam stands out as the largest city and, apart from the towns just mentioned, Enkhuizen, Hoorn and Alkmaar are conspicuous by their size. Also striking is Middelburg, in the southern province of Zeeland. Utrecht, 's-Hertogenbosch, Nijmegen and Groningen have about the same number of inhabitants as in 1500. The change is thus due to a considerable increase in the population of cities in Holland.

On the map showing the situation in 1850, the populations of cities in Holland seem to have changed little in comparison with 1650, suggesting stagnation. If we look a little more closely, we will discover that the populations of various cities (such as Leiden and Delft) have actually fallen considerably. Hoorn and Enkhuizen have shrunk so much that they are no longer shown on the map. The populations of towns along the river IJssel have increased somewhat in the space of two centuries.

Geographers and historians believe this happened as follows. In the high Middle Ages (the twelfth and thirteenth centuries) Europe had an urbanised core in northern Italy, including such major cities as Milan, Genoa, Bologna and Venice (Fig. 001). There was another core in Flanders, with cities including Bruges, Ghent and Ypres. In addition there were the powerful Hanseatic cities, mainly along the Baltic coast, with Lübeck at their centre. From the time of the voyages of discovery, towards the end of the fifteenth century, the core in northern Italy began to shift westwards and northwards. Spain, Portugal and Holland emerged as major powers during the sixteenth century because of their overseas trading posts and colonies (the Dutch East India Company (VOC) was founded in 1602 and the Dutch West India Company [WIC] in 1621).

At first Flanders was more important, but soon there was a shift further north, via Brabant to Holland. The capture of Antwerp by the Spaniards in 1585 (which cut off its access to the sea via the river Scheldt) was the death blow for Flanders. Many Flemish merchants and craftspeople moved north, and most of the harbour towns in Zeeland also suffered as a result. Within the United Provinces (as the Netherlands became known in the late sixteenth century) there was also a shift from south to north and from east to west.

In the meantime the Hanseatic League had disintegrated, which led to the decline of towns in the east of the Netherlands (especially the IJssel towns, which had

been members of the League). These former centres for international trade became mere regional marketplaces. At the same time Amsterdam was becoming the new centre of world trade. Thanks in particular to the astuteness and energy of its merchants, Amsterdam became the world's leading staple market. Together with other cities in Holland, it formed Europe's new core. This resulted in large-scale migration to these cities, both from the countryside and from cities in other regions such as Flanders.

The other cities of Holland – primarily those just behind the coastal dunes (Alkmaar, Haarlem, Leiden, The Hague and Delft), but also a number of newer harbour towns such as Rotterdam and Gouda – had been developing into major industrial centres since the late Middle Ages. Although there seems to have been an economic decline in the late fifteenth and early sixteenth centuries, the cities of Holland still prospered. In my view the foundations for this were essentially laid in the fourteenth century, when Europe went through a period of serious economic decline, its population decimated by the Black Death and urbanisation stagnating – except in Holland. I strongly believe that Holland's primacy in the seventeenth century is not merely due to the international developments just mentioned, but above all to its distinctive and economically advantageous urban development since the fourteenth century, and even as early as the thirteenth.<sup>5</sup>

Leiden became famed for its cloth, Haarlem for its linen and breweries, Gouda also for its beer, and Enkhuizen and Hoorn for their herring. This trend, and the specialisation of each city or group of cities, had commenced well before Amsterdam became an international staple market, but the two developments reinforced one another in the sixteenth and seventeenth centuries, with the cities surrounding Amsterdam performing important services for the Dutch capital.

Not only were industrial products traded via Amsterdam, but the other cities of Holland ensured storage and transhipment of goods, satisfied demand for packaging materials (barrels, bottles and jugs), and supplied all manner of products that were essential to overseas trade (such as ships, herring and beer). Refinement of raw materials and semi-manufactured goods was a common activity in Amsterdam and the surrounding region. In this way a close-knit system of cities sprang up in Holland. The countryside also played an essential role in this, for part of the necessary production took place in what had once been agricultural settlements. For instance, there were numerous shipyards in Zaandam and on the island of Marken. In addition, peat – an essential fuel for many industries and for heating – was obtained from the peatlands of Holland.

After 1700, however, this wonderful system collapsed. During the final decades of the seventeenth century London had

emerged as the new centre of the world economy and the burgeoning British Empire. This undermined Amsterdam's position as an international trading centre. Moreover, Holland's system of cities and its economy were threatened by the protectionist policies of the major nations Britain and France. These policies seriously damaged the trading links built up by the cities of Holland. The ones to suffer most were those with one-sided industries that catered to world markets. Among the most vulnerable were Enkhuizen and Hoorn, which depended entirely on herring.

In the course of the eighteenth century many of these cities saw their populations fall. Another reason for this was the transfer of certain industries (such as textiles) to rural areas where labour costs were considerably lower. For example, cloth-making companies in Haarlem and Leiden moved their factories to Brabant. Another popular region was Twente. The entire economy shrank during the eighteenth century, and Holland's system of cities disintegrated. It was not until the nineteenth century that the economy started to pick up and the population increased once more.

#### Urban landscapes

So how are these economic and demographic developments related to spatial developments: urban landscapes and street plans? In order to gain an insight into developments in the pattern of towns and cities I will use the same map as I did in my previous article: the map from *Atlas van Nederland* showing how towns in the Netherlands developed up to 1795.<sup>7</sup> (Fig. 003a)

The picture of urban expansion largely tallies with the results of demographic and economic research. At first sight, two of the urban landscapes previously identified on the basis of the factors and motives that determined how they were formed would appear to be predominant: (1) the places just behind the line of coastal dunes which gradually evolved into towns shortly before and during the thirteenth century (Alkmaar, Haarlem, Leiden, The Hague and Delft) and (2) the ports which developed into towns between approximately 1270 and 1400 on the initiative of wealthy citizens and rulers and as a result of economic innovation.<sup>8</sup>

All the towns along the line of coastal dunes expanded rapidly from the fourteenth century onwards, as did some of the newer ports, such as Enkhuizen, Hoorn, Amsterdam, Gouda and Rotterdam. Expansion continued into the seventeenth century. Compared with urban landscapes in the rest of the country, there was a massive increase in the area occupied by towns in Holland. Only a few towns outside Holland – Groningen, Harlingen, Middelburg and Flushing (now known as Vlissingen) – expanded to any major extent after the fifteenth century. These towns were able to profit from Holland's overseas trade. This picture is largely in keeping with the

economic and demographic trends we have already seen.

However, let us look more closely at the spatial developments within each type of urban landscape from the fourteenth century onwards. If we look at urban development in the fourteenth century, we are in for an even greater surprise than in the previous article. Not only did many new towns emerge in the fourteenth century (including the new towns along the major rivers to the south of Utrecht and the ports on the islands of Zeeland, along Holland's inland waterways and around the Zuiderzee), but there was a good deal of urban expansion, not only in Holland. Almost everywhere else in western Europe few new towns were emerging, the urban population was declining and the economy was shrinking.

Most towns in the oldest urban landscape (which had arisen in the eleventh and twelfth centuries) and the ports of Flanders-Zeeland (twelfth to thirteenth centuries) had already expanded vigorously during the thirteenth century, examples being Aardenburg, Middelburg, Utrecht and Groningen. Maastricht and Nijmegen grew fastest in the late thirteenth and early fourteenth centuries. In the course of the fourteenth century, however, there was a veritable whirlwind of urban expansion. The older towns (formed in the twelfth century) along the major rivers – Arnhem, Zutphen, Zwolle and Kampen – were among those that grew. Dordrecht had already expanded in the thirteenth century. Most of the towns in the urban landscape created by urbanisation policies and town planning of dukes, counts and other rulers (Bergen op Zoom, Breda, Geertruidenberg, Heusden, 's-Hertogenbosch, Roermond, Wageningen, Doesburg, Harderwijk and Amersfoort) also did well.

Fourteenth-century urban expansion in Holland is thus in line with the development experienced by many of the older urban landscapes at the time. I would almost go so far as to say that every town of any significance expanded in the fourteenth century, except for the older towns that were already fairly large (such as Utrecht, Deventer and Groningen). The expansion of Gouda, Rotterdam, Delft, Leiden, Haarlem and Edam was among the most substantial in the country.

Almost all the urban expansion in Holland dates from the second half (mainly the end) of the fourteenth century. Besides the somewhat older towns behind the coastal dunes, a number of ports which had become towns barely a century earlier (Brielle, Schiedam, Rotterdam, Gouda, Amsterdam and Edam) underwent further expansion. If we look at developments in the centuries that followed, we have to conclude that something unusual was happening in Holland – something that began in the fourteenth century.

Outside Holland, the towns in the older urban landscapes expanded only sporadically after the fourteenth-century boom. Of the new towns of the late Middle Ages, Culem-

borg was the only one to add on a new district, at the start of the fifteenth century. There was also fairly modest expansion in 's-Hertogenbosch, Nijmegen, Kampen and Groningen in the fifteenth century. The Frisian towns of Leeuwarden and Sneek grew as a result of new fortifications and canals, the expansion largely consisting of harbours and quayside districts. A good deal of sixteenth-century expansion was also mainly due to new fortifications, for example in Brouwershaven, Breda and Heusden. Only in Harlingen and Middelburg were major new quayside districts built in the sixteenth century.

In comparison with the fourteenth century, urban expansion in the fifteenth and sixteenth centuries was limited. It can be seen in a few places scattered across the country: along the major rivers and above all their estuaries (including the Zeeland delta), in Friesland and in Holland, especially its northern section.

Towards the end of the sixteenth century, Enkhuizen added on a large new district and new harbours. Other new harbour towns in Holland that expanded at this time were Hoorn, Amsterdam and Rotterdam. In Hoorn and Amsterdam this had already begun in the fifteenth century. In the seventeenth century Holland's ascendancy was reconfirmed. Amsterdam, Haarlem, Leiden and The Hague built substantial new districts, and rather more modest ones were built in Monnickendam, Weesp, Schiedam, Rotterdam and Dordrecht. Groningen, Zwolle and Flushing were the only towns outside Holland to experience any growth in the seventeenth century and only in Groningen was a sizeable new district actually built. In Flushing quayside districts, harbours and a dock were dug inside new fortifications constructed in the decades around 1600. In Zwolle expansion was minimal.

On the map showing the development of towns there are no changes to be seen after the seventeenth century. However, in certain cities changes did occur. Populations were decreasing and buildings disappearing. This was the opposite of urbanisation: de-urbanisation, in other words contraction. The final section will examine this development, which began around 1700. We will start by looking at urban expansion and urban planning from the fourteenth to seventeenth centuries.

### Urban expansion

It is possible to identify several categories of urban expansion in the fourteenth to seventeenth centuries (Fig. 003b).<sup>9</sup> A good deal of late fourteenth-century expansion (in some cases not completed until the fifteenth century) involved substantial new residential and manufacturing districts on one or more sides of an older core. This is primarily true of towns just behind Holland's coastal dunes (Alkmaar, Haarlem, Leiden, The Hague and Delft). A number of newer harbour towns,

such as Gouda and Rotterdam, can also be included in this category. A substantial proportion of urban expansion outside Holland, again mainly dating from the late fourteenth century, involved similar new districts. These were usually somewhat smaller than in Holland but most were still fairly large. Zwolle, Zutphen, Arnhem, Nijmegen and Heusden essentially grew in one direction, whereas Harderwijk, Doesburg and Roermond expanded on several sides of the old core. Smaller new districts were built in such places as Dokkum, Kampen, Wageningen and Geertruidenberg. Bergen op Zoom expanded in several directions from its core. This process had begun back in the thirteenth century. In Amersfoort large new ramparts were built round the town (which already had a moat), enclosing a great deal undeveloped land.

Amersfoort brings us to a second category: expansion in area when new canals and fortifications were built some distance from the actual town. In some cases the land required for such expansion seems to have been calculated far too generously. In others the layout of the fortifications seems to have been based on military considerations (for example more or less circular ramparts that were easy to defend) rather than any actual need for expansion (which often seemed a mere corollary). In such cases a good deal of undeveloped land was enclosed, and much of it usually remained undeveloped. Good examples of towns whose area increased markedly as a result of this – and which therefore have plenty of green space – are Edam, Brielle and 's-Hertogenbosch.

The first category of expanding towns mentioned earlier were also often fortified during the fourteenth century, but the newly enclosed area was usually built on, sometimes at the same time as the fortifications were erected. On the edges of towns, just inside the town walls, there was occasionally less building, but in these towns one does not find the great empty spaces – sometimes even without streets – that one does in places such as Edam. By the end of the fourteenth century many towns had more or less completed their expansion with the construction of an imposing, solid stone wall right round the town. It is generally this late medieval situation that is depicted on the maps drawn by Jacob van Deventer, showing the fourteenth-century walls with their towers and gateways.

A third category of expansion was in the form of relatively thin layers of construction on one or more sides of the existing town. A good example is Amsterdam. Elsewhere we rarely come across this form of expansion in the fourteenth century, but it was a good deal common in the fifteenth and especially sixteenth centuries, for example in Leeuwarden, Groningen, Kampen, Heusden, Breda, Middelburg and, again, Amsterdam. This is

because the expansion projects in the fifteenth and sixteenth centuries were relatively limited, in both quantity and area. The layers that were added here and there, usually during the construction of new fortifications, were generally only small ones. Sometimes buildings that had sprung up outside the walls in the course of time were enclosed within the new fortifications. The only towns where large-scale expansion took place were Middelburg, where a new layer of building was erected right round the town, and Amsterdam, where something similar happened.

Besides the towns mentioned, only a few others expanded during the fifteenth and sixteenth centuries. A district called Nieuwstad ('New Town') was added on to Culemborg. Massive new harbour basins were dug in Hoorn. Goes and Brouwershaven are typical examples of places where expansion was mainly due to the construction of very spacious ramparts. During this period only Enkhuizen and Harlingen underwent large-scale expansion, with new harbours and residential and industrial areas. These can be seen as precursors of seventeenth-century expansion.

As we have seen, almost all the expansion that took place in the seventeenth century was in Holland. The Hague, Leiden, Haarlem and Amsterdam belong to the first category, with substantial new districts. Thin layers were added on in Medemblik, Monnickendam, Weesp, Schiedam, Rotterdam and Dordrecht. In Medemblik, Rotterdam and Dordrecht these were mainly harbours, while in the case of Monnickendam, Weesp and Schiedam they were residential, industrial and commercial districts. Zwolle also gained an extra layer. The only two other towns outside Holland where changes occurred in the seventeenth century were Groningen and Flushing. In Flushing this involved new harbours and quayside districts, and in Groningen a large new district somewhat similar to those in the major cities of Holland.

In conclusion, we can see that there were various kinds of expansion, which can be roughly divided into the three above-mentioned categories. Strikingly, all these categories were found in all four centuries. One of them (large new districts) was more common in the fourteenth and seventeenth and the other (layers) in the fifteenth and sixteenth centuries, but throughout the period they were found alongside each other. This suggests that there may be certain constants in patterns of urban expansion, but it also raises the question of whether there were any changes between the fourteenth and seventeenth centuries, both within the various categories and between them. It is time to take a closer look at the urban planning of some urban expansion projects.

### Urban planning

Exactly what form did urban expansion take? Let us examine a number of examples from

the various categories.<sup>10</sup> If we look at large new urban districts (the first category) built in the fourteenth century in towns outside Holland (for example Bergen op Zoom and Doesburg), we will see that their street plans were largely determined by and in keeping with structures that were already present, not only within the existing towns but above all outside them (Fig. 004). On Jacob van Deventer's maps of Bergen op Zoom and Doesburg it is fairly easy to see that older country roads served as the basis for the main streets in the new districts. Something similar occurred in such places as Zwolle, Arnhem and Nijmegen. In Zwolle the course of the river Aa also played an important part. Besides roads and major waterways, old land reclamation structures such as plots of agricultural land and ditches were important factors.

In major fourteenth-century urban expansion projects in Holland street plans were also largely determined by the former landscape and settlement structures. In Haarlem most of the streets in the new area to the south followed both the north-south orientation of the coastal ridges and the routes of the older town streets (Fig. 005a). In many other towns in Holland former land reclamation structures are even more visible in the street plan. This was because they were mainly built on marshy peatlands, which could only be used after they were drained. This land had usually been brought under cultivation a long time (sometimes centuries) before the expansion by creating a system of ditches and long rectangular plots, in regular patterns which were subsequently reflected in the street plan. The best example of this is Delft, where the original pattern of parallel ditches with long, rectangular plots in between them is still visible to this day (Fig. 005b). The ditches were turned into small urban canals with embankments, and the plots were divided up and rows of houses built on them. A number of old watercourses can also be identified.

Another striking feature is that when the plots were divided up into, say, two urban blocks (two parallel canals with a street in between), standardised dimensions were often used. The expansion of Leiden and Gouda is very interesting in this respect (Fig. 006). In Gouda the new districts were laid out in a ring round the existing core. Large sections of the ring were bisected by a central canal with an embankment on each side and with streets and building plots along them. This principle of a waterway with a street and houses on both banks was nothing new in itself. It is hard to determine exactly when it originated, but it was probably in the wet, low-lying parts of Holland – the peatlands – where drainage channels were needed and natural watercourses were used for this purpose. The formation of towns in the peatlands together with the use of waterways as harbours must have led to the

emergence of this typically Dutch form of canal. When towns in the peatland areas expanded, it made sense to convert the old protective moats round the town into canals of this type. In Gouda, however, some new canals were deliberately dug inside the ring of new buildings. The ring was still divided up on the basis of the existing structures and the type of canal was not new, but the main layout, with a canal as the central element, seems instead to have been based on a new organising principle which had much less to do with former land reclamation or existing watercourses.

For the westward expansion of Leiden in the fourteenth century, known as Rapenburg, the same organising principle appears to have been adopted as in Gouda: a central canal with embankments and streets on each side and building plots of roughly equal depth along them. However, the plots on the periphery were cut off at an angle by the fortifications. Furthermore, the central canal followed the course of a former ditch. In the new district to the south a similar 'dual' approach was adopted: a simple grid pattern of streets and canals can be identified as an organising principle, but at the same time it was adapted to and incorporated into existing urban and rural structures. A number of the canals followed existing watercourses and the grid was slightly skewed to follow the course of the old and new town moat, thus taking account of both existing and new features.

The same method was also occasionally used outside Holland. In Heusden, for example (a town which expanded a long way to the north in the fourteenth century), a monumental, central main axis was created to link up with the old core and lead towards the river Maas (Fig. 007a). In the previous article we have already seen a similar predilection for regularity and capacity for design in the layout of many towns in the urban landscape of late medieval new towns such as Vianen and Buren (Fig. 008). Buren was built towards the end of the fourteenth century in accordance with a grid-like plan. We also come across this layout in other new towns, in a more or less strictly executed form. Elburg, built at around the same time as Buren, has a highly rectilinear, orthogonal plan. A somewhat less rigid variant, though indisputably a grid, can be seen in the new district to the north of Zutphen, known as Nieuwstad ('New Town'), which was constructed shortly before 1300 (Fig. 007b). In addition, street plans were often well thought-out, as is shown by the use of standardised widths when laying out main streets and side streets in Elburg: the main street is 3 rods and side streets 1.5 rods wide (1 rod = 3.80 metres). This principle of wide main streets (usually about 3 rods) and narrower side streets (usually half the width = 1.5 rods) was also adopted in other new towns, for example in Naarden's grid-like plan (Fig. 009).

Studies of the structure of a number of these new towns and of fourteenth-century expansion in Schoonhoven, Leiden and elsewhere have shown that during the late Middle Ages, and in all likelihood from the twelfth century onwards, there was rational urban planning for both the construction of new towns and the expansion of existing ones. Widely acknowledged general principles were applied wherever possible. Plot sizes, building plots, street and canal widths, proportions and measurements were all standardised. When determining the dimensions of various components, simple, practical ratios such as 1:2, 1:3, 1:4, 2:1 or 2:3 were used.<sup>11</sup>

Very little is known about the precise sequence of events when new towns and districts were created, since practically nothing of this was recorded in the Middle Ages. Occasionally something can be deduced indirectly from written sources such as leasing registers for building plots. The principal – a ruler or a town council – probably used surveyors to measure up building plots and lay out streets and canals. The surveyors took account of the local situation and the client's wishes. Street and canal layouts were generally designed to be as practical and cheap as possible, obviating the need for all kinds of complex designs. The layout took account of existing ditches and plots of land, main streets were extended from the existing town to link up with country roads, and old waterways were incorporated into the design.

Where possible, however, the width of building plots (which often depended on the kind of house to be built there) was standardised, as was their depth. The same applied to the width of streets and canals. Existing roads and waterways were often altered – for example widened or straightened – and incorporated into this new system. The regularity and rectilinearity of new districts also depended on the state of technology, the surveyors' skill and the client's ambitions. Fourteenth-century surveying techniques do not seem to have been accurate enough to allow faultless plotting of grids of totally perpendicular streets. Perhaps surveyors were simply not skilled enough. Then again, they may not have considered it necessary. At the time, most surveyors and principals do not seem to have been overly worried by a slightly crooked street or a gently curving alignment. Elburg's street plan suggests that it employed highly capable surveyors, but most new districts were plotted less rigidly than in Elburg. However, from the twelfth to fourteenth centuries, a trend towards increasingly rectilinear, more conscientious and accurate street plans can be detected.

Once the new district had been plotted, the principal leased or sold the building plots, which were developed by the future user in accordance with certain conditions. These often included a stipulation that the house

must be built within a foreseeable time (say one year), or that the alignment of the street must be taken into account when building it. The client ensured that a neat row of façades was built.

When towns expanded in the fourteenth century there was no segregation between residential and working areas. The same building was often used for housing, work and storage. Only in the case of highly polluting industries (such as bleaching) was there deliberate segregation. These were concentrated together wherever possible, preferably on the edge of town.

In places with large harbours, directly associated activities were concentrated in the districts around them. As the towns grew larger each district would often specialise in particular trades or particular parts of the production process. When towns expanded, however, there seldom seems to have been any deliberate segregation between home and work, or between expensive and cheaper neighbourhoods. However, the location of the new district or certain streets, for example in relation to harbours or markets, was sometimes a factor, as was the size of building plots. A new district with small plots on the edge of the town in the vicinity of a bleachery was more likely to be lived in by ordinary industrial workers than by the wealthy.

Depending on local geographical factors and economic, social and legal conditions (including land ownership), not forgetting surveyors and principals, the aforementioned organising principles were applied more strictly and on a larger scale for some cases than in others. The most practical and appropriate solution in the prevailing circumstances was usually chosen. Where the use of the building plots permitted and a pattern of roads could serve as urban infrastructure, existing structures were often followed. At the same time, when designing new districts, planners liked to apply generally acknowledged organising principles and standardised measurements. Sometimes these structures and principles dovetailed neatly, for example in the expansion of Gouda and Leiden, resulting in coherent plans, with an organising principle that determined the whole of the main structure (the street plan, canals and sizes of plots).

The other two categories of fourteenth-century urban expansion can be dealt with briefly. In these cases it was almost always pre-existing structures that dictated the form, although here again it was not unusual for standard measurements to be used as a basis, only to a more limited extent (for example just for the width of building plots). Land enclosed within extremely spacious fortifications typically remained undeveloped, with few streets. Those that did exist had often already been there before the fortifications were built. In most cases the layers were simply too small in area and too strongly influenced by the existing town for any

truly independent organising principle to be identified. This remained largely true of these two categories during the centuries that followed.

### Large-scale late-sixteenth- and seventeenth-century expansion

In the first category nothing really new happened during the fifteenth century – almost no large new districts were built –, but there were a couple of fascinating examples of urban expansion towards the end of the sixteenth century. First there was Harlingen on the Zuiderzee in Friesland. In 1565 the town council received permission to expand the town on the north side 'for the welfare and improvement of said town, also for the convenience of members of the merchant fleet, in order to increase and improve shipping'.<sup>12</sup> Work soon began on converting the northern moat into a harbour, and a new district was built to the north of it. The town also expanded eastwards and southwards. By about 1580 the whole town was surrounded by new fortifications, which also brought the parish church within the town walls. In the 1590s another large harbour was built on the south side (Fig. 010).

In the new district on the south-eastern side the old street pattern around the church remained intact, but the Noorder Nieuwestad ('Northern New Town'), as the new district on the northern side was known, had an extremely rectilinear grid of streets with a canal. The ground plan was made up of four elongated strips with blocks of buildings or plots. The new northern harbour and the new canal served as main axes, and the street in between as a side street. The latter was therefore narrower, following the same principle as we have already seen in Elburg and Naarden. At the same time, the siting of the cross streets and the cross canal was determined by the pre-existing streets: the new town fitted in neatly with the old. Here we can see that the approach was just as pragmatic as in the fourteenth century, with planners using standardised measurements and generally acknowledged organisational principles, and with account being taken of existing structures which incorporated as effectively as possible into the new layout of streets and canals.

In the Noorder Nieuwestad in Harlingen these standards and organising principles played a more prominent role than in most fourteenth-century expansion projects, whereas pre-existing structures played a lesser role. However, this may be an impression created by the extremely stark, rectilinear appearance of the new districts, which was probably due to improvement in surveying techniques during the fifteenth and sixteenth centuries and to technical innovations<sup>13</sup> which were mainly connected with the construction of fortifications. New fortification and urban planning techniques were introduced into the Low Countries from



Italy between about 1540 and 1610. New weapons, especially firearms, necessitated the construction of a new kind of defensive structure,<sup>14</sup> with bastions and so forth. The fortifications that Harlingen constructed around 1580 were also built according to these new Italian techniques – or at least Adriaen Anthonisz, who designed the fortifications, was inspired by Italian ideas. However, there is nothing to indicate that urban expansion was influenced by Italian ideas about the 'ideal city' or urban planning.

Yet there is something unusual about the northward expansion of Harlingen: the depth of the plots gradually decreases from the northern harbour northwards (in other words, they become smaller). It seems likely that, when laying out the plots, deliberate account was taken of different population groups: the wealthy and the less wealthy, merchants, craftspeople and industrial workers. Better-off citizens could acquire plots overlooking the northern harbour, while ordinary workers could purchase smaller ones to the north of the new canal. Such deliberate segregation, which sometimes also led to division of functions, was unknown in the Netherlands prior to this date (the late sixteenth century), but became more common thereafter. In the case of Friedrichstadt, which was built in Schleswig by remonstrant congregations from the Low Countries from 1621 onwards, the process has been thoroughly documented, with details of how plot sizes were determined and space was organised.<sup>15</sup> It is also a very evident feature of seventeenth-century expansion in Amsterdam. However, let us first look at Enkhuizen, where Adriaen Anthonisz. (already referred to in connection with Harlingen) designed new fortifications shortly before 1600 and where major expansion took place.<sup>16</sup>

Like Harlingen, Enkhuizen was fortified with bastions and a wide moat (Fig. 011). The fortifications, presumably for reasons of defence, were roughly semi-circular; the rest was protected by the waters of the Zuiderzee. Within this perimeter the town grew to twice its previous size. Large new harbours were dug on the south side and a new district was built to the west, with a grid-like ground plan. On closer inspection, using a map by Joan Blaeu dating from 1649, the main structure of the new district can be seen to have consisted of two intersecting main streets which were wider than the rest. The main street that runs east-west, the Westerstraat, follows the ancient roads and the land-reclamation axis linking Enkhuizen and a series of villages including Westwoud, Hoogkarspel and Lutjebroek. This east-west axis is intersected at right angles at a point probably based on an older road which can be seen on Jacob van Deventer's map from around 1560.

Once this crossroads was established, the rest of the area could be divided up at will, although a number of canals were need-

ed to help drain the peatlands in which the new district was built. The canals and the remaining streets were laid out in a grid-like structure that was aligned with the two main streets. The approach remained pragmatic, and the grid was not applied consistently throughout. On the edges, near the old and new town walls, it was truncated or skewed. On the west side there is even an entire street that was skewed to follow the course of a former ditch. The course of the new canals was to a large extent determined by that of the old moat, with which they were connected. This also explains why several canals were skewed with respect to the street grid, as is visible on the field map.

The grid-like layout in Enkhuizen may seem to suggest the influence of 'ideal plans' from 'Renaissance' Italy, but it can be quite easily explained with reference to urban planning traditions and practices in the Low Countries: a pragmatic combination of standardised measurements, general organising principles and integration with existing structures and factors. Moreover, as we have seen in Zutphen and Elburg, the grid was already a familiar feature in the thirteenth and fourteenth centuries. By the end of the sixteenth century, with considerable advances in surveying techniques, an assertive client such as Enkhuizen's town council could well have produced such a result. As in Harlingen, Enkhuizen's expansion does appear to have been accompanied by division of functions. The harbours were located on the south side, together with the warehouses and harbour-related industries. The east-west axis was a rather distinguished main street, and to the north of it there were many market gardens, parks and summerhouses belonging to well-heeled citizens.

The early-seventeenth-century expansion of Groningen is also highly instructive (Fig. 012). A considerable area on the north side of the town was enclosed within new fortifications. The new street plan was grid-like. The three north-south main streets were pre-existing roads which had been there for centuries, following an old structure which can be identified both inside and outside the town and which had been built on before the expansion (as can be seen on Jacob van Deventer's map). This explains why the three main streets do not run parallel, but are set at different angles to the grid and at irregular distances from each other. The grid was created simply by straightening the three old country roads slightly and superimposing a number of new parallel streets on them at approximately equal distances from each other.

The major seventeenth-century expansion of Amsterdam and Leiden fitted into the urban planning tradition outlined here. Research into Amsterdam's semicircle of parallel canals, which were dug in two stages starting in 1610, has shown that its layout had little to do with Italian 'ideal plans' or the

'ideal city' recently conceived by the Dutch theorist Simon Stevin. It is quite clear from Amsterdam's city archives that the approach was pragmatic rather than theoretical.<sup>17</sup> Though pre-existing land-reclamation structures were taken into account to a much lesser degree than in Groningen and many fourteenth-century urban expansion projects, factors such as the state of the soil, soil hydrology, land ownership, early division of land and existing infrastructure are evident in the morphology of Amsterdam's semicircle of canals. Furthermore, as in Harlingen and Enkhuizen, Amsterdam's expansion was part of a wider plan to improve the city's defences, ensure smooth handling of traffic and provide sufficient building land for both rich and poor, as well as for harbour-related activities.

To achieve an optimum result under these conditions, the authorities decided to reproduce on a larger scale the existing system of circular canals, to which new layers had gradually been added since the fourteenth century. Many of the canals were intended for housing for the wealthy. To the west, the Jordaan district was built for the less well-off to live and work in; here the former agricultural division of land was strictly followed, much as in the fourteenth-century expansion of Delft. New harbours and islands for trade activities were constructed along the banks of the IJ. Just as in the fourteenth century, the buyers and users of the plots were personally responsible for their development: handsome town houses sprang up along the Herengracht and Keizersgracht canals, simple houses were built by workers in the Jordaan, and the harbour islands were densely built up with workshops, shipyards and warehouses. Here we can see extensive segregation of the population and division of functions.

When digging the semicircle of canals, following what had been standard practice for centuries, standardised measurements were used for the widths of roads, canals, main and side streets, building plots, etcetera and were further rationalised. However, this should not be taken to imply that this seventeenth-century expansion was much more coherent than those in earlier centuries. The semicircle of canals was built in two separate sections. In the first section, between Haarlemmerstraat and Leidsegracht, less effort was made to ensure good connections between the existing city, the new district and the area outside the new fortifications than in the later section between Leidsegracht and Nieuwe Vaart. This was partly due to the niggardly, short-sighted and selfish attitudes of the city council and certain future residents.<sup>18</sup> Today, I fear, this would be termed 'market forces'.

When Leiden expanded there was again a good deal of dithering by the town council about the designs. In 1611 an initial design by surveyor Jan Pietersz. Dou for a new district to the north of the town still took consider-

able account of the original division of land (Fig. 014).<sup>19</sup> In a second design the central element was a canal. This may seem novel, but in fact it was totally in keeping with the central canal dug for Leiden's new Rapenburg district some 120 years earlier. After the northward expansion in the first half of the seventeenth century, the same tradition was continued in about 1660 on the eastern side of the town, where a central canal was also dug. Furthermore, the same principle was applied here as in Harlingen, with plots becoming shorter and narrower towards the edge of the town, just as the 1611 plans.

Haarlem expanded relatively late, in the closing decades of the seventeenth century. The city authorities took ages to reach a final decision. Haarlem's municipal architect and painter, Salomon de Bray, who played an important role in planning the expansion, was influenced by Stevin's ideas about the 'ideal city' and attempted to implement them here in well thought-out, coherent plans.<sup>20</sup> However, it was to be a largely theoretical exercise, for the expansion had come too late. When it was eventually carried out, it was a rather stripped-down version of De Bray's fine plan, of which only a small part was actually built. Economic decline had already set in, and the process of de-urbanisation commenced.

Until now the situation before the seventeenth century has largely been ignored in the literature, and a disproportionate amount of attention has been paid to theoretical writings and their possible influence on seventeenth-century urban expansion, especially Simon Stevin's treatise on the ideal city. As will be clear I believe that seventeenth-century expansion should instead be seen as an extension of the earlier tradition of urban expansion and urban planning. A great deal of experience had already been gained: from the twelfth to fourteenth centuries, dozens of towns were formed and expanded. Urban expansion in the late sixteenth and seventeenth centuries was organised on largely the same principles as in the fourteenth century. Rectilinearity became even more popular and surveying techniques more advanced, so that organising principles came to predominate over pre-existing structures. This was also made possible – perhaps even inevitable – by the large area and scale of the few major seventeenth-century expansion projects that were carried out, especially the semicircle of canals in Amsterdam. The influence of theoretical writings was in my view minimal.

There is something else that is striking about the role of theory and practice in urban planning. In the Middle Ages, from the eleventh to fifteenth centuries, a great many towns and cities were built, but hardly anything was written about them and no sketches survived. In the period since then a lot has been written about town planning, but only a few new towns have been built.<sup>21</sup> And, as I

said, the urban expansion projects in the sixteenth and seventeenth centuries – at least in Holland – were not or only scarcely influenced by theoretical writings. Instead, planners were continuing in a tradition that had existed for centuries; urban expansion in the fifteenth, sixteenth and seventeenth centuries followed on from what had been done in the twelfth, thirteenth and fourteenth centuries. Practical principles were preferred to theoretical ones.<sup>22</sup> However, as I have indicated, some new fortifications built in the sixteenth century were influenced by treatises, primarily from Italy.<sup>23</sup> These were polygonal fortifications with 'textbook' bastions. Especially towards the end of the sixteenth century, completely new fortifications were very occasionally constructed, with impressive star-like shapes: Willemstad, Bourtange, Coevorden and Stevensweert (Fig. 015). Yet these were not new towns: Willemstad was an existing village (Ruigenhil) that was later surrounded by ingenious fortifications, Coevorden was an existing town that was radically altered, Bourtange was a garrison rather than a town and so was Stevensweert (and a Spanish one at that).

#### De-urbanisation

From the time of Haarlem's expansion (shortly before 1700) until well into the nineteenth century, no more towns or cities in the Netherlands expanded. The fortifications that were built from the fourteenth to seventeenth centuries proved more than adequate for over 150 years. Most towns in the urban landscapes outside Holland remained much the same size for more than 450 years, having last expanded since the fourteenth century. In the eighteenth century a great many cities and towns actually contracted. In some cases (such as Edam, Kampen, Zutphen and Nijmegen) this process had already begun with the construction of spacious fortifications or new districts back in the fourteenth or fifteenth century. Much of the land added on then was not built on, but continued to be used for agricultural purposes for centuries. Some towns were already declining by the start of the seventeenth century, including some of the smaller towns in Holland which could not compete with their larger neighbours.

In the eighteenth century things became even worse. As indicated in the first section, the economy and population levels came to a standstill more or less everywhere. Some towns shrank dramatically in size, the most extreme example being Enkhuizen. In 1622 it had had more than 20,000 inhabitants, but in 1840 there were fewer than 5,000 left. Many of the buildings erected shortly before 1600 were empty. In 1630 there had been 3,615 houses within the town, but in 1840 only 1,026 remained.<sup>24</sup> This dramatic decline was due to the one-sidedness of Enkhuizen's economy during the seventeenth century: it was wholly dependent on herring. Although

the greater part of the town's buildings disappeared in the course of this decline, its street plan, surprisingly, remained almost intact.

Other towns and cities in Holland experienced similar changes, though not on such a dramatic scale.<sup>25</sup> In the eighteenth century places such as Haarlem and Leiden were also faced with a declining population and an increasing amount of vacant property. Here again it were the newest districts – those built in the seventeenth century – that suffered most. This may have been because they were often built only after a great deal of dithering and delay on the part of the authorities, by which time the main wave of growth and over-population had already passed. A good example, mentioned earlier, was Haarlem. What is more, urban expansion projects, both in the seventeenth century and before, often appear to have been larger than necessary. For example, not many houses were built in the large new district that was added on to Groningen in seventeenth century. A map drawn in 1649 shows plenty of market gardens but few houses (Fig. 012).

The eighteenth century dealt the *coup de grâce*. In Haarlem, Leiden, Delft and so on houses fell into disrepair and were demolished. Yet the street plans usually remained intact. This was true of street patterns in general and ground plans of towns and cities in particular, a phenomenon sometimes referred to as 'inertia': the strong tendency of a structure to remain once it has been created.

Once towns had formed and expanded in the twelfth to fifteenth centuries, not a great deal changed in their layouts. The same is true of the new districts built up to the seventeenth century. Their architecture, on the other hand, was repeatedly updated and superseded, disappearing and returning in new guises.

The ground plans of today's historic city centres in the Netherlands thus often give a clear picture of the situation in the late Middle Ages, whereas most of the architecture dates from later periods (to some extent the seventeenth but mainly the eighteenth and nineteenth centuries). This is particularly true of housing, which accounted for most of the buildings. Although most Dutch towns cities were stagnating in the eighteenth and nineteenth centuries, construction did continue and older houses were given a eighteenth- or nineteenth-century facelift. This was often necessary because the properties had been empty or poorly maintained for decades and were starting to fall apart. In any case, many of the buildings that define the appearance of Dutch town and city centres date from that era (the parts we cannot see from the outside are often older). Only the façades of monumental buildings such as churches and town halls frequently date from the fourteenth to seventeenth centuries.

Things picked up again in the nineteenth century. Many towns and cities had already more than made up for their decline by about

1850, but it was not until the second half of the nineteenth century that major urban expansion began once more. In two mid-nineteenth century designs for the expansion of Utrecht and Rotterdam, from shortly before and shortly after 1850, planners took their cue from seventeenth-century urban planning.<sup>26</sup> Oddly enough these designs were largely inspired by Simon Stevin's treatise on the ideal city and less, I suspect, by seventeenth-century urban planning. It is therefore hardly surprising to learn that the two designs were not carried out. Even an 1877 plan for the expansion of Amsterdam, drafted by the director of the city's Department of Public Works, J. Kalf, harks back to the seventeenth century and before.<sup>27</sup> It was based on the semicircle of canals and hence, in essence, on Amsterdam's fourteenth-century expansion. This plan was carried out, for it was practical rather than theoretical.

#### Notes

- \* I would like to thank Ko Visser and Jan Wegner for inspiring discussions about the history of urban planning in the Netherlands.
1. See R. Rutte, 'A landscape of towns: on the genesis of Dutch towns and their street plans in the eleventh to fifteenth centuries', in: *OverHolland*, 2 (2005), pp. 10-14 and 72-90.
  2. See, for example, C. Lesger, 'Stedelijke groei en stedensystemen', in: E. Taverne and I. Visser (eds.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*. Nijmegen 1993, pp. 30-38; C. Lesger, 'De dynamiek van het Europese stedensysteem', in: Taverne and Visser, *Stedebouw*, pp. 104-111; C. Lesger, 'Regions, urban systems and historical central place analysis: Holland 1550-1800', in: P. Ainsworth and T. Scott (ed.), *Regions and landscapes. Reality and imagination in late medieval and early modern Europe*. Oxford 2000, pp. 205-232; B. de Pater, 'Van land met steden tot stedenland. Een kleine historische geografie van Nederland', in: *Historisch Geografisch Tijdschrift*, 7 (1989), pp. 41-56; H. Schmal, 'Een landschap vol steden', in: S. Barends et al. (eds.), *Het Nederlandse landschap. Een historisch-geografische benadering*. Utrecht 2000, pp. 142-161; J. de Vries, *European urbanization 1500-1800*. London 1984; A.M. van der Woude, 'Demografische ontwikkeling van de Noordelijke Nederlanden', in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden. Deel 5*. Haarlem 1980, pp. 102-168.
  3. See Rutte, 'A landscape of towns', which also provides more information about the meaning of the terms 'town', 'city' and 'urban landscape'. In the sixteenth and seventeenth centuries some towns in the Netherlands, especially in Holland, grew into cities. In 1650 Enkhuizen, Hoorn, Amsterdam, Haarlem, Leiden and Rotterdam were the leading urban centres in Europe.
  4. Map 16: A. Thurkow et al., *Atlas van Nederland. Deel 2, Bewoningsgeschiedenis*. The Hague 1984, shows Hindeloopen, Coevorden,

Purmerend, Heenvliet, Sint Maartensdijk and Zevenbergen as dating from the fifteenth century, but in my view these six settlements in fact date back to the second half of the fourteenth century (see Rutte, 'A landscape of towns'). Moreover, it is questionable whether Heenvliet actually became a town, and the same is true of Blokzijl. That leaves just Sloten in Friesland and Weert in Central Limburg. For Willemstad, see the end of the *Urban planning* section.

5. This section is mainly based on the studies mentioned in note 2.
6. Cf. P. Hoppenbrouwers, 'Town and country in Holland, 1300-1550', in: S.R. Epstein (ed.), *Town and country in Europe, 1300-1800*. Cambridge 2001, pp. 54-79; P. Hoppenbrouwers, 'Van waterland tot stedenland. De Hollandse economie ca. 975-1570', in: T. de Nijs and E. Beukers (eds.), *Geschiedenis van Holland. Deel 1, Tot 1572*. Hilversum 2002, pp. 103-148; B.J.P. van Bavel and J.L. van Zanden, 'The jump-start of the Holland economy during the late-medieval crisis, c.1350-c.1500', in: *Economic History Review*, 57 (2004), pp. 503-532.
7. Thurkow, *Atlas van Nederland*. Besides Map 16 from this book I have made grateful use of the data collected by Ko Visser and Jan Wegner, which can be found in, *inter alia*, J.G. Wegner, *Stedelijke nederzettingen in Nederland tot de Franse Tijd*. Delft 1971 (lecture notes); and J.C. Visser and J.G. Wegner, *Europese stedebouwgeschiedenis voor 1800*. Delft 1985 (lecture notes).
8. See Rutte, 'A landscape of towns'.
9. For this section I have again chiefly made use of Wegner, *Stedelijke nederzettingen* and Visser and Wegner, *Europese stedebouwgeschiedenis*; as well as parts of the series *Beschermde stads- en dorpsgezichten*, A. Steegh, *Monumentenatlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in kaart*. Zutphen 1985; the maps (c. 1560) and annotations in C. Koeman and J. Visser (eds.), *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer*. Alphen aan den Rijn 1992; and the town plans by Joannes Blaeu from around 1650, many of which are reprinted in, for example, L. Noordegraaf, *Nederlandse marktsteden*. Utrecht/Antwerp 1985. Occasional reference is also made to city monographs already cited in the previous article (Rutte, 'A landscape of towns'). Other publications I have made use of are A. Lambert, *The Making of the Dutch Landscape. An Historical Geography of the Netherlands*. London 1985; and E. Taverne, *In 't land van belofte: in de nieuwe stad. Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680*. Maarssen 1978.
10. For this and the following section, the same literature was used as for the two preceding sections (see notes 7 and 9), as well as a few other sources which will be referred to at the appropriate point.
11. H.A. van Oerle, *Leiden binnen en buiten de stadsvesten. Deel beschrijving*. Leiden



1975, pp. 192-193; R. Rutte with J.C. Visser and W. Boerefijn, 'Stadsaanleg in de late middeleeuwen. Over bouwpercelen, straten en standaardmaten in Elburg en enige andere steden', in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond* (themanummer Stedenbouw), 102 (2003), pp. 122-137; J.C. Visser, *Schoonhoven. De ruimtelijke ontwikkeling van een kleine stad in het riviergebied gedurende de middeleeuwen*. Assen 1964.

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

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

14. See C.M.J.M. van den Heuvel, 'Papiere Bolwerken'. *De introductie van de Italiaanse stede- en vestingbouw in de Nederlanden (1540-1609) en het gebruik van tekeningen*. Alphen aan den Rijn 1991.

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

16. R. de Vries, 'Enkhuizen: opkomst enerval van een Zuiderzeestad', in: *Historisch Geografisch Tijdschrift*, 1 (1983), pp. 26-32.

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

18. J.E. Abrahamse, 'Stadsontwerp en verkeer in Amsterdam. Gebruik en inrichting van de buitenruimte in de zeventiende eeuw', in: *Historisch Geografisch Tijdschrift*, 22 (2004), pp. 86-97. This article provides some nice examples of disputes between the city council and future residents. Residents of the Keizersgracht asked for an extra cross street from the Westerkerk via their canal to the Herengracht, but their request was turned down, since the city council would then have had to buy back building plots they had sold for a high price and shopkeepers who had paid dearly for plots along the other cross streets would have sued for damages if traffic (and hence the number of potential customers passing through their street) had been reduced.

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

20. *Ibid.*, pp. 279-402.

21. A fair number of new towns were built in Dutch overseas territories and colonies, but these are beyond the scope of this article. I am, moreover, of the opinion that here again Simon Stevin and his 'ideal city' did not have as much influence as is sometimes suggested (in any case less than is claimed in R. van Oers, *Dutch Town Planning Overseas during VOC and WIC Rule (1600-1800)*. Zutphen/Delft 2000), and that the influence of urban planning practices was greater.

22. Cf. also W. Boerefijn, 'Over de ideale uitleg van de stadsstraat circa 12<sup>de</sup>-16<sup>de</sup> eeuw: Misvattingen omtrent de "Renaissance" in de stedenbouw', in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond* (themanummer stedenbouw), 102 (2003), pp. 138-147.

23. See Van den Heuvel, 'Papiere Bolwerken'. In practice, the shape of fortifications was equally dependent on terrain, existing infrastructure and the need to keep down costs. See also E. Koster, 'De zeventiende-eeuwse stadsuitleg van Groningen: over de keuze van de vorm en de gedachtegang van de ingenieur', in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond* (themanummer stedenbouw), 102 (2003), pp. 163-169.

24. De Vries, 'Enkhuizen'.

25. H. Schmal, 'Patterns of de-urbanization in the Netherlands between 1650 and 1850', in: H. van der Wee (ed.), *The Rise and Decline of Urban Industries in Italy and the Low Countries (Late Middle Ages-Early Modern Times)*. Leuven 1988, pp. 287-306.

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

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



### The first Amsterdam Exchange and the formation of the city centre of Amsterdam

Henk Engel and Esther Gramsbergen

In an article about the Royal Exchange in London, Arthur Stratton wrote in 1917: 'A city without an Exchange lacks a centre: it is like

a wheel without a hub. In times not remote the Exchange was the recognized place of assembly for all merchants, where day by day they met to transact their business. It thus played a large part in the communal life of a city, and the extent and architectural character of the Exchange were in some measure an indication of the commercial enterprise and prosperity of the citizens.'<sup>1</sup> In 1611, the first exchange hall of Amsterdam appeared on the Rokin. It was the largest public building – in Dutch Renaissance style – that had been commissioned by the municipality, a lively building that unfortunately no longer exists, being demolished in 1836 due to its poor condition.<sup>2</sup> As a result, one of the most interesting urban buildings in Dutch history was lost. In his book *Hollands Gouden Glorie*, Marius van Nieuwkerk even calls it the 'nerve centre' of the entire international economy.<sup>3</sup>

The city council of Amsterdam was extraordinarily proud of the new building, and as early as 1608 and 1612 prints were made of the Exchange.<sup>4</sup> On these prints, one can see what Van Nieuwkerk meant by 'nerve centre': a building like a beehive where traders conducted their business in front, next to, even on top of, the building. Amsterdam was very late with the construction of an exchange. A number of cities in the northern part of Europe had preceded Amsterdam: Antwerp in 1531, London in 1565, Hamburg in 1583 and even Rotterdam in 1597.<sup>5</sup> The Exchange in Rotterdam was a modest building of the same type that would later be used for the Korenbeurs in Amsterdam, next to the Oude Brug. The first Amsterdam Exchange was built in the manner of the large 'open courtyard exchanges' in Antwerp and London. Stratton remarks: 'It would be difficult to cite more direct instances of influence of one civic building upon another than are afforded by these three Exchanges, none of which has survived'.<sup>6</sup>

Before the realization of their own building, Amsterdam traders met in the north-western district of the city. This took place initially in the northern part of the Warmoesstraat and beginning in the mid-sixteenth century on the Nieuwe Brug, the most northern bridge over the Damrak, near the IJ. In 1586, the merchants were allowed to use the Sint-Olofkapel during inclement weather. Sometimes the traders also met in the Oude Kerk. The construction of the Exchange coincided with the establishment of a number of institutions at the beginning of the seventeenth century with the aim of facilitating the explosive growth in international trade. In this way the *Kamer van assurantie en averij* (Chambre of Assurance and Maritime Damage) in 1598, the *Vereenigde Oost Indische Compagnie* (VOC – Dutch East Indies Company) in 1602, the *Wisselbank* (Transfer Bank) in 1609, the *Bank van Lening* (Lending Bank) in 1614 and the *Korenbeurs* (Corn Exchange) in 1616.<sup>7</sup>

The rectangular Exchange had three

floors with a large courtyard and was built over the water of the Rokin, the portion of the Amstel south of the Dam. The exchange floor was built several metres above the neighbouring wharves, so that small ships could sail under the building if their masts were taken down. The open exchange floor was surrounded by galleries built of stone. The upper story was built of brick, without windows, and was decorated with pilasters of stone and blind niches. The façade terminated in a saddle roof with dormers, and the ridge of the roof was built parallel to the street. Unlike the richly-ornamented inner façades, the side façades along the narrow streets were very plain. The closed brick façades were only broken by a number of chimneys. Shop spaces were located in the basement on both sides of the building. The basement was separated from the rest of the façade by a stone drip.

The Exchange was larger than the Oude Stadhuis (city hall) on the Dam, and it was modern. Separated from the Dam by a row of houses, the building could only be reached from the North through the *Beurspoortje* (Exchange Gate). However, on the south side the exchange hall formed the new face of the Dam. There, from the Rokin, the building appeared as a bridge on top of which were built two structures; in between was the second entrance to the exchange floor, flanked by a tower. This was the proud front façade, which was reflected in the water. Due to its free-standing location, the building was essentially different than the older Exchanges in Antwerp (1531) and London (1565), which were cited by Stratton and many others as examples for the design of the Amsterdam Exchange.

The design of the first Amsterdam Exchange is usually attributed to Hendrick de Keyser, who, together with Lieven de Key, are viewed as the most important master builders of the Dutch Renaissance. However, it is remarkable that neither the analyses of De Keyser's work nor the studies on the Dutch Renaissance assign much importance to the building.<sup>8</sup> This trend began as far back as the *Architectura Moderna ofte Bouwinghe onses Tijds* (Modern Architecture, or Present Day Buildings) of Salomon de Bray, a publication from 1631, which was almost entirely devoted to De Keyser's designs and was very important for the reputation of his work. This book did not contain any drawings of the Exchange. It is conceivable that De Bray had difficulty with the way in which the Exchange design used classical architecture.

De Bray considered the ornamental use of the classical design principles as an important innovation, but thought it was undesirable to copy classical building types. He believed that the form of the building itself, the building type, should be adapted to the climate and to the social conditions: 'We can use the Classical Designs to our benefit for ornamental purposes, quite justifiably, but

to use all the types of classical buildings, as stated previously, is impossible and unorthodox. We expect to see a contemporary building in accordance with our national use and customs.<sup>9</sup> With its open galleries in the courtyard, De Bray would have viewed the Exchange as being too southern for the Netherlands. He wrote 'Though some would like open galleries on airy buildings, like the ancient Greeks and also the Italians, this is only suitable for climates with warm, dry weather: we would feel betrayed in such a building because our cold, heavy wind, rain and snow forbids such structures and makes them unuseable.'<sup>10</sup>

The same argument returns in the only monograph about De Keyser's work, written by Elisabeth Neurdenburg. She cited various reasons why the Amsterdam Exchange, although a 'rare, lively and attractive centre of the old Amsterdam', was only of subsidiary importance in De Keyser's work. 'Due to the relatively pure Renaissance design of the inner courtyard façades,' she wrote, 'it has an almost excessively southern character for our northern climate.'<sup>11</sup> Moreover, she thought the design was not 'original', thereby referring to its great similarity to the London Exchange. The latter argument is also customary in building typological studies, such as Pevsner's *A history of building types*.<sup>12</sup> In typological research, the Amsterdam building was classified as an 'open courtyard exchange' and in this category was certainly not the first. However, these types of studies do not pay any attention to the unusual expression that was given to this building type in the Amsterdam design due to its location over the water of the Rokin.

Finally, Neurdenburg stated that the Exchange was 'not entirely his own work', which threw doubt on the attribution of the exchange design to De Keyser.<sup>13</sup> This could have also been a consideration for De Bray that led to his exclusion of the Exchange from his book. De Keyser, who was born in Utrecht, spent most of his working life (between 1595 and 1621) working for the municipality of Amsterdam as a municipal stonemason. Together with his colleagues from the *Amsterdamse Fabriekambt* or *stad-fabriek* (the architectural service of the city), he was responsible for many civil projects that were completed during this period. In addition, he was frequently consulted by other municipalities. In 1620, for example, he completed the city hall in Delft, one of his most well-known buildings.

The division of tasks within the *stadfabriek* has puzzled many art historians. However, Meischke came to the simple conclusion that three municipal master builders were responsible for the design and construction of the Exchange: Cornelis Dankertsz, municipal mason, Hendrick Jacobsz Staets, municipal carpenter, and Hendrick de Keyser, municipal stonemason. From old municipal accounts it is known that, in preparation for

the building of the Exchange, De Keyser and Dankertsz went on a study trip to London in 1607 to visit the Exchange there. It is probable that the listed item of 150 guilders for 'certain drawings' caused De Keyser to go into history as the architect of the Exchange.<sup>14</sup>

The first Amsterdam Exchange was important for reasons besides the art historical considerations involving style development, originality and authorship. This is shown from an analysis that made this building the topic of a typological and morphological urban study. According to Aldo Rossi, an analysis of the residential (and working) districts is not sufficient to explain the genesis and development of the city. These factors must be supplemented with an analysis of other, precisely-defined elements that constitute the nuclei of development. In this context, Rossi makes a fundamental distinction in *The Architecture of the City*, between *primary elements* (of monumental or topographical nature) and *residential districts*. Consequently, he provides a new direction to the customary distinction made in classical tracts and handbooks between *public buildings* and *private houses*.

In this approach, special importance is attributed to public buildings as generators of urbanization and further urban development. The formation of the city is not only seen in the first settlement and its subsequent expansion, but especially in the establishment and differentiation of urban institutions that have been given shape by public buildings. A special question in urban research is: when can we refer to a 'real city'? For many years, the provision of a city charter was used as the standard. In the meantime it has become clear that this is not at all a reliable indicator. City charters have been provided for very divergent reasons, and many settlements which have been given a city charter have never reached the stage of being a real city.

The study of public buildings can throw new light on the transformation of 'pre-urban settlements' to cities in the broad sense of the word. In other words, 'places with concentrated populations characterized by non-agricultural specialization and an implementation of centralized economic and political-administrative functions'.<sup>15</sup> In this context, we can specifically consider the public buildings for municipal administration and trade as indicators of urbanization.

According to Rossi, however, the interplay of topography, monuments and residential districts is not only characteristic of the first phase of city formation, but also for the further development of cities: 'Certain works which participate as original events in the formation of the city endure and become characteristic over time, transforming or denying their original function, and finally constituting a fragment of the city – so much so that we tend to consider them more from

a purely urban viewpoint than from an architectural one. Other works signify the constitution of something new and are a sign of new epoch in urban history; these are mostly bound up with revolutionary periods, with decisive events in the historical course of the city.'<sup>16</sup>

From this viewpoint, the Oude Stadhuis of Amsterdam can be seen as a building of the former category, and the first Exchange can be placed in the latter. The origin of the Oude Stadhuis can provide more understanding of the particular characteristics of the city-formation process of Amsterdam, while the first Exchange can be seen as a symbol of a new phase in the process of continuing urbanization. Moreover, if we combine this typological approach with several insights of the urban geographer M.R.G. Conzen, then we have an instrument to determine how the city centre around the Dam and the Amstel has been given shape in an unusual fashion, and the importance that must be attributed to the public buildings as a result. Indeed, the formation of the centre of Amsterdam after 1265, when the Dam was built in the Amstel, shows a remarkable similarity with the morphological pattern described by Conzen for the English town of Alnwick. For this phenomenon, where the large open market field in the middle of the settlement was taken up by buildings for trade and municipal administration, he uses the term 'market colonization'.<sup>17</sup>

Another excellent example of this form of inner-oriented urban development is the *Der Ring* market district in the former German city of Breslau, which was described by J.F. Geist.<sup>18</sup> Market colonization is a clear indication of the transformation process from a non-urban settlement to a true city, but it also plays an important role in further development. The inhabited bridges can be classified as a specific form of market colonization, such as in Paris, where, at the beginning of the fifteenth century, the first construction on the Pont Notre Dame over the Seine appeared.<sup>19</sup> The centre of Amsterdam came about in a comparable fashion, but in a certain sense displayed more radical characteristics. The commercial centre of Amsterdam was reclaimed from the open space of the estuary, a process that continued into the twentieth century.<sup>20</sup>

Based on these insights, two lines of development will be explored in the following section. First, the typological development of public buildings for municipal administration and trade will be discussed in general terms. Then this development will be discussed in specific terms in relation to a morphological development of the Amsterdam central district. A combination of both lines of development will show that the first Amsterdam Exchange, precisely due to the particular form of market colonization in the centre of Amsterdam, has given shape in a unique fashion to the modern exchange building type. Moreover, it will become clear that the

Amsterdam Exchange bears witness to a new conception of the Amstel as space in the city.

### Public buildings for municipal administration and trade

Besides the city churches and city walls with their gate buildings, it is especially the public buildings for municipal administration and trade that express urban autonomy. The first city halls showed the extensive degree with which municipal administration was interwoven with maintenance of law and order, the organization of the market and the collection of taxes. In this context, Gerhard Nagel refers, among other things, to the Palazzo della Ragione in Padua.<sup>21</sup> Is it a coincidence that Aldo Rossi at the beginning of *Architecture and the City* puts forward this building as a paradigm of his search for the 'riddle' of the architecture of the city?<sup>22</sup> Many of the early city halls in North Italy had an open ground floor with an arcade that served as a market space, and a meeting room for the court and city administration on the story above. As the oldest example of this type of building, Pevsner refers to the Palazzo del Broletta in Como from 1215.<sup>23</sup>

Around 1200, the first public buildings appeared in the Flemish cities in which the documents concerning privileges bestowed by the sovereign were kept: the *belfort* (bell tower). The privileges concerned trade – the toll concession, scale rights and staple rights – and the administration of justice. Originally, these fortified bell towers were completely freestanding, as is still the case with the *belfort* in Doornik (1187). The *belfort* was the symbol of the freedom of the city; if the *belfort* was conquered, the city fell to the invader. These towers were used as a lookout post and they contained various rooms stacked upon one another, such as a treasury, an armoury and a jail. At the very top of the tower hung the city bell, which was rung if danger threatened.

Today, we know the *belfort* primarily as part of the gothic merchant halls. These were preferably built next to or around the *belfort*. Portions of the merchant hall were intended for city festivities and meetings of the municipal administration, such as in the *belfort* halls of Brugge (1240-1304) where the rooms on the first story served this purpose. In addition to several large merchant halls, the imposing clothmaker's hall of Leper, built between 1200 and 1304, contained a separate wing for the municipal administration which housed a courtroom, an arsenal, a prison, a council chamber and city offices.

At a more modest scale there was also a customary link between municipal administration and trade in the city halls of the Northern Netherlands. For example, the first city hall of Dordrecht, which was built at the end of the thirteenth century, was a *vleeshal* (butcher's hall) above which was located a chamber for the municipal administration.<sup>24</sup>

The first city hall of Amsterdam appears to be of the same type as that of Dordrecht. It was probably built shortly after 1395 on a parcel of land that previously belonged to the Sint Elisabeths hospital. Nothing is known about the use of the ground floor of the first Amsterdam city hall, but on the first story there was a chamber 9 metres wide and 12 metres deep. The city hall was built with the narrow dimension of the building on the west side of the Nieuwendijk, close to the Dam. From the various names for this chamber, W.F.H. Oldewelt determined that 'this room was used not only for administration meetings and courtroom sessions, but also for grading cloth. This combination of functions is characteristic of urban buildings from the middle ages. Gradually there was a need for specialization, and separate buildings were constructed for the separate functions'.<sup>25</sup>

The specialization of urban buildings referred to by Oldewelt is also seen emerging elsewhere in Europe during the fourteenth century. As cities became larger, a differentiation began to occur in urban institutions and the buildings acquired for them. In Florence (1314) and Siena (1348), city halls were built which no longer included market spaces. In the cities of the Southern Netherlands, such as Brugge and Leuven, separate city halls were built beginning at the end of the fourteenth century. Closely related to these late gothic buildings are the city halls of Gouda (1484) and Middelburg (1518). In these smaller cities of the Northern Netherlands, however, the city halls were still combined with a *veeshal* on the ground floor.<sup>26</sup>

Buildings that were especially for trade contained, in varying combinations, storage spaces, market spaces and hotel facilities. The Flemish clothmaker's halls combined market spaces with storage space. The buildings usually contained a large market hall on the ground floor and storage space on the first story and the attic. Besides the large market hall, rows of shops were sometimes added to the building, such as in the Belforthallen and the Waterhallen in Brugge. In Italian cities the *loggia*, half-open, stone-built halls, became the most common trade buildings. An example of this type of building is the Loggia dei Mercati in Bologna from 1384. In the most important trading cities, special trading houses were also established for foreign traders – *Fondaci* – comprising a combination of residential space and storage space. The Fondaco dei Tedeschi, built around 1505 in Venice, and the Oosterlingen Huis in Antwerp from 1564, are well known examples of such buildings. The Fondaco dei Tedeschi was a trading house for Dutch and German traders and comprised a large square building with a central courtyard surrounded by galleries. On the outer side, shop spaces were included on the ground floor, which were rented to local traders.

The first public building specifically for trade purposes in the Northern Netherlands

was probably the Vlaamse Hal in Dordrecht. It was built in 1383 by cloth traders who had left Flanders; the building did not have any immediate successors. It is the only example of a gothic merchant hall in the Northern Netherlands. In 1544 it was converted into a city hall.<sup>27</sup> A good example of a single-purpose merchant hall did not appear until 150 years later: the *Vleeshal* in Haarlem (1603) designed by Lieven de Key.<sup>28</sup> In the Northern Netherlands, single-purpose *waaggebouwen* (weigh-houses) typically began to appear beginning in the fourteenth century.<sup>29</sup> In the Southern Netherlands, the *stadswaag* (municipal scales) was usually housed in the merchant hall or the council house.

Public scales were intended for the mandatory weighing of goods destined for sale. These institutions were important for traders because they prevented fraud with weights. For the cities, public scales were a source of income because excise tax was collected on the goods based on their weight or volume. There was also a charge for the actual weighing. The gothic building housing the public scales on the *Brink* in Deventer (1528) is one of the first such buildings with a monumental position in the city.<sup>30</sup> During the sixteenth century, a type of weigh-house developed that had a square floor plan and that was freestanding on one corner or on all four sides. These were tall buildings, with a meeting room on the first storey and a space with the actual scales on the ground floor; they were typologically related to the medieval Italian city hall. The new weigh house on the Plaets in Amsterdam (1565) was the first of this type.<sup>31</sup> The design was attributed to the architect Bilhamer. The weigh house in Haarlem (1589), Leiden (1659) and Gouda (1668) are of the same type. The weigh house in Hoorn (1608), designed by Hendrick de Keyser, is also a good example of this type of building.

Separate exchange buildings began to appear at the end of the fourteenth century. Initially they did not distinguish themselves architecturally from the merchant halls and *loggias* from which they were derived. Regarding the exchange business itself, at this time there was no clear distinction between stock exchanges and goods exchanges. Karl Schreyll includes the Loggia dei Mercati in Bologna, the Lonja in Barcelona and the Loge in Perpignan, together with the previously cited Vlaamse Hal in Dordrecht, as the first exchange buildings.<sup>32</sup> The Vlaamse Hal, with a length of 40 metres and a width of 12 metres, is indeed comparable with Flemish market halls, but due to its location over the water of the Voorstraathaven is nevertheless a remarkable phenomenon. The large trading floor is located on the first story in order to provide sufficient overhead space for the ships in the Voorstraathaven to pass through. It is this specifically Dutch solution that would later be copied by the Amsterdam Exchange.

In most cities, however, separate exchange buildings had not yet been established. The merchants gathered at fixed locations in the city to discuss and complete transactions. Squares, *loggias* and especially bridges were the favourite gathering places. Examples include the Ponte di Rialto in Venice, the Nieuwe Brug in Amsterdam and the Pont du Change in Paris, where the money changers also became established. Later on, the money changers of Paris moved to the Place Dauphine, located on the Pont Neuf.<sup>33</sup> An important characteristic of goods trade at the stock exchange was that the goods were traded on paper and not in kind. The sale was made based on samples. The most important function of a *periodic* exchange was to bring the traders together and to regulate the trade by means of fixed opening hours. The fact that few architectural facilities were necessary for such an exchange is shown from the example of the Hamburg Exchange from 1558, which comprised simply a wooden fence with benches that enclosed part of a square. It was only thirty years later that the actual Exchange building was added, an elongated structure with an open ground floor, which replaced the fence on a single side. This Exchange is typologically related to the medieval Italian city hall.

The Antwerp Exchange (1531), designed by Domenico van Waghemakere, is generally viewed as the first modern exchange.<sup>34</sup> The expansive development of trade with far-off destinations in Antwerp during the sixteenth century led to a range of innovations in exchange practices and their legal regulation. Both in an architectural sense and with respect to the organizational structure, the Antwerp Exchange set the example for the exchanges that would be established during the course of the sixteenth and seventeenth centuries in many European cities.<sup>35</sup> The Antwerp Exchange was an 'undivided' exchange, where the trade in stocks, the trade in goods and banking all took place simultaneously. In addition, many kinds of services were offered at the Exchange, such as insurances, money changing and credit provision.

With his design for the Antwerp Exchange, Domenico van Waghemakere launched the very successful type of 'open courtyard' exchange. This type was soon copied in London (1565), Seville (1593) and Amsterdam (1611), and continued to set the tone until the second half of the eighteenth century. Afterwards as well, this type remained popular, but then with a glass roof over the courtyard: the 'basilica type'. It is remarkable that an exchange building appeared in Antwerp that was so different in typological terms from the Flemish merchant halls. Both Schreyll and Meseure referred to the Fondaco dei Tedeschi as a possible predecessor of the 'open courtyard exchange'.<sup>36</sup> Like this trade building, the Antwerp

Exchange was planned around a courtyard. This courtyard, which served as the exchange floor, was surrounded with open galleries on which an upper story was placed. The building was located on a piece of land between the Meir and the Lange Nieuwstraat and had two entrances; it therefore formed a link between these streets. As a result, the Exchange had an outspoken public character and appeared to be more of a square than a building. This impression was strengthened by the fact that the building was completely enclosed by the houses on the Meir and the Lange Nieuwstraat, so it did not actually have any outer façades.

The London Exchange was built in 1565 at the initiative of the businessman Thomas Gresham. Designed by the Flemish architect Hendryk van Peaschen, the building generally followed the plan of the Antwerp Exchange. For the construction of the London Exchange, the city provided a piece of land between Cornhill Street and Threatneedle Street, not far from Lombard Street, where the traders traditionally gathered. Before construction began, approximately 80 houses were demolished that were located between two alleys in an existing block of houses. Exactly like the situation in Antwerp, the Exchange was given two entrances and thus formed a link between Cornhill Street and Threatneedle Street. A bell tower was located next to the entrance on Cornhill.

The form and the use of the upper story of the exchange buildings are typologically very interesting. Meseure surmises that the upper story, lighted by dormers, was initially intended as a storage attic in the Antwerp Exchange. In 1581, following a fire, the story was raised and windows were added. On both sides of a middle aisle, 'shops' were established for the trade in luxury goods. This concerned articles with a high value, such as spices, coffee, tea, precious metals, precious stones and art objects.<sup>37</sup> With this building, Antwerp followed the example of London, where, during the initial construction in 1565, the first story was built as a gallery with open stalls. In the façade of the London Exchange, the first story had no windows. The shop gallery was probably lit only by rows of dormers.

If this conjecture is correct, then the first story of the London Exchange might indeed have been the predecessor of the later *Passages* (malls). Both the spatial form, an elongated space lit from above with shops on both sides, and the function, the sale of luxury articles, make this plausible.<sup>38</sup> From the beginning, the Amsterdam Exchange also had a shop gallery on the first story that was lit only from above by dormers. Here there was space for about 123 shops or *cassen*. The shop gallery, the so-called *Beurspand*, could be reached separately from the exchange floor from the bridge on the Rokin side, via the stairway in the Exchange tower.<sup>39</sup> The rental of the *cassen* was initially a success.

However, as time went on the proliferation of shops in the surrounding streets made the shops on the first story of the Exchange increasingly less attractive. Simultaneously with the expansion of the Exchange on the south side in 1669, the number of *cassen* had already been reduced to 43 and by the middle of the eighteenth century, only 25 were still being rented.<sup>40</sup>

Emerging from the council house, the market hall, the guild house and the *loggia*, the Exchange was a new phenomenon in commerce. Together with banking and insurance, it signalled the beginning of a new type of trade: global trade. Credit and stock were its means.<sup>41</sup> In this way, Geist makes a brief and to-the-point summary of the development and differentiation of public buildings for municipal administration and trade. The council house stood at the beginning of the series and was the first expression of urban self-administration. The exchanges were the last in the series and offered shelter to the most advanced forms of trade, including the trade in luxury articles. With the construction of the first city hall of Amsterdam, the transition of a pre-urban settlement to an actual city had, in a certain sense, been completed. With the construction of its first Exchange, Amsterdam entered a new era. From that time, Amsterdam began to emerge as the metropolis of the seventeenth century. In the following two sections, the physical qualities of these two metamorphoses will be reconstructed.

#### Becoming a city: the city centre around 1400

Maps are an important source of information about the form of cities. The map painted by Cornelis Antonisz. in 1538 is the oldest known map of Amsterdam. A printed version of the map was published six years later. If we compare this image of Amsterdam at the end of the middle ages with later maps – the map of Pieter Bast from 1597, the map of Balthazar Florisz van Berckenrode from 1625 and a modification of the latter map dating from 1657 – then we see that Amsterdam not only grew enormously during this century, but also that the city centre surrounding the Dam changed drastically.<sup>42</sup> This transformation of the city, of which the construction of the Exchange is a part, can be tracked step by step with the aid of the above maps. However, it is much more difficult to acquire a picture of the genesis of the city in the middle ages. This can only be obtained from written archive sources and the results of archaeological research. Significant advances have been made in the latter area, especially by the *stadskernonderzoek* (city centre research) of recent decades.

From the combination of written sources and recent archaeological research, the following picture emerges of the development of Amsterdam as a city.<sup>43</sup> Around 1200, the first people settled around the estuary of the

Amstel. On both banks of the river, they built their houses on man-made mounds, called *terps*, which were joined to form ribbon-like raised areas about 25 metres wide. The ribbon-like *terps* lay on the land side of broad paths, the predecessors of the Warmoesstraat on the east side (or Oudezijde), and the Nieuwendijk and Kalverstraat on the west side (or Nieuwe Zijde). The settlement first appears in records in 1275 under the name Amestelledamme. At that point, the Dam in the Amstel had already been built, presumably between 1265 and 1275.<sup>44</sup> As a result of the subsidence of the reclaimed peat lands in the hinterland, there were increasing problems with the drainage of the area, and the danger of flooding increased. To deal with these problems, a sea dike was built along the south side of the IJ: this dike stretched from the dunes on the coast near Haarlem to the Gooi. The Dam was the final piece of the sea dike. The Dam included two drainage sluices which allowed water from the Amstel to be drained into the IJ during low tide.

Due to the construction of the Dam, the *lintdorpen* (the villages built along the joined *terpen*) on both banks of the Amstel were linked together to form a single settlement. The portion of the Amstel north of the Dam, the Damrak, formed a suitable harbour for sea-going vessels. Following the great storm surges during the last half of the twelfth century, this body of water had a navigable connection with the North Sea via the IJ and the Zuiderzee. The portion of the Amstel south of the Dam became an inner harbour, which was later called the Rokin. The Dam was the trans-shipment point where goods from the sea-going vessels were transferred to smaller, inland shipping vessels. This resulted in economic activity and provided a source of employment. To make continuous ship traffic for smaller vessels possible, in 1308 the eastern drainage sluice was replaced by a lock.

Nevertheless, Amestelledamme around 1300 was not yet a city in the larger sense of the word. It was a big village. The urban archaeologist Jan Baart estimates the total length of the ribbon-like construction in 1300 at about 1200 metres. At that point there would have been about 250 houses. If the households comprised four to five individuals each, the total number of residents was about 1,100.<sup>45</sup> The only larger building was the Oude Kerk that was built on the cemetery behind the *terpenlint* (the 'ribbon' of joined *terps*) on the east bank. However, in 1275 Floris V had granted the burghers of Amsterdam exemption from tolls in the Graafschap Holland (County of Holland) and since then they had acquired more and more city concessions from their lord, Gijsbrecht van Amstel. In 1300 these concessions were set down as a whole for the first time in a city charter. In 1342, this charter was renewed and expanded in consultation with the Count of Holland, Willem IV.<sup>46</sup> The resulting charter was kept in the Sint Nicolaas

Church, commonly known as the *Oude Kerk*.<sup>47</sup> Apparently at that time there was not yet an independent municipal administration centre in Amsterdam.

With respect to the church, Amsterdam around 1300 was anything but independent. The cemetery probably lay on land owned by the Lords of Amstel, and the parish of the chapel that was located on the cemetery broke away from the parish in Ouderkerk on the Amstel only in 1334. Bas de Melker refers to the parish church as a pre-urban element. Beginning in 1300, the Oude Kerk began to grow with the city of Amsterdam. The Onze-Lieve-Vrouwekapel, which was finished in 1555, was one of the last expansions.<sup>48</sup> The towers of the Oude Kerk fulfilled, in a certain sense, the roll of the *belfort* in the Flemish cities. Over the years the towers were raised a number of times; this took place for the last time in 1566, when the architect Bilhamer constructed a new tower. Until the mid-sixteenth century, the tower was about 40 metres tall. Provided with a broader base, the new tower was nearly twice as high, and remained the characteristic symbol of the city until the completion of the Westertoren in 1638.<sup>49</sup>

In 1300, Dordrecht was the largest city in the Graafschap Holland, with an estimated 5,000 residents. According to the same estimate, Leiden had 3,000 residents, Haarlem and Delft both had 2,000, and Gouda, like Amsterdam, about 1,000. With 5,500 residents, Utrecht was still the largest city in what is now called the Randstad.<sup>50</sup> The youngest cities, Gouda and Amsterdam, emerged in an area with reclaimed peat lands that was claimed by both the Graafschap Holland and the Bishopric of Utrecht. Both cities-in-formation grew to become true polder cities and probably played an important role in the territorial politics of the Graafschap. This initially involved their desire to expand their territory to the east, but it was also important to establish a shipping route within the area to link Dordrecht and the waters of Zeeland with the Zuiderzee: this was known as the *binnendunen route*.<sup>51</sup> As a result, the city of Utrecht and the towns on the IJssel would eventually lose the merchant shipping business between the Hanseatic towns in the Baltic region and the Flemish cities.

Beginning in 1317, Amsterdam became a definitive part of the Graafschap Holland. This is why the city charter was renewed by the Graafschap in 1342. Only then did Amsterdam begin to grow and become a true city. During the fourteenth century, there were a number of enlargements of the city. Recent archaeological research has shown that the first city enlargement did not take place on the outer side of the city, but on the inner side in the riverbed of the Amstel. The map of Cornelis Anthonisz. from 1544 clearly shows that between the Warmoesstraat and the water of the Damrak, a strip of land was

built up with houses and outbuildings. The outbuildings were located on the water and were used as warehouses. The same occurred between the Nieuwendijk and the Damrak, between the Kalverstraat and the Rokin, and between the Nes and the Rokin. On the latter strip of land, no houses were built, but several monasteries and the Sint Pieters Hospital were constructed.

The strips of land were obtained by filling in along the banks of the Amstel. The exact sequence in which this took place is still unclear. An excavation at the Warmoesstraat showed that this process took place in various steps, which allowed the buildings to expand in depth. The first fills were from the first half of the fourteenth century. According to Baart, an organized approach was used for the fills along the Warmoesstraat and the Nieuwendijk, where a strip of land was reclaimed in a continuous process along the full length; the individual parcels were then developed separately. This approach contrasts with the earlier *terps*. This is why Baart calls this the first *stadstuitleg* (city expansion). This was thought to have taken place in 1333.<sup>52</sup> For that matter, it must be noted that the wharves that can be seen on the map of Cornelis Anthonisz. were built only in the course of the fifteenth and sixteenth centuries. Of the three bridges over the Damrak, the middle bridge – the Oude Brug – was built at the beginning of the fourteenth century, the most northern bridge near the IJ – the Nieuwe Brug – was built around 1365, and the last bridge – the Papenbrug – was built in 1475.

Following an excavation on the Nieuwendijk, Baart concluded that at this location around the middle of the fourteenth century, a strip of land was raised in a single effort behind the *terps*. The same thing then happened in 1367 on the east side and in 1380 again on the west side, thereby making building land available all the way to the Oudezijds Achterburgwal and the Nieuwezijds Achterburgwal. Both of the canals were needed at that time to compensate for the increasingly narrow bed of the Amstel. This probably was unsuccessful, so that shortly thereafter two more canals were dug to improve the drainage of the Amstel: the Oudezijds Voorburgwal and the Nieuwezijds Voorburgwal.<sup>53</sup> All these activities bear witness to a significant organizational capacity of the municipal administration. Nevertheless, a separate building for the municipal administration did not appear until the end of the fourteenth century.

There has been a great deal of controversy among historians regarding the precise dating of the various components of the Oude Stadhuis (old city hall). We are primarily interested in the physical constellation in which the city hall came into existence; for this purpose, the data collected by Breen and Oldewelt still offer the best points of departure.<sup>54</sup> As previously stated, the first



part of the city hall was built soon after 1395 on a plot of land on the Windmolenstraat, the present day Nieuwendijk: a plot of land in the zone of the first *terps*. This piece of land was purchased by the municipal administration from the neighbouring Oude Gasthuis (Sint Elisabeths hospital). This 'Holy Ghost' hospital was built around the middle of the fourteenth century, in any case before 1361. Medieval hospitals offered not only care to the sick, but also provided shelter to travellers. This is probably why the Sint Elisabeths hospital had a prominent location directly opposite the open space of the Dam: the Middendam, where the market was held. The hospital would then have been the germ for the later development of the municipal administration and trade centre on the west side of the Dam.

The initial section of the city hall lay on the north side of the hospital. According to Oldewelt, at this time houses were still located on the opposite side, at the corner of the Windmolenstraat and the Middendam. These houses had been built on the strip of reclaimed land on the west bank of the Damrak. At the end of the fourteenth century, this strip of land was therefore entirely built up all the way to the Dam, and the Dam itself was probably also built over with houses to a large extent. Breen hypothesizes that the Dam was later broadened with additional fill to allow more construction. If we follow this hypothesis and combine it with the results of *stadskernonderzoek* concerning the fills along the banks of the Damrak and the Rokin, then the Dam must have been initially narrower and also much longer; certainly twice as long as is shown on the first historical maps: about 125 metres.

Around 1400, all the filled strips of land had been entirely built up with houses, except for part of the north side of the Dam; this was where the fish market was located on top of the arched roof of the lock; the fish market was open to the Damrak. If an observer stood in front of the city hall or the hospital, they could not have seen anything of the Damrak. The water side was probably accessible only by several alleyways. This situation began to change after the municipality of Amsterdam purchased a public scales concession from the Graafschap Holland in 1409 and shortly thereafter completed the first building to house the public scales.<sup>55</sup> For this purpose, the buildings opposite the city hall, up to the Middendam, were purchased and demolished by the municipal administration. In this way the western portion of the Middendam was broadened to become a market square: the Plaets. At the northeast corner of the square there was an opening to the Damrak. There, diagonally opposite the city hall, was where the first building housing the public scales was built, as can be seen on the map of Cornelis Anthonisz.

In 1418, the municipal administration then purchased a small plot of land between the

city hall and the hospital, on which the bell tower was built. The complex of the Oude Stadhuis was probably completed after the city fire of 1421 with the most representative component, the Vierschaar (the public courtroom). The *loggia* with a closed upper floor was placed in front of the hospital, opposite the Middendam, and projected more than three metres in front of the building line. Although Bas de Melker, as far as we can see, did not correctly describe the course of affairs concerning the creation of the Plaets and the Oude Stadhuis, we are compelled to agree with his conclusion that the municipal administration 'for the first time in the history of Amstelstad', was involved around 1400 with 'the implementation of a municipal architectural programme'. He also attributes the establishment of a second church to this programme: 'The Amsterdam aristocracy of the late fourteenth century created its own new centre of power, both economic and political. It very much wanted to add a new ecclesiastical centre to this centre of power.'<sup>56</sup>

The Onze-Lieve-Vrouwekerk, more commonly known as the Nieuwe Kerk, rose about 50 metres north of the city hall and the Plaets, at the corner of the Windmolenstraat and the Gierigssteeg. The position of the Nieuwe Kerk on the land side of the dike street is comparable with the position of the Oude Kerk east of the Warmoesstraat. Previously, two religious centres had been established on the Nieuwe Zijde: the 'Kapel van de Heilige Stede', between the Rokin and the Kalverstraat, and the Onze-Lieve-Vrouwekapel between the Damrak and the Nieuwendijk. At the beginning of the fourteenth century, both had been built on reclaimed land. The construction of the Nieuwe Kerk began around 1400. However, official permission for the establishment of a second parish was only granted in 1409. An indication of the state of building craft and architecture in Amsterdam around this time is the fact that the master builder Rutger van Kampen was commissioned to build this ambitious project.<sup>57</sup>

Oldewelt believes that the remarkable construction method of the Vierschaar, built entirely of sculpted stone, could be related to the construction of the Nieuwe Kerk, 'where certain skilled workers, especially stonemasons, were active'.<sup>58</sup> This was cause for severe criticism from C.G. 't Hooft. The latter made a critical style analysis of the Vierschaar and came to the conclusion that the structure must be dated nearly a century earlier, in any case to before 1345; as a result, he concluded that the other components of the Oude Stadhuis had been built even earlier.<sup>59</sup> The debate brought about by 't Hooft involved more than the specific expertise of art history design research compared to the study of written sources by regular historians; the discussion primarily concerned the origin of the city of Amsterdam. Appar-

ently, 't Hooft, and with him many others, was not pleased with the fact that Amsterdam was a latecomer among the cities of the Northern Netherlands. He also did not understand that urban institutions could not suddenly appear as if provided by God, but that they required the work of people and a great deal of time to develop and to be given shape in the form of buildings. His interpretation of the age of the Oude Stadhuis cannot be brought into accord in any way with other historical data, let alone that the archaic combination of round with pointed arches and other details of the Vierschaar have not yet been clarified.

However, it is clear that the administrative apparatus of the city, once it had become established, underwent such a turbulent development during the course of the fifteenth century that the city hall had to be expanded into the neighbouring buildings at the end of the century. In 1492, the neighbouring Sint-Elisabeths hospital was joined with the Sint Pieters hospital, and the resulting spaces were taken up by the city hall. This was followed by the purchase of neighbouring buildings in private ownership. A floor plan of the Oude Stadhuis from 1639 provides an impression of the division of space and the use of the ground floor of the complex. This drawing was made in preparation for the design of the new city hall. Besides spaces for the burgomasters, the administration and the sheriffs, there was a residence for the warder, a residence for the porter and a punishment chamber. Finally, the exchange bank, established in 1609 by the municipal administration, was also included in the complex on the ground floor of the first completed portion of the Oude Stadhuis.

### Transformation: the city centre around 1600

By the middle of the fifteenth century, Amsterdam therefore had an administrative and economic centre. The Oude Stadhuis, as shown on the map of Cornelis Anthonisz., was present in its completed form. There was a public scales building and, at some distance from the Vismarkt, a second market square was established: the Plaets. Since 1300, the area of the city had also enlarged greatly. The last city enlargements had taken place in 1425 on the east side and in 1454 on the west side. At that time, the city was bordered on the east side by the present day Kloveniersburgwal and the Gelderse Kade and on the west side by the Singel. In the meantime, the number of residents had grown to be at least four times larger than that in 1300. The estimates for 1400 range from 3,000 to 4,400. The latter figure is the most probable in view of the magnitude of the expansion of the city area during the fourteenth century and the fact that in 1425 and 1454 additional city expansions were thought to be essential.

Despite the remarkable development the city had undergone, in the middle of the fif-

teenth century, Amsterdam still did not have a city wall of masonry. Earthen walls with wooden palisades had previously been built, so-called *sciltraminge*. In addition, masonry gates had been built, as the gates were the most vulnerable locations in the defensive line of the city. These included the Sint Olofspoor at the head of the Zeedijk, which was built in 1387 in line with the Achterburgwallen. A masonry wall with corner towers, such as the one that had been completed in Utrecht in 1365, was built in Amsterdam only after years of pressure from the rulers. Since 1433, the rulers had been the Dukes of Burgundy. In 1481, the construction of the first masonry wall around Amsterdam began. During this process, the city was not enlarged any further. The wall was built along the limits of the city that had been determined previously, in 1454. It took another twenty years to complete the construction of the city wall.<sup>60</sup>

This is how Amsterdam was pictured on the map of Cornelis Anthonisz. from 1544, with masonry fortifications from the end of the fifteenth century and a city size of which had been determined fifty years before the wall was built. The city maintained the same size until the expansions of 1578 and 1592-1594. Until this time the entire growth of the population was absorbed within the city limits established in 1454, and this increase was not a small one. The number of residents in 1560 had increased to 30,000; seven times the number from 1400. The construction in the city shown on the map of Cornelis Anthonisz. must therefore have been much denser in comparison with the situation of a century earlier, when the city limits had been established.<sup>61</sup> In the meantime, the nature of building had changed in many ways. One aspect that had certainly changed was the appearance of the houses. After the second city fire in 1452, the municipal administration had immediately enacted a regulation that compelled house owners to cover their wooden houses on the sides with masonry and which also forbade thatched roofs.<sup>62</sup> From that moment, the city began the transition to masonry construction.

In 1560, Amsterdam passed Utrecht in terms of population, and from that moment was the largest city of the Northern Netherlands. In the century thereafter, the number of residents would increase another seven times and would rise to 219,000 in 1670. The city enlargements of 1578 and 1592-1594 led to this great increase in population. The area of the city doubled, as can be seen on the map of Pieter Bast from 1597. According to C.P. Burger, this map indicates the situation around 1585 for that part of the old city. On this map the first changes around the Dam can be seen, which, following the completion of the Nieuwe Stadhuis of Jacob van Campen in 1655, would give the centre of Amsterdam an entirely new status. The first steps in this direction can already be seen on the map of Cornelis Anthonisz., which portrays

the situation around 1540. An opening was made in the row of houses on the south side of the Dam at the location of the lock, opposite the Vismarkt. In 1494, the municipal administration had agreed with the water boards to build a new lock and to maintain that lock themselves. The houses that stood on the southern part of the lock were expropriated and demolished. After the work was completed, the houses were not rebuilt. In fact, several more neighbouring buildings also were purchased and demolished. Around 1510, the Stadspaardestal (municipal stable) was built there. After this, horses and carriages could no longer be stabled on the Plaets. Lack of space on the market square was a constantly recurring problem during the entire sixteenth century.<sup>63</sup>

On the map of Cornelis Anthonisz., the wharf along the west side of the Damrak can also be seen, as well as the first stages of wharves on both sides of the Rokin. The first part of the wharf along the Damrak, the Vijgendam between the Dam and the Zoutsteeg, was built in 1526. Several years later, this wharf was extended to the IJ. After the construction of the wharf, the municipal administration established a building line and the orientation of the buildings changed. Front façades would thereafter be placed along the west side of the Damrak. The plan for the construction of a wharf on the west side of the Rokin dated from 1527. To reach this wharf, an opening had to be made in the south wall of the Middendam. To this end, the first building was purchased in 1525 and demolished. In 1540, the opening was widened.<sup>64</sup> The wharf on the east side of the Rokin could be reached via the Stadspaardestal. On the map of Pieter Bast it can be seen that at the end of the sixteenth century the wharves along the Rokin had also been completed. Due to the construction of the wharves, the relationship of the city to the natural situation of the Amstel estuary had changed. The city no longer stood with its back to the river and no longer turned away from it. Due to the wharves, the space of the river became part of the urban space: a space of public representation.

During the reconstruction of the Dam, the name of the mysterious Joost Jansz. Bilhamer (1590) first appeared. All manner of things are attributed to him, but it appears that nothing can be confirmed with certainty.<sup>65</sup> As noted previously, the new tower of the Oude Kerk would be attributed to him, in any case the spire (1564-1566). The charnel house next to this church (about 1565) was also attributed to him. According to W. Kuyper, these two works alone would have been enough to place Bilhamer among the most important mannerist architects of his time. Besides being an architect, Bilhamer was also thought to have been involved as a surveyor and fortress builder during the city expansions of 1585 and 1593. Meischke refers to him as an example of a 'fortress

construction architect' whose activities demonstrated 'how closely related the activities of surveying and fortress construction are'. Finally, Boudewijn Bakker refers to Bilhamer in connection with the city expansions of 1585 and 1593 as 'the famed master builder, surveyor and city planner'.<sup>66</sup>

Kuyper surmises that Bilhamer was linked to the *Fabriekamt* and held the same position in this municipal architectural service as did Hendrick de Keyser at a later point. The first civil project assigned to Bilhamer is the Paalhuis, built around 1560 near the Nieuwe Brug. It was a tall building rising from the water, constructed from wood with a façade of brick. It was a kind of guard tower of the IJ. The shipmasters had to pay harbour tax, or *paalgeld*, at the Paalhuis and could also pick up their mail there. More important in relation to the reconstruction of the *Dam* is the second civil project that was attributed to Bilhamer: the Nieuwe Waaggebouw (public scales) on the Plaets. In 1561 the municipal administration decided to construct a new public scales building. The building rose next to the old public scales and was completed in 1565. It came into use one year later.<sup>67</sup>

On the map of Pieter Bast, the Nieuwe Waag can be seen as a free-standing building on the market square. Compared with the situation on the map of Cornelis Anthonisz., the Plaets had become much larger. The expansion towards the east, on the northern part of the Dam, had taken place during the 1540s. As part of the repair activities on the western sluice gate, houses were demolished and were not rebuilt. In 1550, only two or three houses remained next to the Vismarkt.<sup>68</sup> At the end of the 1540s, houses were also bought up and demolished on the north side of the Plaets, between the Waag and the Rysersteegje.<sup>69</sup> At that point, the public scales building became free standing, but not for long. Twelve years later the open land became the construction site for the new public scales building. This cannot be seen very precisely on the map of Pieter Bast, and Breen does not draw any conclusions about this, but the map of Balthazar Florisz van Berckenrode from 1625 does not leave any doubt about the location. While this construction was taking place, houses were bought up in order to acquire sufficient space on the north side of the new public scales building; these houses were located in the block between the Rysersteegje and the Watersteegje to the north, in the extension of the Nieuwe Zijds Wijde Kerksteeg which ended at the Nieuwe Kerk. In 1567, everything was demolished, and the northern edge of the Plaets came to lie at the location of the present Dam square.<sup>70</sup>

The large market square of the city came to lie with a diagonal opening to the water of the Damrak. A century later, Jacob van Ruysdael made a beautiful painting of the location: on the foreground there is the floor of the square with the Nieuwe Waaggebouw on

the left and on the right the disappearing perspective of the Damrak with several white sails. The fact that artists did not immediately appreciate the newly-created urban space is shown from the earliest city portrait of the Dam. On this anonymous print from the end of the sixteenth century, the Plaets is pictured as a closed 'urban stage', with the Nieuwe Waaggebouw in the middle surrounded by the busy commerce of the weekly market. On the right a glimpse of the Damrak can be seen, indicated by the ships that are moored there.<sup>71</sup>

After 1568 (the beginning of the 80 Years War) no work took place on the area around the Dam or elsewhere in the city for a decade. It was only after the city joined the rebellion in 1578 that the construction activities began again. Due to the confiscation of the 22 monasteries, space became available in the old city for new urban developments. For example, the Burgerweeshuis (orphanage), the Binnengasthuis (hospital) and the head office of the Dutch East Indies Company were housed in former monasteries. In addition, the grounds of the monasteries were divided into lots for residences and workshops.<sup>72</sup> The confiscation of the monasteries provided temporary relief from the lack of space in the city, but was totally insufficient for the long term. Therefore, the previous plans for new fortifications and city expansion were also implemented at this time. In this context, the name of Bilhamer was cited. Regarding architectural work, his name only appears in connection with the construction activities of the Weeshuis in 1581.<sup>73</sup>

If Bilhamer had actually worked for the *Fabriekamt*, then following his death he would have been succeeded by Cornelis Bloemaert, the teacher of De Keyser from Utrecht.<sup>74</sup> Bloemaert left again in 1594. In that year and the following year, the *Fabriekamt* acquired an entirely new leadership. Frans Hendricksz Oetgens was appointed as *Fabriekmeester* (the leader of the architectural department). To improve the business leadership, a treasurer, Pieter Jacobsz Nachtglas, was also appointed, and there must have also been an *onderfabriekmeester* (assistant). The practical work was in the hands of the three municipal master builders. As stated in the introduction, appointed to these functions were Cornelis Dankertsz, municipal mason, Hendrick Jacobsz Staets, municipal carpenter, and Hendrick de Keyser, municipal stonemason.<sup>75</sup> This was the team that during the following 25 years would be responsible for additional interventions in the area of the Dam, which can be seen on the map of Balthazar Florisz van Berckenrode from 1625. In addition they provided leadership for many other activities in the city, such as the expansion of 1610-1615, which can also be seen on this map.

Following a break of thirty years, the work on the Dam was resumed in 1596 due to problems with the lock. In 1594, a study into

these problems was initiated, and at the end of 1596, the repair activities began. Immediately thereafter, the area of the Vismarkt underwent a radical change. At the end of the 1550s, a number of outbuildings along the Warmoesstraat had been demolished to provide more room for the Vismarkt.<sup>76</sup> In 1594, the remains of the wooden fish market on the lock were demolished as well as the buildings to the west of the lock. They were replaced by a hook-shaped building that separated the Vismarkt from the Middendam and the Plaets. The first part of the building, between the Vismarkt and the Plaets, was completed in 1599 and comprised seven shop premises under a single roof. It became known as the 'house under canvas' due to the awning that provided protection from rain and sun to the visitors to the public houses on the Plaets. The second part of the building, along the Middendam, was completed in 1600. This building included two arched gates to the Vismarkt. Six residences were rented.<sup>77</sup> According to the accurate drawing on the map of Balthazar Florisz van Berckenrode, which shows the building beginning at the Vismarkt, there was a half-open fish hall on the ground floor. Unfortunately, no other information is known about this.

Immediately following this construction, a row of three houses was built on the opposite side of the Middendam, in the same architectural style. This was at the former location of the municipal stables opposite the Vismarkt, as can be seen on the map of Cornelis Anthonisz. The stables have disappeared from the map of Pieter Bast, which means they were gone before 1585. Houses were built where the stables had stood, and a passage was left on the east side that led to the wharf along the east side of the Rokin. These houses were probably demolished again due to the repair of the lock in 1596.<sup>78</sup> The new row of houses was completed in 1603. It included a single vaulted gate, which led to the wharf along the east side of the Rokin. Later on this passage became known as the *Beurspoortje* (Exchange gate).<sup>79</sup>

The map of Balthazar Florisz van Berckenrode clearly shows how the 'house under canvas' and the other two rows of houses – in the middle of the expanded market squares – redefined the various spaces on the Dam. Two squares and a street space, separated from each other only by the shallow bodies of buildings. The buildings broke with the tradition of the gothic city hall and were typified by their rooflines being parallel to the street, which was unusual for private houses at that time. They manifested themselves with neutral walls along the squares and streets, which did not give any indication of the separate residences. They were designed and built by the *stadsfabriek*; both Staets and De Keyser were probably responsible for their construction.<sup>80</sup> Finally, on the same map the first Amsterdam Exchange can be seen, with which the present study began.

### Location and design of the Exchange

On 28 April 1607, the municipal administration decided to build an Exchange. Breen, and later Meischke, indicated that an older design was already available: a 'pattern which was first designed for an exchange at the Rokin'.<sup>81</sup> Apparently this design was not of recent date because a committee was appointed to re-evaluate the proposal. When was this design made and by whom was it made? These are questions that will probably remain unanswered. However, it is remarkable that from the beginning, the location for the Exchange was apparently sought in the immediate vicinity of the Dam and the city hall. This now appears to be self-evident, but at the time it was certainly not the case.

As noted previously, the Venice Exchange was located on and around the Rialto bridge and not near Doge palace on the San Marco square. In Antwerp, the new Exchange was planned in 1531 as part of the new city expansion; it would be located far from the central square with the city hall.<sup>82</sup> Finally, the London Exchange, designed by Gresham – which is always referred to as the direct example the Amsterdam Exchange – was built near Lombard Street where the traders traditionally gathered. A previous attempt to build the Exchange elsewhere met with great resistance from the traders and therefore failed.<sup>83</sup>

The Amsterdam exchange business was not located in the area of the Dam. As in London, the most obvious location for an exchange was in the north-western part of the city, where the trading had already been taking place for a century; first in the northern part of the Warmoesstraat and later on the east side of the Nieuwe Brug, on the IJ. The most important inns were also located on the Warmoesstraat.<sup>84</sup> Moreover, it could have been possible to situate the Exchange in the new city expansion on the east side of the city, as had taken place in Antwerp. It is not inconceivable that the Exchange, like other important institutions, would have been located in one of the former monasteries in the south-eastern corner of the city. The location near the Dam must therefore have been a deliberate choice. It seems plausible that the construction of the Exchange was part of a broader programme of the municipal administration. Due to the arrival of merchants from Antwerp following the blockage of this city in 1585, it is known that the economy of Amsterdam was given a major impulse. The municipal administration felt they were compelled to regulate this economic development. The first municipal decrees concerning the exchange business were implemented in 1592. Among other things, they prescribed fixed opening hours for the traders. However, this was only the first step.

The exchange business functioned by the grace of many different intermediaries, such as middlemen, money changers and cashiers,

who also played an important role in banking. Regarding the latter, there was a chaotic situation around 1600. There were far too many types of coins in circulation, and the majority of them were of poor quality. Under these conditions, a range of innovations in the trade only amplified the anxiety of the municipal administration. For example, in 1601 the municipal administration requested information from a number of merchants about how bills of exchange were actually used. The merchants who were invited to make this explanation were all from the South.<sup>86</sup> To counteract this 'monetary confusion', in 1606 the first proposal was made to establish an exchange bank and to eliminate the private money changers and cashiers. Following the example of the Venetian Banco di Rialto, established in 1587, such a bank would also be able to function immediately as a transfer bank. The Wisselbank (transfer bank) was established in 1609 and, as previously noted, was housed in the oldest part of the city hall on the Plaets.<sup>87</sup>

One year after the first proposal for establishing a transfer bank, in 1607 a plan was presented for an Exchange. The preference of the municipal administration for locating the Exchange in the area of the Dam, in the immediate vicinity of the city hall, can be understood in the framework of its attempts to bring order to the financial market. However, achieving a spatial concentration of the stock exchange, transfer bank and cashiers in the area of the Dam, under the supervisory eye of the municipal administration, was not a simple task. As we have seen, the market on the Dam was continually faced with the problem of insufficient space during the entire sixteenth century. The steadily increasing need for market space was repeatedly solved by buying houses and tearing them down. But for the construction of an exchange, this approach was no longer adequate. To this end, a large area of land had to be available all at once. As during the first period of city centre formation in Amsterdam, the only solution was to convert a piece of the Amstel into city land.

The only location that could be found for this was along the south side of the Dam, because on the north side the Plaets and the Vismarkt had been expanded to become large marketplaces that had to be accessible from the water. However, during the purchases of houses by the municipal administration on the Dam, the southern row of houses had been left intact. And in 1603, the opening that had been created during the repair of the lock in 1596 was once again filled in. The houses on this side of the Dam still stood with their backs to the water. The proposal was once again to leave this row of houses intact and to place the Exchange behind them. When the report was published several months after appointing the research committee, the decision was that 'no better situated, less costly and more practical location

for the entire complex in this city' could be found.<sup>88</sup>

It would be interesting to know what the initial doubt was that necessitated a study of the proposal lasting nearly three months. In view of the wording of the decision, it probably concerned two questions: would the costs be excessive and would the building satisfy the expectations? Regarding the costs, building in the water was naturally the first issue. Filling in a piece of ground was of course no longer a problem in Amsterdam, but here it was different. The location near the Dam entailed unusual hydrological problems: the accessibility of the lock had to be maintained and the drainage had to be assured. Therefore provisions had to be made to allow sufficient water to pass through. So simply filling in along the banks would be impossible.

Drawings of the foundations of the building show five masonry water courses: a large one in the middle to allow ships to travel through and two smaller ones on both sides. The two small water courses on the west side were linked to the drainage sluice, the large one in the middle and the two smaller ones on the east side emptied into the lock. The water courses alongside of the main course had to be divided into two on both sides in order to bear the weight of the building above. This was where the multifaceted experience of the *Fabriekamt* was shown; it was not only charged with designing and building public buildings on behalf of the municipal administration, but also with the city expansion, the construction of fortifications, and especially important in this context, the construction and maintenance of all waterworks: the wharves, bridges and sluices.

The work under the Exchange was an entire construction project in itself. Clearly, it was expensive. The fact that the committee still concluded that no 'less costly' location for the building could be found, must therefore be related to some other aspect. Probably the reason for this statement was that the realization of the Exchange would not require purchasing and demolishing a great number of houses on the south side of the Dam. But this would never have provided sufficient space for the Exchange in any case. The costly structure underneath the Exchange was therefore essential. The consequence of the choice to allow the houses to stand was, however, that the Exchange could not be located on the Middendam with an imposing monumental entrance. This would probably have called up the second question: would this important public building then still meet the expectations that play a role with such a building?

After only three months, the master builders of the *Fabriekamt* had apparently succeeded in persuading the committee that it was technically feasible to build the Exchange at that location and that the orientation of the building, with the main façade

on the Rokin, would lead to a dignified result. The study trip of De Keyser and Dankertsz to Londen, discussed previously, to study the Exchange there, took place in the final weeks of the committee's research.<sup>89</sup> They were probably already familiar with the Antwerp Exchange. However, the Royal Exchange was more contemporary in architectural terms.

On 14 July 1607, the municipal administration agreed to the location on the Rokin, and the same committee was charged with the task of 'finding and drafting a design for an Exchange'. On 1 September of that year, two models were then shown to the municipal administration, and the smallest was selected. Although cost considerations certainly played a role in this decision, the administration generously added: 'That the ornamentation of the work would not be seen as a small task or that ten, twelve, or twenty units would be added to a foot in the length, to increase the scale of the work.'<sup>90</sup> No more is known about the course of affairs concerning the design. Only after 22 April 1608, when the first piles were driven and several collapses had occurred in neighbouring buildings, was another study assigned to several gentlemen from the council and the master builders of the *Fabriekamt*. They proposed to demolish these buildings and change the design of the Exchange in such a way that the courtyard would be one arch wider and one arch shorter in length, 'so that the Exchange would have a more pleasing proportion'.<sup>91</sup>

After the necessary research and discussion had taken place, this proposal was definitively rejected on 17 May 1608, but the proposal could indicate that the master builders involved in the project saw a possibility of modifying the composition of the building to be more classical. The version of the courtyard that was actually completed has a width-length ratio of 1:2, which means 6 arches in width and 12 arches in length. If the proposed changes had been implemented, the width-length ratio would have come close to 2:3. However, it was probably more important that both sides were given an uneven number of arches: 7 arches in width and 11 in length. The middle of the sides of the colonnades would then have been taken up by an open bay instead of by a column, as was the case in the completed version.

The proposed change would have led to a totally different result, especially for the two entrances to the Exchange, and there would have probably been less reason to dispute the originality of the Amsterdam Exchange. For that matter, even without the proposed change being implemented, there is no reason whatsoever to consider the design 'as a copy of the London Royal Exchange, which was itself a copy of Dominicus de Waghemakere's 1515 [the date should have been 1531] Antwerp Exchange', as Kuyper was compelled to state in 1980.<sup>92</sup> Such a remark would also have revealed inadequate expert-

ise if it had been applied to a sequence of gothic cathedrals or the series of Palladian villas.

All of the Exchanges in Antwerp, London and Amsterdam discussed here have disappeared, and the original drawings have also been lost. However, drawings are available of the Amsterdam Exchange from a later time, when remodelling and repair were required. There are also the reconstructions of the architect A.N. Godefroy from the second half of the nineteenth century, when architects were diligently searching for a 'national style' and focused special attention on the period that preceded Dutch Classicism.<sup>93</sup> Art history studies have primarily made use of etchings that were made shortly after the completion of these buildings.

Comparisons of the three exchanges always emphasize their similar courtyards, although the etchings show remarkable differences in the architectural implementation. For the Royal Exchange it is also important that – in contrast to the Antwerp Exchange – it had two façades on the street. One of these can be seen on an etching, which shows that the overall design of this façade certainly served as a model for the façade on the Rokin of the Amsterdam Exchange. However, when making the comparison, the observer is struck immediately by the fact that the proportions are totally different and that the design of the Amsterdam Exchange tower is much more refined, as Neurdenburg has noted.

The most striking aspect of the Amsterdam design, however, is the addition of a totally different motif that binds the entire composition together: the bridge that links the recently completed wharves along the Rokin. Neurdenburg also noted this motif, but did not attribute much importance to it.<sup>94</sup> But if we view the first Amsterdam Exchange as a 'urban fact', then it is a building that gave shape for the first time in architectural terms to the transformation of the natural situation of the Amstel into an urban space. A crucial aspect in this process was the change of the orientation in the buildings along the water and the shift from private to public land use along the banks of the Amstel.

To evaluate this change in conception, the interventions on and surrounding the dam during the years around 1600 must be compared with similar interventions in Venice and Paris. In Venice, the closed wooden Rialto bridge was replaced about the same time by a monumental stone construction that provided a view of the Canal Grande (1588-1591).<sup>95</sup> During this time as well, the Ponte Neuf was built in Paris; a bridge over the Seine without shops or additional structures, that linked up with the first architecturally conceived wharf along the Seine (1578-1604).<sup>96</sup> These structures can still be admired today in Venice and Paris. The first Amsterdam Stock Exchange disappeared from the face of the earth at the beginning of the

most recent period of urban transformation. The historical reconstruction presented here hopefully provides an impression of this special moment in the development of the urban space of Amsterdam.

#### Notes

1. Arthur Stratton, 'The Royal Exchange, London – I. The first building', in: *Architectural Review*, no. 249, Aug. 1917, p. 27.
2. In 1845, the new exchange of J.D. Zocher was built on the north side of the Dam. To this end, part of the Damrak was filled in. Fifty years later, still further to the north and following the filling in of yet another part of the Damrak, the third Amsterdam Exchange was built according to the design of H.P. Berlage, which opened in 1903. For the developments concerning the building of the second and third exchanges in Amsterdam, see: Max van Rooij, *Amsterdam en het Beurzenspektakel*. Aarlanderveen (Van Lindonk) 1982.
3. Marius van Nieuwkerk, *Hollands Gouden Glorie. De financiële kracht van Nederland door de eeuwen heen*. Haarlem (Becht) 2005, p. 108. See also: Clé Lesger, 'De wereld als horizon. De economie tussen 1578 en 1650', in: Willem Frijhof and Maarten Prak (eds.), *Geschiedenis van Amsterdam*. Deel II-1: *Centrum van de wereld, 1578-1650*. Amsterdam (SUN) 2004.
4. R. Meischke, 'Het Amsterdamse fabriek-ambt van 1595-1625', in: *Bulletin KNOB*, 93 (1994), no. 3, pp. 102-104.
5. K.H. Schreyll, *Zur Geschichte der Baugattung Börse*. Diss. FU-Berlin, Berlin 1963, pp. 16-18.
6. Stratton, 'The Royal Exchange' (note 1), p. 27.
7. Van Nieuwkerk, *Hollands Gouden Glorie* (note 3), p. 107.
8. E. Neurdenburg, *Hendrick de Keyser, beeldhouwer en bouwmeester van Amsterdam*. Amsterdam, about 1930, p. 40.
9. Salomon de Bray, *Architectura Moderna ofte Bouwinge onses Tijt* (1631). With an introduction by E. Taverne, Soest (Davaco Publishers) 1971, p. 11.
10. Ibid.
11. Neurdenburg, *Hendrick de Keyser* (note 8), pp. 39-40.
12. Nikolaus Pevsner, *A history of building types*. Princeton, N.J. (Princeton University Press) 1976, p. 199.
13. Neurdenburg, *Hendrick de Keyser* (note 8), p. 69.
14. Meischke, 'Het Amsterdamse Fabriek-ambt' (note 4), pp. 100-122. Regarding the very divergent tasks of the *Fabriekambt* and the activities after 1625, see: Boudewijn Bakker, 'De zichtbare stad 1578-1813', in: Frijhof and Prak (eds.), *Geschiedenis van Amsterdam 1578-1650* (note 3), especially pp. 75-77. See also: C.P. Krabbe, *Ambacht, Kunst, Wetenschap. Bevordering van de bouwkunst in Nederland (1775-1880)*. Zwolle (Waanders) 1998, pp. 37-39.
15. P.C.M. Hoppenbrouwer, 'Van waterland tot

16. Aldo Rossi, *The Architecture of the City*. Nijmegen (SUN) 2002, p. 132. From this viewpoint, Henk Engel has remarked that for the Dutch city, the Stadhuis of Amsterdam, the current Palace on the Dam, designed by Jacob van Campen (1648), and perhaps even more the work of the Amsterdam municipal architect Hendrick de Keyser, are worth further study. See: Henk Engel, 'Architectonisch ontwerp en stadsanalyse', in: *OverHolland 1*. Amsterdam (SUN) 2004, p. 26.
17. M.R.G. Conzen, *Alnwick, Northumberland. A study in town-plan analyses*. Londen (George Philip & Son) 1960, pp. 34-38.
18. J.F. Geist, *Passagen ein Bautyp des 19. Jahrhunderts*. München (Prestel) 1969<sup>1</sup>, 1978<sup>2</sup>, pp. 73-75. Breslau is located in present day Poland and is now called Wrocław. See also: Gerhard Nagel, *Das mittelalterliche Kaufhaus und seine Stellung in der Stadt*, Berlin (Gebr. Mann Verlag) 1971, p. 70 and figures 204-210.
19. Miron Mislin, *Die überbaute Brücke: Pont Notre Dame, Baugestalt und Sozialstruktur*. Frankfurt a.M. (Haag und Herschen) 1982.
20. See: Van Rooij, *Amsterdam en het Beurzenspektakel* (note 2).
21. Nagel, *Das mittelalterliche Kaufhaus* (note 18), p. 31 and figures 72-76.
22. Rossi, *De architectuur van de stad* (note 16), p. 23 and 56.
23. Pevsner, *A history of building types* (note 12), p. 27.
24. C.J.P. Lips, *Wandelingen door Oud-Dordrecht*. Zaltbommel (Europese Bibliotheek) 1974, pp. 74-76.
25. W.F.H. Oldewelt, 'Amsterdam's oudste raadhuys', in: *Jaarboek van het genootschap Amstelodanum 28*. Amsterdam 1931, p. 19.
26. F. Schröder, *Die gotische Handelshallen in Belgien und Holland*. München and Leipzig (Duncker and Humblot) 1914, pp. 55-62.
27. M.E. Stades-Vischer, *Het stadhuis te Dordrecht*. Gemeentelijke Archiefdienst, Dordrecht 1985. According to the archaeological research of the Scharlaken House in Dordrecht, the first clothmaker's hall in the city would have been located on the ground floor of this brick house from 1225. Regarding the use of the upper floors, however, nothing is known and therefore we do not know whether or not this building was intended entirely for trade purposes. Herbert Sarfatij, 'Het huis Scharlaken te Dordrecht: de oudste Lakenhal van de stad, vervolgens woonhuis en Waag (13<sup>de</sup> – 16<sup>de</sup> eeuw). Archeologie van een bijzonder huis', in: *Bulletin KNOB*, 93 (1994), no. 2, pp. 41-52.
28. Esther Gramsbergen, 'Lieven de Key, Vleseshal Haarlem, 1603', in: Aimée de Back and Willemijn Wilms Floet (eds.), *Plandocumentatie Kleine Openbare Gebouwen*. Delft (Publicatiebureau Bouwkunde) 2005, pp. 76-79.
29. C.H. Slechte and N. Herweijer (eds.), *Het*

30. *Waagstuk. De geschiedenis van waagge-bouwen en wegen in Nederland*. Amsterdam (De Bataafse Leeuw) 1990, p. 43.
31. From its monumental location on the square, Karl Kiem concludes that the public scales building in Deventer was in fact the most important commercial building in the city; the building also included a clothmakers hall. Karl Kiem, 'Die Waage von Deventer als Handelshalle', in: *Bulletin KNOB*, 93 (1994), no. 2, pp. 53-61.
32. W. Kuyper, *The Triumphant Entry of Renaissance Architecture into the Netherlands*. Alphen aan den Rijn (Canaletto) 1994, pp. 214-215.
33. Schreyll, *Zur Geschichte der Baugattung Börse* (note 5), pp. 13-14.
34. Ed Taverne, 'Van Pont-neuf tot Champs-Elisés, het straatbeeld van Parijs 1600-1914', in: *De straat. Vorm van Samenleven*. Catalogus Van Abbemuseum, Eindhoven 1972, p. 97, with reference to: J.P. Babelon, *Demeures parisiennes sous Henri IV et Louis XIII*. Parijs 1965. Jean Castex, *De architectuur van renaissance, barok en classicisme. Een overzicht 1420-1720*. Nijmegen (SUN) 1993, p. 350 (originally published in Paris 1990).
35. In fact this concerns the second Antwerp Exchange. The stock exchange business began in Antwerp around the middle of the fifteenth century. In 1485, the municipal administration purchased a house in the current Hofstraat which had an irregularly formed courtyard and made this available to the exchange traders. As a result, Antwerp was the first city with an 'exchange' in the modern sense of the word, i.e. where goods were traded only on paper. In 1515, the courtyard was surrounded on three sides with an arcade, designed by Domenicus van Waghemakere. Sonja Anna Meeseure, *Die Architektur der Antwerpener Börse und der europäische Börsenbau im 19. Jahrhundert*. München (Sca-neg) 1987, pp. 21-22.
36. Van Nieuwkerk, *Hollands Gouden Glorie* (note 3), pp. 106-107.
37. Schreyll, *Zur Geschichte der Baugattung Börse* (note 5), p. 17. Meeseure, *Die Architektur der Antwerpener Börse* (note 34), p. 25.
38. Meeseure, *ibid.*, p. 18 and 24.
39. Geist, *Passagen* (note 18), pp. 75-76. Geist refers to the London Exchanges with open stalls for luxury trade goods on the upper floor as one of the possible examples for the later passages. He did not remark upon the astonishing similarity of spatial characteristics. For another reason as well – the affinity for the trade in luxury articles with the stock exchange location – of the many references that Geist makes, the shop galleries above the exchanges in London, Antwerp and Amsterdam are the most likely immediate predecessors of the passages. Since the *Passagen-Werk* of Walter Benjamin, Paris has been known as the cradle of the Passages. The Paris Exchange was located at the Palais Royale around 1800. In the immediate vicinity of the Exchange, the first cov-



ered and lit-from-above passage for the sale of luxury articles was built in the courtyard of this palace in 1786-1789 (although constructed provisionally in wood): the 'Galeries de Bois' (pp. 257-260). The first permanent passage that followed was the Passage des Panoramas (1800), which ends at the Boulevard Montmartre to the north of the Palais Royale (pp. 262-267). In the area between the palace and the boulevard, more passages were built in the years to follow. In the middle of this area, the new Exchange was built between 1808 and 1815 following the design of A.Th. Bronghiart (1807). The courtyard of this 'open gallery exchange' was provided with a glass roof in 1823-1827. According to Walter Benjamin, the heyday of the trade in luxury goods in the passages of Paris was in the 1830s. Walter Benjamin, 'Parijs de hoofdstad van de XIX<sup>e</sup> eeuw' (Exposé 1936), in: idem, *Kleine filosofie van het flaneren. Passages, Parijs, Baudelaire*. Amsterdam (SUA) 1992, pp. 13-26.

39. 'Outside along both side walls, there were twenty "arches" also rented to shops and offices (°) Along the south entrance to the exchange, the city rented six residences and on the north side two residences.' J.C. Breen, 'Topografische geschiedenis van den Dam te Amsterdam', in: *Jaarboek van het genootschap Amstelodanum 7*. Amsterdam 1909, p. 148. This study is still the most important analysis of the written sources concerning the history of the Dam and the buildings upon it. All later studies refer to Breen's study, with or without citing the source, including D.H. Couvée, *De Dam*. Utrecht (Oosthoek) 1968.

40. During the expansion in 1669, the tower was demolished and the bridge on the Rokin side was built over. The southern public entrance to the Exchange and to the shop gallery on the upper floor disappeared at that point. Only the stairway in the side building on the north side was still accessible to the public. Breen reports that as far back as 1660 the eastern gallery had become a *lakenventhal* (cloth merchant's hall). In 1686, the *stadsscherschool* (fencing school) was housed in the western gallery. See: Breen, 'Topografische geschiedenis van den Dam' (note 39), pp. 150-151.

41. Geist, *Passagen* (note 18), p.75.

42. The population growth and the city expansions of Amsterdam in the sixteenth and seventeenth centuries are extensively described in: Ed Taverne, *In 't land van belofte: in de nieuwe stad. Ideaal en werkelijkheid van de staduitleg in de Republiek 1580-1680*. Maarssen (Gary Schwartz) 1978, pp. 112-175.

43. Here the authors primarily used the following sources: Jan Baart, 'De ontstaansgeschiedenis van de stad Amsterdam', in: Michiel Jonker, Leo Noordegraaf, Michiel Wagenaar, *Van stadskern tot stadsgewest. Stedebouwkundige geschiedenis van Amsterdam*. Amsterdam (Verloren) 1984, pp. 15-34. The contributions of H.H. van Regteren Alte-

na and B.M.J. Speet in: W.F. Heinemeijer, M.F. Wagenaar and others, *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*. Ede/Antwerpen (Zomer & Keunig) 1987. J.M. Baart, 'Amsterdam, gewestelijke stad in de middeleeuwen, wereldstad in de Gouden eeuw', in: H. Sarfatij (ed.), *Verborgene steden. Stadsarcheologie in Nederland*. Amsterdam (Meulenhof) 1990, pp. 152-162. The contributions of Ben Speet in: Marijke Carasso-Kok (ed.), *Geschiedenis van Amsterdam*. Deel I. *Een stad uit het niets, tot 1578*. Amsterdam (SUN) 2004. The reconstruction maps of Amsterdam drawn by Casper van der Hoeve and Jos Louwe in the middle ages could have been much more detailed based on the information in the studies listed above concerning the city formation process of Amsterdam, and also the explanatory text requires correction on many points. Casper van der Hoeve & Jos Louwe, *Amsterdam als stedelijk bouwwerk. Een morfologische analyse*. Nijmegen (SUN) 1985; 2003<sup>2</sup>. For that matter, the studies cited here do not attempt to make drawn reconstructions, and in this respect the study of Van der Hoeve and Louwe remains the only one on which further analyses can be based. By also addressing in detail the later transformations of the city centre around the Dam, with the present study we hope in any case to partly answer the criticism expressed by Maurits de Hoog and Rudy Stroink in their review, 'Recensie Amsterdam als stedelijk bouwwerk. Analyse van een methode', in: *Oase*, no. 11 [1986], pp. 5-13.

44. Ben Speet, 'Een kleine nederzetting in het veen', in: Carasso-Kok (ed.), *Geschiedenis van Amsterdam, tot 1578* (note 43), p. 60. Jan Baart has reasons to assume that the Dam was constructed sooner. Baart, 'De ontstaansgeschiedenis van de stad Amsterdam' (note 43), p. 22.

45. Jan Baart, 'De ontstaansgeschiedenis van de stad Amsterdam' (note 43), p. 26.

46. Eef Dijkhof, 'Op weg naar autonomie', in: Carasso-Kok (ed.), *Geschiedenis van Amsterdam tot 1578* (note 43), pp. 63-73.

47. Paul Knevel, 'Vijfde stad in Holland', in: idem, pp. 365-366.

48. Bas de Melker, 'Burgers en devotie 1340-1520', in: idem, pp. 254-263.

49. Jan de Heer, *The towers of Hendrick de Keyser and the horizon of Amsterdam m*. Amsterdam (Duizend en één) 2000, p. 48.

50. Henk Engel, 'Randstad Holland in kaart', in: *OverHolland 2*. Amsterdam (SUN) 2005, p. 38.

51. Reinout Rutte, *Stedenpolitiek en stadsplanning in de Lage Landen (12de-13de eeuw)*. Zutphen (Walburg Pers) 2002, pp. 113-114, and Chapter VI: 'Stedenpolitiek en stadsplanning in het westen'.

52. Jan Baart, 'De ontstaansgeschiedenis van de stad Amsterdam' (note 43), p. 23. Ben Speet also refers to the excavation in 1977 at the location of the Hotel Polen, which showed that the plots of land on the east side of the Kalverstraat had been expanded in an

eastern direction by filling in parts of the Amstel since the end of the thirteenth century. Ben Speet, 'Verstening, verdichting en vergroting', in: Carasso-Kok (ed.), *Geschiedenis van Amsterdam tot 1578* (note 43), p. 84.

53. Speet, idem, pp. 83-85. According to Speet, the Nieuwezijds Voorburgwal first appears in the records in 1333 and the Oudezijds Voorburgwal in 1352. The Nieuwezijds Achterburgwal would certainly have been dug before 1395 and the Oudezijds Achterburgwal possibly even before 1367.

54. Breen, 'Topografische geschiedenis van den Dam' (note 39), pp. 103-114. Oldewelt, 'Amsterdam's oudste raadhuis' (note 25), pp. 13-29.

55. C.H. Slechte and N. Herweijer (ed.), *Het Waagstuk. De geschiedenis van waagegebouwen en wegen in Nederland*. Amsterdam (De Bataafse Leeuw) 1990, p. 47.

56. Bas de Melker, 'Burgers en devotie 1340-1520' (note 48), p. 294. Jan de Heer, in his wonderful and entertaining study about the towers of Amsterdam, mixes up the dating of the construction of various parts of the Oude Stadhuis in every possible way. De Heer, *Het architectuurloze tijdperk* (note 49), p. 70.

57. R. Meischke, 'Drie kerken van Rutger van Kampen' (1964), in: idem, *De gotische bouwtraditie*. Amersfoort (Bekking) 1988, pp. 8-45.

58. Oldewelt, 'Amsterdam's oudste raadhuis' (note 25), p. 20.

59. C.G. 't Hooft, 'Op zoek naar de oudheid van het Middeleeuwse Stadhuis, voorgesteld op het schilderij van Pieter Saenredam, in de burgermeesterskamer', in: *Jaarboek van het genootschap Amstelodanum 32*. Amsterdam 1936, pp. 1-16<sup>d</sup>.

60. Raoul Serrée, *Amsterdam ommuurd, 1481-1601. Het raadsel van de Middeleeuwse Stadsmuur*. Abcoude (Uniepers) 1999. See also: H. Janse, *Middeleeuwse Stadswallen en Stadspoorten in de Lage Landen*. Zaltbommel (Europese Bibliotheek) 1974, pp. 123-127 concerning Amsterdam.

61. Taverne, *In 't land van belofte* (note 42), pp. 116-117. J.W. Verhey, 'Warmoesstraat, Nieuwendijk en Damrak in het midden van de zestiende eeuw', in: Jonker, Noordegraaf, Wagenaar, *Van stadskern tot stadsgewest* (note 42), especially the section about spatial structure, pp. 65-71.

62. C.P. Burger, 'Amsterdam in het einde van de zestiende eeuw. Studie bij de uitgaaf van den grooten plattegrond van 1597', in: *Jaarboek van het genootschap Amstelodanum 16*. Amsterdam 1918, pp. 30-36.

63. Breen, 'Topografische geschiedenis van den Dam' (note 39), pp. 114-116.

64. Ibid, pp. 117-118.

65. Kuyper, *The Triumphant Entry of Renaissance Architecture* (note 31), pp. 222-223.

66. R. Meischke, 'Het architectonisch ontwerp in de Nederlanden gedurende de late Middeleeuwen en de zestiende eeuw', in: idem, *De gotische bouwtraditie* (note 57), p. 186 (originally published in: *Bulletin KNOB*, 1952, no. 5, pp. 161-230). In relation to the

city expansions of 1585 and 1593, land surveys and design activities of Joost Janz. Beeldsnijder were reported. C.P. Burger, 'Amsterdam in het einde der zestiende eeuw. Studie bij de uitgaaf van den grooten plattegrond van 1597', in: *Jaarboek van het genootschap Amstelodanum 16*, Amsterdam 1918, pp. 1-103. E. Taverne also refers to Joost Janz. Beeldsnijder in connection with fortress building activities, but also to Joost Janz. Bilhamer as a surveyor for the planning of new urban areas. Taverne, *In 't land van belofte* (note 42), p. 131 (note 55, with reference to Burger) and p. 134. Finally, Boudewijn Bakker considered Joost Janz. Beeldsnijder and Joost Janz. Bilhamer to be the same individual. To support this argument, Bakker referred to a note from Nicolaes Witsen, who painted a portrait of Beeldsnijder (alias Bilhamer). Boudewijn Bakker, 'De zichtbare stad', in: Frijhof and Prak (eds.), *Geschiedenis van Amsterdam 1578-1650* (note 3), p. 18.

67. For both the Paalhuis and the Waagebouw see: Kuyper, *The Triumphant Entry* (note 31), pp. 214-215.

68. Breen, 'Topografische geschiedenis van den Dam' (note 43), pp. 124-126.

69. Ibid, pp. 128-129.

70. Ibid, pp. 130-131.

71. Boudewijn Bakker, 'De eerste gezichten van de Dam', in: *Kunstschrift 36* (1992), no. 2: *De Dam in vogelvlucht*, pp. 14-16. Regarding the painting of Jacob van Ruisdael, see: Jan Peeters, 'De stad als landschap, de stad als stillevan', in: idem, pp. 20-24.

72. Esther Gramsbergen, 'Continuity and Change. The architecture of public buildings in the centre of Amsterdam', in: François Claessens, Leen van Duin, *The European City. Architectural interventions and transformations*. Delft (DUP) 2004, pp. 118-124.

73. Kuyper, *The Triumphant Entry* (note 31), p. 222. See also R. Meischke, *Amsterdam Burgerweeshuis*. 's-Gravenhage (Staatsuitgeverij) 1975.

74. According to Taverne, after his death in 1590 Bilhamer was succeeded by Adriaen Ockersz. Ed Taverne, *In 't land van belofte* (note 42), p. 134. If Bilhamer, like Hendrick de Keyser, had been appointed as municipal stonemason in the *Fabriekamt*, then according to Kuyper he would have been succeeded following his death by Cornelis Bloemaert, the teacher of De Keyser, who would in turn have been succeeded in 1595 by De Keyser. Kuyper, *The Triumphant Entry* (note 31), p. 222. Kuyper's suggestion fills the gap in Meischke's findings regarding the renewal of the *Frabiekamt* in 1595. Meischke appears to assume that a new position was created for De Keyser and therefore does not refer to any predecessor for him. But he does refer to predecessors for Dankertz and Staets: 'The municipal mason Roemer Gerbrantsz (°) remained in service until his death in December 1594. On 2 February 1595, Cornelis I Dankertz (1536-1595) was appointed to this position. Simultaneously, Hendrick de Keyser

began his work for the city. (\*) Cornelis I Dankertz died several months after his appointment and was succeeded by his son Cornelis II Dankertsz (1561-1634). In June 1595, due to the death of municipal carpenter Adriaen Lenaertsz, this post also became vacant. Hendrick Jacobz Staets (1558 - to about 1630) was appointed to this position.' Meischke, 'Het Amsterdamsche fabriekambt' (note 4), p. 101.

75. Neurdenburg, *Hendrick de Keyser* (note 8), pp. 15-16. Neurdenburg states that Cornelis Bloemaert was appointed to the function of 'Ingenieur voor 't stadts Bouwmeester' (Engineer for the Municipal Master Builder) for the period 1591-1594 (p. 5).

76. Breen, 'Topografische geschiedenis van den Dam' (note 39), pp. 126-127.

77. Ibid, pp. 142-143.

78. Breen is unable to provide any information about this; *ibid*, pp. 141-142.

79. Ibid, p. 144.

80. Meischke, 'Het Amsterdamsche fabriekambt' (note 4), p. 107.

81. Breen, 'Topografische geschiedenis van den Dam' (note 39), p. 145. R. Meischke, 'Het Amsterdamsche fabriekambt' (note 4), p. 102.

82. Messure, *Die Architectuur der Antwerpener Börse* (note 34), pp. 22-23.

83. Stratton, 'The Royal Exchange' (note 1), p. 27.

84. Verhey, 'Warmoesstraat, Nieuwendijk en Damrak' (note 61), p. 76.

85. J.G. van Dillen, 'De termijnhandel in effecten op de Amsterdamsche Beurs' (1927), in: *idem, Mensen en achtergronden. Studies uitgegeven ter gelegenheid van de tachtigste verjaardag van de schrijver*. Groningen 1964, p. 466.

86. Lesger, 'De wereld als horizon. De economie tussen 1578 en 1650' (note 3), p. 147.

87. J.G. van Dillen, 'De oprichting en functie van de Amsterdamsche wisselbank in de zeventiende eeuw 1609-1686' (1928), in: *idem, Mensen en achtergronden* (note 85), p. 466.

88. Breen, 'Topografische geschiedenis van den Dam' (note 39), p. 145.

89. Neurdenburg reported that in mid-June a budget was made available for the trip to London. Neurdenburg, *Hendrick de Keyser* (note 8), p. 68.

90. Breen, 'Topografische geschiedenis van den Dam' (note 39), p. 145.

91. Ibid, p.146.

92. W. Kuyper, *Dutch Classicist Architecture*. Delft (DUP) 1980, p. 29.

93. Eveline Botman and Petra van den Heuvel, *Het tekeningenarchief van A.N. Godefroy, architectuurtekeningen 1841-1896*. Rotterdam (NAI) 1989, pp. 35, 101 and 103-106. This includes a reconstruction of the Amsterdam Oude Stadhuis, pp. 36 and 108-109.

94. For an extensive description of the architecture of the exchange: Neurdenburg, *Hendrick de Keyser* (note 8), pp. 68-70.

95. Beginning in 1525, designs were made by famous architects for this bridge, located in the middle of the most important market dis-

trict of Venice. Ultimately the design of the lesser-known architect Antonio da Ponte was chosen. Da Ponte was proto (building supervisor) of the Magistrato al Sal and had specific experience with hydrological projects. He built a bridge that spanned the Canal Grande with a single arch. The bridge contains small shops. A new aspect is that besides a middle lane, two lanes on the outer sides were included, which provided a view of the space of the Canal Grande. The highest point of the bridge was left entirely open. M. Kaminski, *Kunst & Architectuur: Venetië*. Keulen (Könemann) 2005, p. 52. See also: R.J. Dietrich, *Faszination Brücken: Baukunst – Technik – Geschichte*. München (Callwey) 1998, pp. 144-149.

96. With the construction of a new wing between the Louvre and the Tuileries (1594-1610), a wharf along the Seine was created as public space for the first time. This project linked up with the construction of the Pont Neuf (1578-1604), which connected the wharf along the Louvre with the west point of the Ile de la Cité and ended on the south bank. On the Ile de la Cité, the Place Dauphine was built (1607-1613). On the outer sides of the triangular square, stone wharves replaced the sandy banks of the Seine. The square opens onto the Pont Neuf. In 1614, opposite the entrance to the square at the point of the island, the mounted statue of Henri IV was put in place. Ed Taverne, 'Van Pont-neuf tot Champs-élisés, het straatbeeld van Parijs 1600-1914', in: *De straat. Vorm van samenleving*, Catalogus Van Abbemuseum, Eindhoven 1972, p. 97 with reference to: J.P. Babalon, *Demeures parisiennes sous Henri IV et Louis XIII*, Parijs 1965. Jean Castex, *De architectuur van renaissance, barok en classicisme. Een overzicht 1420-1720*, Nijmegen (SUN) 1993 (original French edition 1990), pp. 347-352. Hilary Ballon, *The Paris of Henry IV, Architecture and Urbanism*, Cambridge, Mass. / London (MIT Press) 1991, Chapters 1 and 3.



**From Vrije Gemeente to Paradiso 125 years as a venue for culture, society and music in Amsterdam**  
Roberto Cavallo and Dirk Zuiderveld

### Introduction

The district along the Singelgracht in Amsterdam has a remarkable history. It is exception-

al not only due to its development at the edge of the city directly behind the city walls, but it is also a space with striking buildings. One of these is the former building of the Vrije Gemeente (a humanistic society) on the Weteringschans, which has been the home of Paradiso since 1968. The building, originally designed as the society meeting hall for the Vrije Gemeente, has functioned for many years as a 'temple' for pop music located only a stone's throw from the famous Leidseplein. From the viewpoint of urban architecture, the building can be seen as a hinge between the large blocks of buildings on the Leidseplein and the elongated, narrower building strip on the Weteringschans on which urban villas have been built. Its position and the related urban architecture, together with the interesting uses of the building, have made it into an important link in the development of its immediate surroundings. This striking building has become a symbol of the city.

The internal transformations that the building has undergone to meet the demands of a present day pop music venue, together with its key position in the city, have given it the role of an urban artefact.<sup>1</sup>

In this article we aim to describe the urban transformations of the location as well as the origin of the building and the various architectural interventions. In the analysis we will pay special attention to the dynamic and constant elements during the transformation processes of the building. In order to provide insight into the diversity of information and sources, we have chosen a chronological structure for the article.

### Location

The first developments in the area date back to the well-known seventeenth century city expansion. The municipal decree of 1657<sup>2</sup> gave the impulse for the construction of the 26 bulwarks which would become the fortifications of Amsterdam. In 1672, the building of the fortified city wall was completed, so that the plans for city expansion, which had been drawn up in 1612, could finally be given shape. A broad canal was dug around the outside circumference of the wall: the Buitensingelgracht. Although the fortifications and the related structures were built at even distances from each other, every bulwark was given its own name and its own specific character related to the position of the bulwark with respect to the city and the surrounding land. The location where the building of the Vrije Gemeente would be built lay between two bulwarks, the Schinkel and Amstelveen.<sup>3</sup> The Schinkel was built in 1658 on the east side of the Leidsepoort (Leidse gate). Amstelveen was the next bulwark to the east, the place where the flour mill 'de Spring' (later called de Spiering) was built in the axis of the Spiegelgracht. Except for the modification of the city gates and the facilities needed for the gates, the area between

these two bulwarks, the Buitensingelgracht and the Baangracht (the current Lijnbaansgracht) did not undergo any clear development for many years. Other than minor modifications of workplaces and storage sheds located on the Lijnbaansgracht, the urban picture at this location remained virtually unchanged until about 1840. In 1844, the city council decided to give the bulwark the Schinkel to the State for the construction of the *Huis van Bewaring* (a prison). The Schinkel had many additional buildings; in Amsterdam it was known as *het Roode Dorp*<sup>4</sup> (the red village) due to the red roof tiles of the houses and sheds. This also became the common name of the first cellular prison in the Netherlands, designed specifically for this location by the architects Van Gendt and Warnsick. The design of the prison complex was based on the Pentonville model prison, which opened in 1842 in London; it was built on the example of the Panopticon.<sup>5</sup> On the side facing the Singelgracht, the prison was surrounded by a half-circle wall. This wall ended in a straight line on the Weteringschans, where the gate building was situated. The decision to situate the entrance to the prison complex on the Weteringschans resulted in the total width of the street being reduced to 13 metres, instead of the original 20 metres. Between the prison and the Amstelveen bulwark, a covered market for fruit, vegetables and flowers was then planned. After much discussion at the municipal level, the plans for the market were ultimately cancelled due to a number of objections concerning the positioning of the Rijksmuseum. The construction of the museum had a major influence on the area in question. The construction of the bridge in the axis of the Spiegelgracht and the traffic passage under the museum required the demolition of the Amstelveen bulwark and its conversion into a canal. A city council decision shortly thereafter opened the way for the public sale of the land between the Singelgracht and the Weteringschans, which later was developed as an area for urban villas.<sup>6</sup> The plots of land on the Weteringschans ultimately went on sale on 28 May 1878. Of the seven building lots for villas, only three were sold. The first lot, immediately next to the prison, was purchased on 9 October of the same year for the price of 25 guilders per m<sup>2</sup> by the 'corporate body' of the Vrije Gemeente; they planned to build the society meeting hall on this land.<sup>7</sup>

### The Vrije Gemeente

This society was established in 1877 due to dissatisfaction with the conservative and rigid attitude of the Dutch Reformed Church.<sup>8</sup> Under the leadership of the Hugenholtz<sup>9</sup> brothers, several hundred members left the Dutch Reformed Church and established the Vrije Gemeente. The association was emphatically not a church and sought religious inspiration both inside and outside

Christendom. The aim was to promote free religion and strengthen ethical awareness, in a free-thinking, non-dogmatic spirit'.<sup>10</sup>

In 1878, the Vrije Gemeente, which meanwhile had nearly one thousand members, held a closed competition for the design of a new society building on the Weteringschans. Six renowned architects were invited to submit designs: A.L. van Gendt, J.L. Springer, I. Gosschalk, N. Vos, J.H. Leliman and G.B. Salm. The rules of the competition specified that the religious beliefs of the society should become visible in the design of the new building, and the architects were given the explicit mandate to design a building that did not look like a church. Like the society itself, the building should break with the tradition of the church in general.

None of the submissions met all the requirements of the society. The design with the motto 'Beginning' by Gerlof Bartholomeus Salm was judged to be the best submission, but did not receive first prize. Only after the executive committee acquired advice from the *Architect des Konings* (government architect), L.H. Ebersson,<sup>11</sup> was Salm was commissioned as the architect for the new building.

## Two designs

G.B. Salm was one of the many architects in Amsterdam during the second half of the nineteenth century who gave shape to a city with a booming economy. The oeuvre of G.B. Salm, who later worked together with his son A. Salm,<sup>12</sup> is extensive and varied in nature and is characterized by a great 'diversity of art-historical styles'.<sup>13</sup> Both father and son were typical eclectic architects: 'Most of their designs show an adaptation of forms chosen from the entire range of architectural history, without preference for a single architectural style, combined into a non-historical collage'.<sup>14</sup>

There are two versions of the design Salm made for the Vrije Gemeente.<sup>15</sup> Both the original design and the realized design, which differed significantly, have the character of a style collage.

The front façade of the original design has a classical structure with three orders and a horizontal cornice as a termination. The middle ressault is crowned with a fronton. The two side façades are emphasized by the termination with a fronton that is higher and larger than that of the front façade.

The classical rounded arch windows, the middle order of the frontal extension, are repeated in a smaller variation in the upper part of the rear extension. The Romanesque double windows in the base of the rear extension do not appear in the front extension, while the rectangular windows of the ground floor and the arched windows of the topmost layer of the front extension do not appear on the rear extension.

The date on this design is 1879; it was therefore made less than five months before the beginning of the construction on 24 May

1879. It is unclear why the design was changed so drastically just before construction began. The fact that G.B. Salm had difficulty with the commission is shown clearly by his request that his son, Abraham, investigate a number of alternative façade motifs for the building at the library of the École des Beaux-Arts in Paris, where he was studying.

Abraham answered him in a letter dated 23 April,<sup>16</sup> slightly more than one month before the beginning of construction, in which he sketched a number of possible solutions for an alternative termination of the middle ressault of the front façade.

However, the front façade that was ultimately realized used a different solution, which showed a strong similarity with two designs of Salm's Amsterdam colleague and fellow member of the architectural society 'Architectura et Amicitia', A.N. Godefroy. These were the designs for the Nieuwe Walenkerk on the Keizersgracht (1856) and the former maternity clinic of the Binnengasthuis on the Turfmarkt (1871).<sup>17</sup> The façades of both of these buildings have a three-part structure with a cornice, where the middle ressault goes through the cornice and ends in a neck gable with a pilaster motif on the sides and the top. At the top of the middle ressault, both façades also have the combination, which is characteristic of Paradiso, of a rounded arch window, flanked by two smaller rounded arch windows (a motif that can also be seen in the sketches of Abraham Salm). Moreover, the Nieuwe Walenkerk has the characteristic Romanesque rounded arch frieze that also outlines the front extension in the implemented design of the Vrije Gemeente.

In the implemented design, the saddle roof with two frontons has been replaced by a hipped roof with the frieze. Consequently, the side façades are given a subsidiary role, which amplifies the emphasis of the front façade.

The rear extension differs very little in both designs. In the implemented design, Salm also has the pilasters protrude on the upper side, which he tops with pinnacles, probably in order to strengthen the coherence between the front and rear extension.

In the new design, only the upper frieze has been modified, and the two other friezes retain a classical character. The arched windows on the upper floor of the front extension have been replaced in the implemented design by the small, double rounded arch windows, later also used in the rear extension.

The changes have resulted in a shift in the stylistic centre of gravity. The first design makes a clearly neo-classical impression and reminds the observer of one of Salm's most well-known buildings, the aquarium of Artis, which was designed at virtually the same time as the building for the Vrije Gemeente. In the implemented design, the Romanesque elements are much more emphatically pres-

ent and it is understandable that some observers have referred to the building as being designed 'in Romanesque style'.<sup>18</sup> However, based on the development of the design and the eclectic working method of Salm, it seems justified to conclude that this is not a building in Romanesque style.

The initially neo-classical design negates the assumption that these Romanesque elements are a reference to the purity of early Christianity and the motto 'Beginning'.<sup>19</sup> As long as it is unclear why the design was modified so drastically, it remains uncertain whether or not this Romanesque symbolism played a role in the modification.

In view of the basic principles of the Vrije Gemeente, it appears unlikely that they sought to give the building a more early-Christian character. However, it is just as improbable that Salm himself could have arrived at that insight if we consider the opinion of Van der Woud: 'The eclectics did not think it was their task to morally improve society using art; they refused to conceive of architecture as an instrument in service of a higher political or religious ideal'.<sup>20</sup>

## The building

The design of the building is symmetrical. It is composed of two volumes, a tall and representative portion on the Weteringschans and a lower and plainer component in between the front extension and the Singelgracht. Although the ornamentation continues over both components, there is a clear articulation. The front extension is somewhat broader than the rear extension and distinguishes itself from the rear extension by the application of stone in the plinth, the classical windows on the ground floor, a number of decorative round windows and the Romanesque frieze near the edge of the roof.

In contrast with the front extension, the rear extension has a somewhat religious character. This is due to its roof shape, its proportions and especially the emphatically present apse on the Singelgracht.

The currently undeveloped plot of land southeast of the building was originally a small public garden, and the adjoining side façade possesses a number of special elements that are lacking in the side façade on the opposite part of the building next to the former prison. This façade contains the service entrance; what's more, the side entrance of the main hall (in view of the fact that the Vrije Gemeente expressly avoided religious connotations, so 'church' is not a suitable name) has become spatially more independent and has been constructed from sandstone. In the design drawings, this asymmetry is also recognizable in the interior of the main auditorium; only the main entrance and the side entrance on the side of the public garden have a portal; the exterior door on the side of the prison is directly accessible from the auditorium. In the implemented version, a portal was also built on the prison side, and

the symmetry in the interior was restored.

Via the main entrance, the symmetrical entrance hall provides direct access to the main auditorium. On both sides of the entrance hall there is a high-ceilinged room on the front façade flanked by a stairway to the mezzanine from which the library, the board room and the residences located above are accessible. The clarity of the symmetrical stairs in the entry hall contrasts with the diversity of the other stairs that provide access to the various levels. The symmetry has disappeared on the other levels and there is no coherence with the architectural articulation of the interior.

The clear definition of the building with two volumes – front extension and auditorium – has not been continued in the interior. The first bay of the rear extension, immediately adjacent to the front extension, is mostly not part of the auditorium. The service entrance, seen from outside, is located in the volume of the auditorium, but provides access to a zone located between the large space of the main auditorium and the supporting spaces of the front extension. This interim zone appears on all lower floors: the cellar, the ground floor, the mezzanine and the level of the first balcony. Only above this does the zone become part of the main auditorium and forms the second balcony. In cross section, this transition can clearly be seen. One result of this solution is that the large arched window in the first bay is divided horizontally; the lower part provides light to the interim zone, while the upper part provides light to the second balcony of the main auditorium.

The main auditorium has a traditional division into three naves. Light cast-iron columns support the balcony and the wooden ceiling, which is flat above the side naves and forms a barrel vault above the middle section of the auditorium. The central section of the barrel vault has been raised. The rise in the ceiling corresponds with the rise in the roof. The auditorium is ventilated through the vertical sides of both rises. The space between the roof and the ceiling of the auditorium has, like the top of the front extension, no function.

The large rounded arch windows above the first balcony give the auditorium, in combination with the cast-iron construction and the great height, a light and spacious character. In the division of the windows, a doubling of the rounded arch motif takes place, where the space between the upper side of the doubling and the underside of the rounded arch of the window is filled by a circle. This is a religious motif that was also used, for example, by Hendrick de Keyser in the West-erkerk and the Zuiderkerk.<sup>21</sup> The use of this motif appears to display Salm's ambivalence with respect to the aspiration of the Vrije Gemeente to 'separate oneself from every traditional piety'.

The twenty leaded-glass windows in the

main auditorium on the ground floor illustrate the open approach of the Vrije Gemeente to religion and ethics. On these windows the Old Testament prophet, Moses, and the Church Father, Saint Augustine, are flanked by the Roman emperor Marcus Aurelius and the philosophers Spinoza and Kant.

The doors in the side façade of the auditorium make the space directly accessible from outside, and in this way literally open the building to the outside world.

Under the entire building is a cellar that follows the plan of the upper building. The spaces along the front façade under the classrooms were used, among other things, for the youth organization of the Vrije Gemeente and were known as the *vooronder* (front-under)<sup>22</sup>.

The shape of the apse in the cellar deviates from that in the auditorium, and provides access to the podium in the auditorium. Next to the apse, there were several spaces for the leader and the speakers. The spaces between the *vooronder* and the rooms next to the apse were probably used for storage.

### Paradiso

Until the 1950s, the building functioned satisfactorily as the headquarters of the Vrije Gemeente. At the end of the 1950s, the building was 75 years old and the society was faced with the fundamental choice of completely modernizing the building or looking into the possibility of a new building. This resulted in a great deal of uncertainty for the society and for Salm's building.

At the beginning of the 1960s, the society decided to move to a new building that would be built in Buitenveldert; they chose Gerrit Rietveld as the architect. After the death of Rietveld in 1964, Van Tricht took over the commission. His building was completed in 1967.

The final Sunday service of the Vrije Gemeente in the old building on the Weteringschans took place on 3 January 1965. After this, the building underwent a period of vacancy and neglect, during which it often became the target of speculation. Its temporary use as the storage facility for a carpet company and the following period of semi-illegal use contributed to the further decline of the building, especially in structural terms. During this period, a number of important elements also disappeared from the interior of the main auditorium: the organ, the large chandeliers and all twenty leaded-glass windows on the ground floor.

The year 1967 was crucial for the future of the building. Following a tug-of-war between the municipality, various developers who threatened the building with demolition, and a group of hippies who demanded shelter at the building of the Vrije Gemeente under the auspices of the youth periodical *Hitweek*,<sup>23</sup> the building was taken over by squatters on Sunday afternoon 29 October 1967. The occupation was of short duration,

but had as consequence that the municipality, and especially the former Alderman Harry Verhey, were put under pressure to speak out about the future of the building. In January of 1968, the *Stichting Vrijetijdscentra Amsterdam* (the Amsterdam Foundation for Leisure Activities) was established; it was to temporarily manage the building. Despite the recurring threat of demolition, on 9 February 1968 the front page of *Hitweek* had an article which stated that the building of the Vrije Gemeente would be known as 'Paradiso' after 23 February. In only a month's time, the building was remodelled, cleaned and equipped to allow the official opening of Paradiso to take place on 30 March 1968.

The developments surrounding the opening of Paradiso turned out to be a harbinger of the future that the building faced under its new name.<sup>24</sup> During its first years, Paradiso was the 'magical creative centre' of the hippie movement. The combination of pop music, miraculous acts, films, light shows and drugs drew international attention. However, the energy and innovative drive of the hippie movement gradually ebbed away, and Paradiso developed with fits and starts into a leading pop music venue.

In 1975, following yet another crisis, a number of new members were appointed to the executive committee, after which the organization was drastically renewed. One of these new members was Huib Schreurs. To signal this new beginning, the white, blue and red outer façade from 1968 was painted entirely white.

Huib Schreurs became general manager in 1977, a position he held until 1990. Under his leadership the organization was professionalized, and its identity as a pop music venue was strengthened. The arrival of punk music in 1977 confirmed the leading position of Paradiso on the Dutch music scene.

In 1981, another far-reaching reorganization took place, and the building was given yet another colour: black to symbolize the beginning of the 1980s. Under the leadership of Schreurs, the programming was expanded and cultural activities took a more emphatic position in the programme. Paradiso became a 'pop music and cultural venue', a change in direction which would define Paradiso until the present day.

### Structural modification

After a rather chaotic period at the beginning of the 1990s, Pierre Ballings was appointed general manager in 1992. He was from the Dutch Ministry of Health, Welfare and Sport, and under his leadership the professionalization and institutionalization of Paradiso were continued. For the first time, plans were developed for a full-scale renovation. After 25 years, the building of the Vrije Gemeente could finally be modified with structural modifications to meet the requirements of a pop music venue. The renovation would ultimately take place in two phases. The first phase was

completed in 1994, and the second, more extensive phase took place from 2002 until 2004.

A thorough structural inventory of the interior in 1993 mapped out for the first time all the changes that had taken place during the 25-year history of Paradiso. Although many smaller renovations had taken place during the years, it was remarkable that the original structure was still virtually intact.

The four main spaces – the main auditorium, the meeting room and the two classrooms on the ground floor – still formed the heart of the building. In the main auditorium the podium had been significantly enlarged and four lower side stages improved the lines of sight. To benefit traffic circulation, two stairways had been added to the first balcony along with two stairways from the first to the second balcony. A bar and various technical facilities were placed under the first balcony. The structure that previously supported the organ, which had been used for a number of years as a DJ space, was largely demolished and the lower portion was used to expand the second balcony.

The meeting room had been enlarged by breaking out the wall to the board room and was used as a second auditorium. The classrooms were being used as reception rooms and offices and the double ceiling height was utilized to install interim floors. In the entry hall, the most important change was the addition of a draught-free portal. Apartments that previously existed on the second story and in the attic of the building were vacant.

The zones of the building that were less well defined programmatically had undergone the greatest changes. The cellar offered a location for a range of support functions: dressing rooms, a workshop, beer refrigeration, beverage storage, printing shop, technical spaces and more offices. The open zone between the front extension and the main auditorium was used at all levels for supplementary functions. The cellar contained the beverage store and print shop; on the ground floor, toilets and a cloak room had been installed; a coffee shop was operating on the mezzanine; and at the level of the first balcony, extra toilets and space for an extra passage to the second auditorium had been installed. The original links between the stories had been left virtually unchanged.

In the design from Studio di Architettura (Eric Hulstein, Umberto Barbieri) for the first phase of the renovation, the various traffic flows – visitors, artists and staff – were streamlined, and the architectural coherence between the modifications to the original building was strengthened. Extra space was created by moving all offices to the uppermost two stories of the front extension. A separate stairwell from the ground floor provided access to the offices. The vacant classrooms on the ground floor were utilized for the reception area and the cloakroom, which were designed in relation to the new

entrance portal. The double height of these spaces was utilized to install a new mezzanine to create extra public space. The partitions between the former classrooms and the entry hall were opened so that the mezzanine became a visual part of the entry hall. In the main auditorium, the added stairways were removed.

The cellar became accessible for the public through the addition of a stairway from the ground floor; the new toilets were also installed here.

In addition to the new stairways to the offices and the cellar, the zone between the front extension and the rear extension also provided space for a lift. The space of this zone that is part of the second balcony was made spatially independent and removed from the main auditorium. In the spaces thus created, new stairs from the first to the second balcony were installed and the space could be used for a number of support functions. The original depth of the main auditorium, which is equivalent with the visible volume on the outside, could then only be seen on the inside from above the third balcony, which was used for the spotlights.

The outside of the building remained unchanged, but in accordance with Paradiso tradition it was given another colour that reflected the developments in the organization and the building. All paint layers were removed from the brick façade, and for the first time in more than 25 years the building could be seen as it was originally built. It recovered its monumental position in the historical urban landscape, and in this way reflected the status achieved by Paradiso in the world of Dutch pop music and culture.

Beginning in 1997, Studio di Architettura worked on the design of the second phase of the building renovation. The initial mandate was to expand the capacity of the main auditorium by enlarging the second balcony and to improve working conditions by creating a covered loading platform on the side of the former public garden. In addition, the ventilation and electrical installations would be entirely renewed.

An important additional requirement was that Paradiso would remain open as much as possible during the renovation. During the entire eighteen-month renovation, Paradiso would be closed for only four weeks, during which the most drastic construction activities were completed in the main auditorium.

The mandate was expanded to build a new cellar as storage space under the former public garden; as a result, the existing cellar, after having been deepened, could be used as a public space. This also led to the complete renovation of the cramped and outmoded dressing rooms in the cellar. In addition, a bar was installed on the first balcony and the small auditorium was renovated. The bar in the small auditorium was moved to the adjacent space, which returned more of the original character to the small auditorium and



provided it with more usable space for concerts.

In 2000, Studio AI (Dirk Zuiderveld, Roberto Cavallo) took over the renovation mandate from Studio di Architettura.

Due to the tragic café fire in Volendam on 1 January 2001 and the resulting stricter enforcement of fire safety requirements, the usage permit of Paradiso was amended in the summer of 2001. Although Paradiso always assured fire safety in close consultation with the fire department, the fire department had imposed supplementary requirements for the escape routes. During a period of only two weeks, three new emergency exits were realized in the outer façade.

The supplementary fire safety requirements also had consequences for the design of the second phase. An emergency stairwell was installed that linked all the floors accessible to the public. Several stairways were widened, along with many doors.

For that matter, in 2004 it would turn out that the extra requirements imposed by the fire department based on the Building Act were not justified. Many of the drastic measures to ensure compliance that were carried out in 2001 and during the implementation of phase two were not actually required. However, some of the damage caused to the building during these modifications cannot be restored.

In the meantime the mandate had become so extensive that changes would take place almost everywhere in the building. As a result, it became possible to improve the total appearance of Paradiso, and this would become an important supplementary aim of the project. The point of departure was the maintenance of the special atmosphere of the building, the unique combination of monumental nineteenth century architecture and the contemporary dynamics of a pop venue.

The coherence of the various spaces in the building was strengthened by fully linking a number of small structural modifications with the original materials and details of the building. This linkage was improved by the consistent application throughout the entire building of a new colour scheme, which was somewhat lighter in character. Due to the colour choice, the monumental architectural elements and the rich detailing were given more emphasis. The leaded glass was restored or rebuilt at a number of locations, and the original lighting fixtures from the main auditorium, of which only a single example was still intact, were copied and reinstalled at the original locations.

The new elements of the project that impacted the image of the building were the following: the loading platform, the second balcony, the new stairwell, the artist's foyer in the cellar and the three bars. These elements were constructed of materials which, to a greater or lesser extent, clearly distinguished themselves from the existing building, but

were realized as much as possible within the original architectural design and structure of the building.

The covered loading platform was the most striking change on the outside of the building. The rhythm of the design and the architectural means used were based on the existing building, while the materials used are clearly different. The combination of galvanized steel and concrete gives the addition a contemporary character and creates a respectful contrast with the materials of Salm's design.

Zinc was also used in the two new ventilation towers on the roof of the main auditorium, which echo the two towers that were part of Salm's original design, but were never built.

In the interior, the zone between the front extension and the rear extension once again underwent an important change. The use of the intermediate zone on the side of the new construction has remained virtually the same as it was during phase one, and the stairway to the offices and the lift form an important part of the internal organization. On the other side of the building there was more fundamental change: from the level of the cellar to the second balcony, all previous uses were replaced by a new stairwell that links all these levels for the public. To function as an escape route, it was essential that a direct connection with the outside was created. The original service entrance on the side of the former public garden was copied and in this way reflects the development of the public space around Paradiso: the original public garden has partly become the loading space for Paradiso and has partly become a building lot, while on the side of the former prison, a small public square was created on the roof of an underground bicycle parking facility.

The materials used in the new stairwell link up with those used in the original building; white oak, plaster work and wooden mouldings. The grey-green steel railing, built with adhesive, creates a contrast that is characteristic of the project.

The second balcony along the side façades distinguishes itself clearly from the existing balcony. The steel construction was developed within the architectural rhythm of the building and it is suspended from the roof structure. The middle portion of the second balcony is a reconstruction. The original cast-iron balustrade elements have been reused, but the position, main design and other materials are not original. The character of the new artist's foyer clearly deviates from the original building. The perforated steel screen between the hallway and the foyer, the lighted polyester panels in the bar and the modern furniture give this space, in combination with the original masonry arches, a contemporary feeling.

On 28 November 2004, when the festive reopening of Paradiso took place, plans for

new renovations were already in development: the opening is only an interim station on a continuous journey of change.

### Urban artefact

During the 125 years of its existence, the building of the Vrije Gemeente has acquired an important place in the cultural and societal landscape of Amsterdam. The transformation by a society building to a pop music venue has increased its importance in and for the city.

The economic, cultural and urban architectural developments in the immediate surroundings of the building have strengthened this position. During the twentieth century, the area around the Leidseplein had developed to become the most important entertainment centre of Amsterdam; in addition to a large concentration of restaurants and cafés, the area contains a number of leading theatres and cinemas. Due to the conversion in the 1980s of the neighbouring prison complex into apartments, food service facilities and the De Balie cultural centre, Paradiso has become linked directly with this entertainment centre.

The building functions as an urban architectural hinge between the large blocks of buildings on the Leidseplein and the elongated and narrower strip with urban villas on the Weteringschans (see the introduction). This hinge function has been given extra importance due to the fact that the building marks the limit of the entertainment centre of the Leidseplein. The relatively autonomous position of the building is strengthened even further due to the construction at the end of the 1990s of a public square on the roof of an underground bicycle parking facility located between Paradiso and the former prison.

The successful transformation of a society's building to a pop music venue was made possible by the combination of a large auditorium, also suitable for pop music, and the programmatic flexibility of the other spaces. Due to this flexibility, Paradiso was able to experiment with a pop music programme that was new to the Netherlands and in this way has had a major influence on the development of other pop music venues in the country. This continuous process of rebirth has lasted until the present day.

The special position of the building in the urban fabric and the important and continuing contribution to the cultural and societal climate of Amsterdam resulting from its transformation and change make this building into an excellent example of an urban artefact.

### Notes

1. As Aldo Rossi states in his *Architettura della città*. Padua (Marsilio Editore) 1966; Dutch translation: *De architectuur van de Stad*. Nijmegen (SUN) 2002, an urban artefact is a building or monument that, irrevocably linked to its locus, can serve as a memory

support, as a symbol of the city.

2. The municipal decree was signed by the burgomasters C. van Vlooswijk, G. Schaep, J. Huijdecoper and A. de Graeff as reported in J. van Eck, *De Amsterdamsche Schans en de Buitensingel*. Amsterdam (P.N. van Kampen & Zoon) 1948, p. 108.

3. *Ibid.*, p. 144.

4. *Ibid.*, p. 145.

5. An extensive discussion on this topic can be found in T. Morris, *Petonville. A sociological study of an English prison*. New York (Routledge) 2000.

6. The book *Amsterdam als stedelijk bouwwerk* by Casper van der Hoeven and Jos Louwe (Nijmegen [SUN] 2003<sup>2</sup>), provides an extensive description of the transformation of this part of the city (beginning on page 77). The changes on page 83 are well illustrated with schematic drawings.

7. Van Eck, *De Amsterdamsche Schans en de Buitensingel*, p. 148.

8. (Anonymous). *De Vrije Gemeente*. Amsterdam s.a., p. 1.

9. The brothers Ph.R. Hugenholtz and P.H. Hugenholtz were two Amsterdam clergymen; following a conflict over the confessional formula, they distanced themselves from the *Nederlands Hervormde Gemeente* (Dutch Reformed Church) to form a new religious group, as described in: L. Mutsaers, *25 jaar Paradiso. Geschiedenis van een podium, podium van een geschiedenis*. Amsterdam (Jan Mets) 1993, p. 11, and in: J. Hartman, *De Vrije Gemeente. Verleden, heden en toekomst*. Amsterdam (Vrije Gemeente) 1997, 2001, p. 2.

10. Hartman, *Vrije Gemeente. Verleden, heden en toekomst*, p. 6.

11. L.H. Ebersson (1822-1889) was a well-known architect and was frequently asked to be a jury member for architectural competitions. In this function, he was involved, among other things, with the competition for the Amsterdam Exchange.

12. G.B. Salm (1831-1897) established an architecture bureau with his son, A. Salm (1857-1915) in 1881, where they often worked together on designs.

13. In J. Kuyt, N. Middelkoop, A. van der Woud, G.B. Salm & A. Salm Gbzn – *Bouwmeesters van Amsterdam*. Rotterdam (010) 1997, an essay is included from Auke van der Woud about eclecticism: 'Architectuur voor een nieuwe geschiedenis', pp. 10 ff.

14. *Ibid.*, pp. 10-11.

15. In the article by R. Hoogewoud and Louis Feisser, 'Vrije Gemeente / Paradiso moet blijven', in: *Wonen-TA/BK*, nr. 18, 1975, these two variants were published for the first time, p. 15.

16. In Kuyt, Middelkoop and Van der Woud 1997, sketches from this letter are included, p. 20.

17. See for example *ibid.*, p. 11, and G. Kemme (ed.), *Amsterdam Architecture*. Amsterdam (Thoth) 1987, p. 78.

18. In Hoogewoud and Feisser 1975, it is sta-

ted that the building of the Vrije Gemeente was 'titled' as such by contemporaries; however, no sources are given, p. 16.

19. In Hoogewoud and Feisser 1975, this hypothesis is expressed, although cautiously, p. 15.

20. Kuyt, Middelkoop and Van der Woud 1997, p. 12.

21. In W. Kuyper, *Dutch Classicist Architecture*. Delft (Delft University Press) 1980, design drawings of De Keyser and photographs of both churches are included, see pp. 337, 340, 341.

22. The book *Vrije Gemeente* includes a photograph with a description of the space.

23. Willem de Ridder was the driving force behind this periodical. Together with Ruud Tegelaar (Youth and Music), Matthijs van Heijningen (Sigmacentrum) and Koos Zwart, de Ridder sought a building that was suitable for the Provo activities as described in *25 jaar Paradiso: geschiedenis van een podium, podium van een geschiedenis*, pp. 13-19.

24. In Mutsaers, *25 jaar Paradiso*, the history of the origin and the first 25 years of the existence of Paradiso are described extensively.



## The Oostelijk Havengebied (eastern harbour area) of Amsterdam and the railway line: architectonic interventions with an eye to urban continuity

Roberto Cavallo

The constant transformations of the city and the accompanying architectural issues are very interesting topics to study. With special attention to the Dutch City, the above themes are extensively addressed in the Urban Architecture MIT<sup>1</sup> of the Faculty of Architecture, Delft University of Technology. The research programme focuses specifically on studying the relationship between urban transformations and architectonic interventions. Due to an approach in which education and research activities are interwoven, students and lecturers work together in the 'Masters Thesis Studios' of Hybrid Buildings/Urban Architecture on current changes at a number of crucial locations in the Randstad.

In this article, several results from one of these Masters Thesis Studios will be discussed. Firstly, the general themes concerning the project location will be addressed, then I will provide an explanation of the 'Master Plan' proposed by the students, and I will end the article by presenting a number of projects that have been worked out by individual students.

### The eastern harbour area of Amsterdam and the railway zone

In the past three years, the Amsterdam Masters Thesis Studio has concentrated on the area around the railway zone in the Oostelijk Havengebied (eastern harbour area). Viewed historically, the inner city and the eastern side of the waterfront of the IJ have not been linked with each other since the seventeenth-century expansion of Amsterdam. In fact, this part of the city has always had the character of an outlying area. Due to the harbour and industry being located there, people have always sought to separate this location from the rest of the city for many reasons. The separation was first realized with the construction of the Plantage. After the construction of the railway dike around 1880, this part of the city became even more isolated from the historical city centre. With the further growth of the harbour and industrial activities, the railway was expanded with various branches in order to provide direct railway access to piers and warehouses. Over the years, the rail traffic increased, and the further development of the harbour islands was partly determined in functional and morphological terms by the presence of the railway. The area in question has been split into two sections by the railway dike. In the section on the IJ to the north of the railway, where the islands KNSM and Java were built, the destination primarily concerns the harbour. The islands Kattenburg, Wittenburg and Oostenburg south of the railway, constructed soon after the seventeenth-century city expansion, offered space to the harbour and industry, and were later used for residential construction.<sup>2</sup>

After the harbour activities moved elsewhere, along with most of the industry, the location – with its unique geographical situation – offered a great deal of space for new development. The city council had the intention of strengthening the image of Amsterdam as a 'city on the water' by developing the waterfront of the IJ. New buildings on the former harbour islands to the north of the railway, the area along the IJ and the expansion of the Central Station were intended to give shape to this idea. Large-scale projects such as the KNSM and Java islands and the Borneo Sporenbrug have been completed in the meantime. In their design and realization, the urban designers attempted to find linkage with the urban planning and the architectonic characteristics of the inner city of Amsterdam. This is especially the case with the

Java island. This approach has largely been successful; these projects have become highly desirable residential locations and are very widely known inside and outside architectural circles.<sup>3</sup>

In addition, the new waterfront of Amsterdam on the IJ is characterized by a strip of land between the water and the railway which contains the new Muziektheater (music theatre), the Passenger Terminal and a number of new buildings designed by renowned architects.<sup>4</sup> Despite the close proximity to the city centre, it must be noted that these latter buildings do not link up seamlessly with the inner city. Although this is often presented in another light in the sales brochures, the size of the building plots and the ultimate design and scale of these realizations have more in common with the former harbour warehouses than with the canal-side houses. In any event, we can ascertain that the waterfront of the Oostelijk Havengebied of Amsterdam has been completed with the realization of these buildings.

### Theoretical framework

In the design studio, the first data were collected and an inventory was made in an easily usable digital database. Besides collecting insightful information, at the same time we began with brainstorming about the location and its relationship to the city. From this discussion it emerged that in view of the recent developments, a number of unsolved problems have continued to exist, especially on the south side of the railway. Here as well, projects have been completed recently. The demolition of several empty buildings on the terrain of the former Stork factory<sup>5</sup> created the space for the construction of the INIT complex.<sup>6</sup> In addition, the housing project Het Funen<sup>7</sup> was completed in a triangular space enclosed by the railway, the Cruquiskade and the blocks of buildings on the Czaar Peterstraat. Finally, the public spaces in the area of the Czaar Peterstraat underwent a major renovation in an attempt to provide linkage with the developments on the other side of the railway.

One of the results of the analysis of the area conducted in the studio, was that despite the intrinsic qualities of the recently completed building projects, this location as a whole is lacking in coherence in terms of urban planning and architecture. The conclusion of the analysis was that no satisfactory solution could be found for the problem of the railway barrier. The presence of the large railway shunting yard, previously part of the Stork complex and no longer used today, makes the separation between the two sides of the railway even more noticeable. In order to provide a better integration between the strip of new construction to the north of the railway dike and the realizations to the south, the redevelopment of this railway shunting yard could play an important role. In reality, however, the ownership situation<sup>8</sup> of this

shunting yard makes possible interventions in this area very problematic. Therefore, we chose to make a further investigation of this area. By going beyond what project developers and the municipality believed to be realistic and feasible, we could, by means of experimental interventions, map out possible future scenarios.

It soon became clear that answering the 'how' and 'why' of these experimental interventions required a suitable theoretical foundation to prevent every project from remaining an exercise in itself. The first thoughts about the theoretical framework concerned possible visions of the railway in relation to the city. My own proposition is that the railway can be seen as a series of architectonic elements that strongly influence the form and spatial development of their surroundings. The direct consequence of this interpretation is that all interventions in the city that focus on building and/or modify the railway must be seen as architectonic tasks.

To support this proposition, I used the writings of Kevin Lynch and Aldo Rossi on this topic. One of the important points of departure of both the authors is that they view the city as an architectonic construction that has developed in the course of time. While Kevin Lynch in his book *The Image of City*<sup>9</sup> writes about the perception of the city, Aldo Rossi, in his book *De architectuur van de stad*<sup>10</sup> (*The Architecture of the City*) focuses primarily on its construction. Perception and construction of the city are complementary concepts, both being instruments to study the relationship between the city and the railway.

Kevin Lynch places the contents of the 'city images' in five categories of elements: 'paths, edges, districts, nodes and landmarks'.<sup>11</sup> With respect to paths, he contends that 'those are the channels along which the observer customarily, occasionally, or potentially moves. They may be streets, walkways, transit lines, canals, railroads'.<sup>12</sup> In other words, according to Kevin Lynch, the railway, as one of the paths, is an element that enables us to perceive the city. In the section of his book where Rossi refers to the generating elements of the city, he emphasises the fact that, 'To define primary elements is by no means easy. When we study a city, we find that the urban whole tends to be divided according to three principal functions: housing, fixed activities and circulation. Fixed activities include stores, public and commercial buildings, universities, hospitals and school. In addition, the urban literature also speaks of urban equipment, urban standards, services and infrastructures. To simplify matters I will consider fixed activities as included within primary elements'.<sup>13</sup> The railway is an infrastructure, one of the fixed activities referred to by Rossi, and as such it is also one of the *primary elements*. These are elements which are 'capable of accelerating the process of urbanization in a city, and

they also characterize the processes of spatial transformation in an area larger than the city. Often they act as catalysts.<sup>14</sup>

If we place the assertions of both authors next to each other, we can ascertain that the railway is one of the generating elements of the city that often functions as a catalyst and provides the possibility of perceiving the city. As a result, an architectonic perspective is linked to the construction of viaducts, bridges and other elements that form the railway.

Another one of Rossi's interesting points of departure is the concept of continuity of the urban space, as he describes in the article 'I problemi metodologici della ricerca urbana'.<sup>15</sup> In this article, Rossi explains that all events that have taken place in a city, or a specific part of the city, have a common nature and that there are no fundamental interruptions in this series of elements that are situated in the same city (or a part thereof). If we apply this theoretical framework to our intervention area, we would be able to view the railway as an element of transition and not necessarily as a barrier.

#### Master Plan

The above propositions and thoughts about the relationship between city and railway were addressed extensively in the framework of the Masters Thesis Studio. The way in which the students formulated their plan of approach with respect to the location was influenced to a certain extent by this theoretical background. In fact, the joint Master Plan for the location is based on the view of the city and railway as architectonic elements and on the conception of the continuity of the urban space. These points of departure have made it possible to include the north and south sides of the railway in a proposal for an intervention in which the railway itself no longer has to be an unbridgeable barrier.

One of the aims of the Master Plan is to create an urban fabric in which both sides of the railway can be integrated. In the figures included in this article (Figure X, Figure Y, etc.) the students indicate in which areas surrounding the railway construction can take place. As stated previously, an important characteristic of the location is that it is sliced in two by the railway. As a result, all large plots of land have been cut into at least two parts. For every plot of land, it is essential that a link is established between the part to the north of the railway and the part to the south. Different subdivisions or combinations of the railway create interesting interim areas that contribute to the apparent narrowing of the railway infrastructure and its physical impact.

Other themes of the Master Plan concern the establishment of general rules, such as maximum building heights and building alignment. The theoretical approach sketched above has, from the viewpoint of the perception of the city, a direct influence on the way in which the façades of the new buildings

and the railway react to each other. Via the façades on both sides of the railway, the architecture of these buildings plays a special role in the interaction between new and existing blocks. At the same time, the railway section of the project becomes not only an engineering task, but is also an architectonic theme that must be solved within the blocks. The presence of the railway in or next to the parcels of land contributes to the hybrid character of the blocks.

Due to its combination of ideas and construction possibilities, this Master Plan provides a starting point for the further development of architectonic proposals. The empirical approach that has been used for drawing up the Master Plan only determines the basis for the various tasks. Additional architectonic solutions are not explicitly included in the plan in order to provide space for their individual completion by the students.

The plans that are presented here give an idea of the broad variation of approaches that the students have chosen with respect to the Master Plan and the location. Although the design studies do not always link up with the expectation of the research, the results of these projects have been very positive. An important question that all students have asked themselves is: how can the theoretical framework be used as a point of departure for the architectonic interventions?

#### 'In het recht(e) spoor' (On the right track), Martin Elso

Martin Elso worked out his proposal by following the Master Plan's main principles in their entirety. First he studied how to deal with the partial substitution of the existing railway yard by building a new viaduct at the same height. He treated the new viaduct as an 'urban basement' under, above and next to which new functions could be housed. His initial approach to the project was very technical. While investigating how to combine the realization of the railway and construction in general, he came across many interesting technical aspects that are clearly visible in the preliminary design. He thoroughly analyzed the problems of the foundations, the acoustics and the vibrations for both the railway and construction.

The scale of this project recalls the one of the new interventions recently completed on the IJ waterfront; the 'Detroit' and 'Chicago' buildings are good examples.<sup>16</sup> The project's position is strategically chosen: exactly on the intersection between the Czar Peterstraat (an important urban axis) and the railroad underpass already planned by the municipality of Amsterdam. In terms of architecture, the main theme was how to make a building which fronts on both sides of the railroad, thereby also functioning as a gate to the historical centre of the city.

Martin looked for a very clear solution in terms of size and position of the building. The

outlines and shape of the building follow the urban texture of the existing blocks of building at the south side of the railway. On the north side and parallel to the railway tracks, he designed a long elevation, characterized by the semi-open courtyard ending in the gate and continuing on the other side in the Czar Peterstraat. Due to its strategic position and its great size, Martin decided to look for a very representative function for the building; he chose the new main Court of Justice for the city of Amsterdam. The programme and requirements for such a public building were difficult to solve on this complicated location. The parking garage, storage and some temporary residential facilities are situated on the ground floor, partly under the railway viaduct. Offices and facilities are situated directly above the basement, which contains shops, along the boulevard parallel to the railroad. Through the main entrance, located in the semi-open courtyard, the visitors can access the main common hall positioned directly on the railway. This main hall, interpreted and designed as a raised covered square, is the core of the project. Here we can find all the different rooms of the Court inserted as hanging blocks and defining the rhythm of the huge glass roof. The materials and layout of the elevations contribute to the idea of giving a massive image to the building. While entering the semi-open courtyard and looking towards the gate, the visitors can see all the layers of the project: the urban blocks marking the underpass, with the visible railroad level covered by the main glass hall located above. In this project, the infrastructure and the building are combined in a very substantial fashion.

#### 'Urban Living', David Philipson

The approach of this project is based on the problem of how to emphasize the connection between the two sides of the railway. The building alignment, the shape of the blocks and the re-use of the marshalling yard, which were so important for Martin Elso's proposal, are only the starting points for this second project. The attempt to design a complex with a unitary architectural language is far more important to this project than fitting it into the outlines of the Master Plan. The main theme, how to link the two parts of the city separated by the railway, is the inspiration for the symbolic architectural interpretation: crossing the railway becomes an opportunity to create a building that stands as a gate to the city centre.

This 'Hybrid Building' is the programmatic sum of the heterogeneous functions organized around an inner courtyard. A cultural centre, gymnasium, supermarket and other smaller facilities are integrated with offices and with dwellings above.

David Philipson worked out his intervention as a sculptural building flowing together with the complex surroundings. Although the railway (divided into two zones) and the park

literally slice the project into strips, there is a strong will to interlace all the different parts of the site through the building. The design of the inner courtyard as an important public space was crucial during the development of the project. Besides serving as an access to the various functions, this space works as a filter between the busy road at the north side and the quieter south side of the railway zone. The problem of circulation around and inside the intervention is solved by constantly looking to the relationship between the possible users and the surrounding space. Materials and details of the complex are handled with special care. The result is a very interesting proposal that claims the autonomy of the building in a context where the infrastructure plays a primary role.

#### 'Beauty in the Margin', Leander Moons

The current state of the location along the railway as a marginal context, as 'leftover' space in the city, provides the opportunity to take a completely different position towards the problems sketched out in the Master Plan. Operating at the edge of the site, in a zone between railway and water, Leander Moons designed his Beauty & Health centre using the core of the building as the starting point of his project. The crossroads where a slow traffic route parallel to the railroad meets an existing road marks the position of the complex, which houses a beauty centre, a gym and a swimming pool. Its form, structure and dimensions are the result of a design process based on the multiple transformation of a block of canal houses typical of Amsterdam's historical centre. The visual interaction between the passers-by along the waterfront and the customer of the beauty complex is a very important issue to understand the project.

From the slow traffic route passing along the entrance of the building, the visitor can catch a glimpse of the deepened gardens as well as a wing of the covered swimming pool. The building requirements are carefully combined with aspects like the natural and artificial illumination and the acoustics of every space. Cold, massive and warm materials are combined in order to strengthen the experience of the customers when they enter the specific spaces of the complex. The functions that are benefited by a higher degree of intimacy are strategically placed under the water level. Although shape and position of the building were not generated by the Master Plan, there is a strong will to link the project with this context. The way the slow traffic route passes through it, the visual relations between inside and outside, the way the building meets the water and last but not least, the completion of its form inspired by the historical city blocks create the indirect but significant connections between the building and this particular site.

## Notes

1. Research programme 'Urban Architecture MIT: Modification, Intervention and Transformation of the Built Environment', Faculty of Architecture, Delft Technical University.
2. See also J. van Eck, *De Amsterdamsche Schans en de Buitensingel*. Amsterdam (P.N. van Kampen & Zoon NV) 1948.
3. See also J.E. Abrahamse, A. Jolles e.a., *Oostelijk Havengebied Amsterdam*. Rotterdam (NAi Publishers) 2003.
4. This refers to the recently completed buildings in the Oostelijk Havengebied of Amsterdam. Examples of these buildings include the 'Detroit' building designed by AWG Architects, the 'Chicago' building of Rapp & Rapp and the apartment building 'De Loodsen' designed by Köther and Salman.
5. The former terrain of the Stork factory is located on the Oostenburgereiland on the south side of the railway.
6. The Czaar Petergebouw, also known as INIT, is the first new building that was completed on the Oostenburgereiland. In this building, designed by Groosman and Partners Architects, the 'Werf Binnenstad' is combined with commercial functions.
7. The Funen project comprises an elongated apartment complex on the Cruquiuskade, an apartment building 'de Sporenboog' along the railway, and an inner area with urban villas, 'het Funenpark'. In total this project contains 565 residences. The Master Plan is a design of the Architecten Cie.
8. The railway, railway dike and shunting yard are owned by the Nederlandse Spoorwegen (Dutch Railways). The wharf and a strip at least three meters wide along the water are owned by the municipality.
9. K. Lynch, *The Image of the City*. Cambridge, Mass. (MIT Press) 1960.
10. Aldo Rossi, *De architectuur van de stad*. Nijmegen (SUN) 2002.
11. Lynch, *The Image of the City*, p. 46.
12. *Ibid.*, p. 47.
13. Rossi, *De architectuur van de stad*, p. 91.
14. *Ibid.*, p. 93.
15. The article 'I problemi metodologici della ricerca urbana' (Methodological issues in urban research), was included in the compilation: *La formazione del concetto di tipologia edilizia*. Venetië (CLUVA) 1965. The article was also published in: Aldo Rossi, *Scritti scelti sull'architettura e la città*. Turijn (CittàStudiEdizioni) 1975.
16. See note 2.

## [Polemen]

### Book review

Guus Borger

Wouter Reh, Clemens Steenberg & Diederik Aten

**Zee van land. De droogmakerij als atlas van de Hollandse landschapsarchitectuur (A sea of land. Land reclamation as an atlas of Dutch landscape architecture)**  
Amsterdam (Architecture & Natura), 2005, 340 pages

In this voluminous and beautifully-illustrated book, the authors take the reader on a search for the authentic landscape architecture of North Holland land reclamation. Their aim is to analyze and typify the design language of this land reclamation in such a way that its design instruments are exposed and a framework is established in which the form of the historical man-made landscape can be updated. In a time in which urbanization and restructuring are advancing unrelentingly, also in the rural areas of North Holland, the authors believe there is an urgent need for such a framework. According to the authors, acquiring more in-depth knowledge about the architectural structure of the reclaimed landscape is necessary not only to improve our understanding of the issue of development and transformation, but also as a means to search for an authentic landscape architecture that can both protect the Dutch heritage and create possibilities for the responsible and creative use of the past. The question is therefore whether the study of land reclamation in North Holland can provide building blocks for a 'grammar of landscape architecture' that would make it possible to provide access to the programme and design of the current landscape and consequently mean something of importance for present-day design tasks. The authors do not conceal the fact that this question was prompted by the disappointment about the results achieved by many designers of natural areas for recreation and of 'new' nature. They ascertained with dismay that we have actually been tricked.

The authors therefore embarked on a search for a contemporary balance between conservation-by-protection and conservation-by-development. In this regard, their work is indeed pioneering. There have been many discussions that extensively address the qualities of the Dutch polder landscape. These discussions usually concern the engineering/hydraulic engineering aspects and are less involved with the field of tension between the conflicting interests that played a role in land reclamation and that have been crucial to the design and development of the new land. What is entirely lacking, however, is an analysis of the landscape-architectural design of the land reclamation process in the

perspective of the future use of the new land. It is this void that the authors intend to fill with their book. Due specifically to the role that water has played in the development of the new land, dike building and land reclamation have been able to play a key role in linking typical Holland landscape architecture with an urban development tradition in which water customarily plays a crucial role.

In their research, the authors began with the proposition that the peat districts and the reclaimed landscapes in the lowlands of Holland are closely linked together. The landscape lies anchored in the large bodies of water, the coastal landscape and the streams in the peat bogs, while the topography of the reclaimed peat lands is laid as a matrix over these natural landscapes. Their point of departure is that land reclamation has placed a unique architectural stamp on the peat lands, and has therefore given expression and shape in a characteristic fashion to the interaction between natural landscape and reclamation. In addition, they assume that the system of forms, both of rural areas and urban settlements, besides explicit elements also has implicit architectural determinants of lines, points and surfaces, spaces and sight relations. The authors call this the 'imaginary architectural landscape' and believe that this landscape can be understood as an architectural composition, as a design in the tradition of landscape architecture. They surmise that four formal processes play a role in this composition: the geometrical land form, the spatial form, the image structure and the programme form. In the final chapter about landscape architecture in Holland, the nature of these four elements and their importance to 'polder grammar' are explained most clearly. The research on which this book is based focuses on the question of whether these four layers of meaning can be seen in a structural fashion as part of land reclamation in North Holland. The fact that the authors have high expectations is completely justified. After all, the land reclamation process, and especially that in North Holland, was an important school for the development of the disciplines in the Netherlands that are involved with the design and development of space!

The book opens with a well written and very readable sketch of the cultural-historical backgrounds of the landscape, the architecture and the society of the area (primarily the Western Netherlands). I frowned at several points, but such points keep the reader on his or her toes. Then the authors focus on the land forms of the lowlands of Holland, the river area, the coastal zone and the peat district. This approach is correct in itself, but it is clear that the authors are not well-versed in this material. The geological and landscape reconstructions are generally adequate, but for the archaeology of the Netherlands, the authors used a general reference work from

1970. The latter book was quite an accomplishment at the time, but it is no longer very relevant. As a result, the authors have missed the entire dynamic of the settlement pattern of the North Holland peat pasture lands since the reclamation. Moreover, in North Holland there are no standardized plots of land with previously-determined dimensions. Such standard dimensions are characteristic of the *cope-ontginningen* of the South Holland-Utrecht peat district, but do not appear in North Holland. A more interdisciplinary approach would have led to better results here. In addition, in the authors' sketch of the water management organization, any North Holland nuance is lacking; the authors missed the fact that West Friesland remained independent until it was conquered by Floris V in 1288. Before that time, the social relations to the north of the IJ were largely determined by Friesian legal relations, and these affected the administrative and water management relations for many years thereafter. As a result, the monitoring of dike maintenance and the water management tasks in North Holland were characterized for centuries by a fragmentation that would have been unimaginable in the more southern parts of the *graafschap*.

Proper understanding of the forces shaping the natural landscape and the opening up and reclamation process does not require a complete overview of the current insights of all relevant disciplines. This is not only impossible, but is also unnecessary. However, it would have been desirable to place the field of tension between natural processes and human interventions – in a more responsible and balanced fashion – in the context of the long history of the continuously-changing interaction between people, technology and nature. The book does not focus on this continuously changing interaction, but rather on the question of whether North Holland land reclamation can be understood as a landscape-architectural composition. Stated another way: does the relationship between farmhouse, farmyard, standard plot and polder block provide a usable framework for the design of a new man-made landscape in the reclaimed lands of North Holland? The elements cited above were considered by the authors as the basic ingredients for the modular construction of the new land and consequently of land reclamation as a coherent structure.

In the book, the cradle of North Holland land reclamation is sought in the area around Alkmaar. This was also the school for practising the world of forms that has been crucial for the development of the later dike-building projects. For these reasons, the search for the landscape architectural form of land reclamation began by sketching a history of dike construction and the land development of a number of small lakes around Alkmaar. The urban expansions and the land consoli-



dition of Geestmerambacht have largely obscured the traces on the landscape of these early land reclamation projects. Old maps and historical documents create the impression that it was initially pragmatic considerations that played a role in the design and development of the new land. This is totally different in the case of the dikes built around Zijpe in 1597. In many respects, the authentic landscape architecture there is still clearly recognizable in the current landscape. Although Zijpe concerns a dike building project and not land reclamation as such, the exemplary role that this polder assumed in later land reclamation projects completely justifies the fact that Zijpe is given a place in this book. Moreover, the difference between building a dike around an area and land reclamation is not so great if one pays attention to the landscape architectural design of the space. The authors therefore justifiably conclude that Zijpe, in a number of respects, is the prototype of the North Holland reclaimed landscape, although they also ascertain that in this dike building project, development of the space was not based on an 'agricultural ideal standard dimension'.

The discussion of the creation and development of the Zijpe polder is followed by a discussion of a large number of North Holland land reclamation projects. These are Wieringerwaard (1611, actually a dike-building project), Wogmeer (1608), Beemster (1612), Watergraafsmeer (1629), Purmer (1622), Wormer (1622), Heerhugowaard (1630), Schermer (1635) and Haarlemmermeer (1850). This is followed by Anna Paulownapolder (1846) and Wieringermeer (1930). The latter is also classified as dike-building because the Afsluitdijk had not been entirely completed when the polder was enclosed. For all these polders, the authors provide a brief characterization of the soil conditions, the history before the dike building, the process of development and design and several aspects of the later use of the land. These are all jewels of local historiography. For this reason alone, the book is worth purchasing. However, the authors want to achieve more. They are concerned with the analysis of the landscape architectural design of these land reclamation projects and the question of whether there is a 'grammar' that is applicable for future use; the authors also discuss the changing development of the reclaimed lands, or more broadly, the landscape of the Western Netherlands.

While searching for a usable grammar, the discussion of each land reclamation project is completed with an analysis of the landscape architectural form. This analysis shows that the geometric layout of the polder is apparently the simplest to understand and to express in words. More striking, however, is that the four formal processes are not addressed with equal emphasis in all of the land reclamation projects. These four elements of 'polder grammar' are discussed

extensively in the case of Beemster, but the landscape architect traditionally and almost self-evidently sees land reclamation as the 'virtuoso moment'; in an architectural sense its presence is both very outspoken and very reserved. In the final analysis regarding Schermer, which was reclaimed and developed three centuries later, these four elements are also explicitly addressed. Schermer could have shown how much progress the landscape architectural form had made in those thirty years. However, the authors ascertain, almost with disappointment, that the cultural-historical improvement of Schermer with respect to Beemster is primarily due to the more advanced drainage system. In this way the architectural and rational ideal of Beemster finds its opposite in the advanced technology of Schermer. In the conceptual field of tension between these two poles, it does not appear to be very feasible to give one or the other preference. So it is an improvement, but is it progress?

The discussion of Purmer is also explicitly closed with an analysis of the four formal processes. This takes place less extensively than was the case with Beemster or Schermer, but Purmer is even less compatible with the almost self-evident assumption of the progressive rationalization of polder development, with the aim of a more and more regular and efficient design of the new land. The four grammatical elements also return during the discussion of Haarlemmermeer. However, here the layers of meaning appear to be intended to illuminate – as brightly as possible – the contrast with the creation and development of the previously discussed land-reclamation projects. The 'image-less' scheme of this polder could not have provided anything more than a meagre landscape, virtually naked and without Arcadian inspiration. The meagre 'upholstering' and the spatial indeterminacy of the rough agricultural grid are to be called striking. In almost mean wording, the largest North Holland land reclamation project is set aside as the exercise terrain for a new administrative and spatial order.

The following chapters are devoted to the polder water, the polder villa and the polder city. In this part of the book the authors attempt to make a link between the authentic landscape architecture of the North Holland land reclamation projects, as analyzed in the preceding chapters, and the spatial consequences of several contemporary issues such as inadequate water storage, the desirability of living outside the city and the urbanization challenge faced by the Western Netherlands. It is certainly a good thing that these important contemporary themes are also considered from a landscape-architectural point of view and placed in the historically expanded spatial framework of the peat landscape and land reclamation projects. In my opinion, it is indisputable that the authors have attempted in a careful and circumspect

fashion to link the spatial task related to these great themes with their knowledge of the current development of the space and the history of the development of the spatial patterns as shown in the book under review. Nevertheless, these chapters create the strong impression that the authors are working from the pattern and not from the process. This suspicion is confirmed in an alarming way by the almost timeless chapter about landscape architecture in Holland with which the book ends, and by Appendix 2, in which it is suggested that the polder grammar of land reclamation can only be found in the language of design. But this cannot have been the intention of this book, could it? It is exactly at the point of the field of tension between form and process that this excellent and pioneering study urgently requests the following step: how can the analysis of the landscape architectural design of North Holland land reclamation as a product of a historical process be made relevant for the spatial design of the major restructuring tasks faced by today's society?

Luckily the authors themselves have seen that their challenging project has not been completed with this book. This is shown from their plea in favour of a design atlas in which the simple and clear polder scheme of North Holland land reclamation is described in such elementary terms that it would acquire an operational importance for a wide range of new programmes and compositions. This atlas should be an annotated catalogue in which explicit references are made to the strong images of the man-made landscape of Holland. It can be hoped that this atlas would also provide historical and process-based attention to the nature and backgrounds of the still recognizable polder scheme. In that case, this design atlas, in my view, could play an important role in recording and assuring the *genius loci* of the lowlands of Holland. Simultaneously, the atlas in this way would create a basis for new transformations that do not threaten or harm the unity of the polder landscape as an architectural construction.

The strength of this study lies in the careful and precise way the authors look at the diversity in design at various levels of scale; for ease of use, these levels of scale are typified as farmhouse, farmyard, parcel, polder block and polder fringe. With the aid of a study into the origin and use of this design throughout the centuries, this language of design can be understood as an articulation of a changing interaction between people, society and nature. By translating this language of design into the spatial consequences of the challenges with which today's society is faced, it would appear that its creation and use throughout the centuries would play little or no role. I am convinced that this should play a role because otherwise the bare design is the only link between past and future; consequently too much is asked of the design, and the believability of the pro-

posed spatial solutions is put at risk. After all, what do similarities in design mean? In geography, it has long been assumed that similarities in design say something about similarities in origin or genesis. However, this turns out not to be the case: the same function can be given shape in different ways, and the same shape can be the product of various functions. Therefore, do not become fixated upon the form! Nature has gone before man in this respect; the whale is no longer a fish, but a mammal, and despite having a similar fruit, the sweet chestnut is genetically unrelated to the horse chestnut. Understanding the historical development process is therefore a better foundation for a responsible anchoring of spatial diversity than form alone. The authors have taken an extraordinarily interesting step into a challenging area of research. I am extremely curious about the next step.

In conclusion, the following: the authors are justified in stating in their introductory analysis about 'the land reclamation project as a landscape architectural building kit' that land reclamation has been an important school for the development of the disciplines in the Netherlands that focus on the design and development of space. However, at that time the building kit was filled with forms, tools and materials that belonged to the era in which the land reclamation projects were developed and completed. One can ascertain to a certain extent that these forms have withstood the test of time, but the tools and materials used to make them would no longer be viewed as contemporary. If one views North Holland land reclamation in typical ideal terms as the acme of Dutch surveying and landscape architecture, then one would choose by definition to take a preservation-based approach towards the landscape of the Western Netherlands. However, it becomes exciting when the land reclamation areas are seen as a typical product of a past that has slipped away. Then one is faced with the task of indicating how new forms, tools and materials can be suitably linked up with the old. A fascinating challenge!

---

### Book review

François Claessens

Antonio Monestiroli  
**The Metope and the Triglyph. Nine lectures in architecture**  
Amsterdam (SUN) 2005, 166 pages

The Italian architect Antonio Monestiroli occupies a special position in the field of contemporary architecture. He is one of the few architects to successfully combine the demands of a thriving practice with a teaching position and a deanship at one of the universities of Milan, and yet he still finds time to write penetrating theoretical reflections on his profession. His reputation as an

author was established in 1979 with the publication of his book *L'architettura della realtà* (The Architecture of Reality),<sup>1</sup> which is famous in his native Italy. In the decades since then Monestiroli has lectured and presented papers at various international events. A collection of his lectures was published in Italy in 2002 under the title *La metopa e il triglifo*.<sup>2</sup> With their English translation – which appeared recently – Monestiroli's theoretical and architectural work is now available to a wide international audience for the first time.

Monestiroli perceives the architect's work as being primarily an intellectual exercise. In addition to the conceptualizing and drawing of buildings (designing), architecture also requires an element of reflection in the form of writing. Without the continuous construction such discourse, according to Monestiroli, there can be no grounds for architecture to exist as an independent discipline. This is why he deliberately positions his own architectural 'project' (designing, researching, writing, teaching) in the tradition of authors of architectural treatises. It is significant that most of the literary- theoretical and design references he makes are to architect-authors from the long history of the profession: from Vitruvius to Alberti, Filarete, Milizia, Boullée and Schinkel, to modern masters, such as Loos, Mies, Le Corbusier and Hilberseimer, continuing all the way to Rossi (as whose assistant he began his academic career at the University of Milan). In his writings Monestiroli also refers repeatedly to the systematic analyses of architectonic aesthetics by philosophers such as Hegel, Schelling and Lukács, which is not exactly a fashionable thing to do within the architectural profession given that French postmodern philosophy is all the rage among today's practitioners.

The central theme that determines Monestiroli's position within the context of contemporary architecture is 'continuity'. At a time when concepts like dynamics and changeability are certainly seen as hallmarks of modernity, such a position can appear exceptional if not peculiar. There is a tendency, at least in the Netherlands, to identify modernity with the constant creation of breaks (breaks with history, with tradition, with conventions). So being modern means drawing a boundary between modern times and the newest times, and seeing the present as the latest stage in the newest times. The break with the past must be followed as a constant renewal. This involves kinetic concepts, such as revolution, progress, emancipation, crisis and zeitgeist (spirit of the age). Seen from the perspective of this idea of modernity, the yardsticks we use to gain our bearings can no longer be patterned on examples taken from the past. We must create our own normativity ourselves instead.<sup>3</sup> Contrary to the contemporary history books, which present modern architecture as a radical departure from the architecture of the past, Monestiroli boldly states that lines most

assuredly can be traced from the classic to the modern tradition in architecture. In doing so he counters a concept of modernity implied in the term revolution with a more 'realistic' view contained in the term evolution.

Monestiroli defines the need for formulating a positive theory of design and architecture (which, according to him, are not identical) starting from the observation that in our age we have lost a coherent vision of architecture. We could, of course, accept this observation and allow ourselves to be drawn into the vortex of commercialization and consumerism that is increasingly affecting our profession and its products. Or we could deliberately search for other paths to take. This is Monestiroli's choice. Such a choice does not, however, imply an informal search for new types of personal inspiration. It implies penetrating and critical study done in a spirit of scientific enquiry and endeavor. After all, those who seek to define shared principles, rules and standards of a profession or discipline can only do so under the aegis of the sciences. To believe in the possibility and necessity of such canons of architecture also presupposes the conventionality of its content. When canons are presupposed, we do not have to keep leaning on our personal points of view and inspirations. We can base our work on – and subsequently measure it by – established examples, which is why 'analogy' is considered an important epistemological instrument. In Monestiroli's opinion architecture within this tradition is based on analogies involving at least two sources of knowledge: nature and history. While nature is a particularly significant model in the Vitruvian tradition (consider the proportion systems and anthropomorphic forms), history – the historic forms of architecture – has also remained a unifying element among modern architects. It was with this in mind that already in his first book Monestiroli pointed to the work of the Dutch masters of the 1920s (in particular to J.J.P. Oud and H.P. Berlage) as a model of what he called an 'architecture of reality'. The study of continuity in the history of architecture, and the inherent rationality and logic of the methods and instruments used, dictates the contents of the lectures on architecture brought together in this book. Such a study is a time consuming endeavor, which is why Monestiroli's theoretical project is far from complete.

*The Metopa and the Triglyph* is first and foremost a textbook for students of architecture, and as such it displays Monestiroli's great skills as a teacher. Although not originally written as a single work, it nevertheless reads as if it adhered to a continuing and consistent line of reasoning. Monestiroli has a talent for lucidly setting out and showing the relation between several basic, recurring themes of architectural theory. The book expresses not only his wish that architecture

is a subject that can be systematically taught and learned, but also his conviction that this is truly possible.

#### Notes

1. A. Monestiroli, *L'architettura della realtà*. Milan 1979; Turin 1999. For an overview of Monestiroli's architectural designs see: M. Ferrari (ed.), *Antonio Monestiroli. Opere, progetti, studi di architettura*. Milan (Electa) 2001.
2. A. Monestiroli, *La metopa e il triglifo. Nove lezioni di architettura*. Bari (Laterza) 2002.
3. See: J. Habermas, *Der philosophische Diskurs der Moderne*. Frankfurt am Main (Suhrkamp) 1988<sup>3</sup> and 1991, pp. 15-16.

---

#### About the authors

**Guus J. Borger** (1942) holds the chair of historical geography with the Faculty of Social and Behavioural Sciences at the University of Amsterdam and with the Faculty of Earth and Life Sciences at the Free University of Amsterdam.

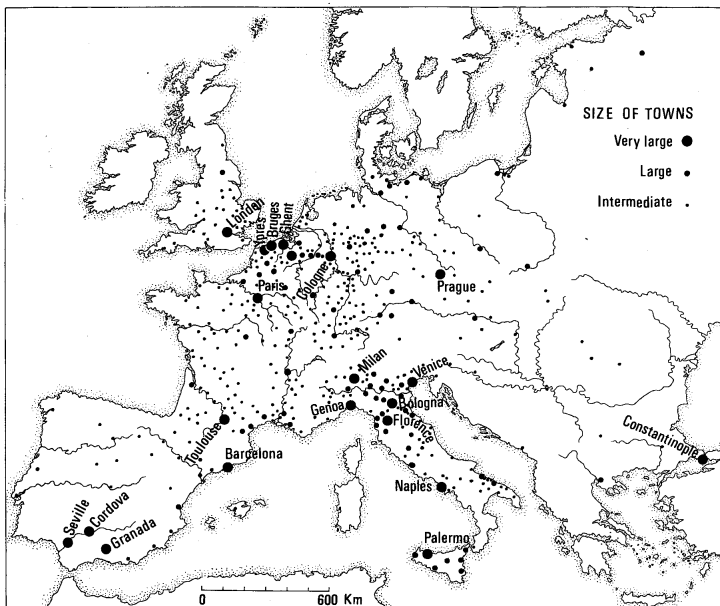
**Roberto Cavallo** (1967) graduated with honourable mention in 1991 as an architect. He is partner of Studio AI in Amsterdam and works as an assistant professor of architectural design at the Faculty of Architecture of the Delft University of Technology, where he teaches and researches at the Department of Building Typology. Currently he is working on his PhD thesis *Railway and City, shifting in spatial relationship*.

**François Claessens** (1967) is an architect and philosopher. In 2005 he finished his PhD on the architecture of the German *Großstadt* (*The city as an architectural construction*) at the Delft University of Technology. He is currently an associate professor of architectural design at the Faculty of Architecture at that university.

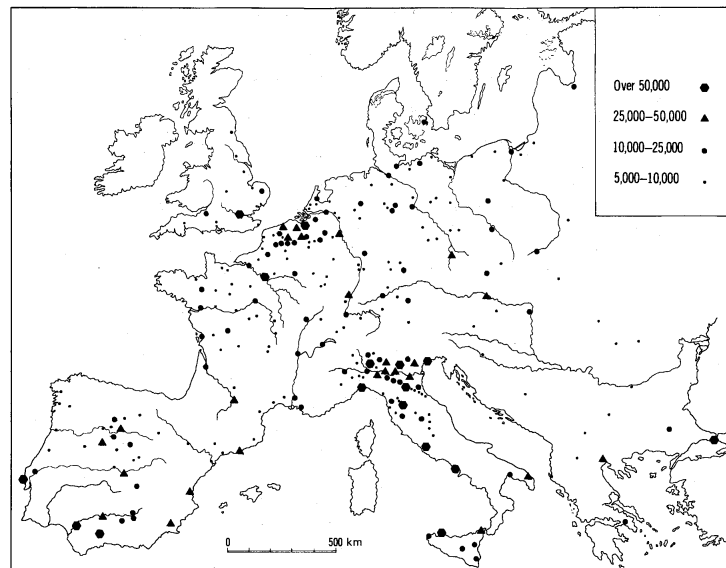
**Reinout Rutte** (1972) studied history of architecture at the Free University of Amsterdam and historical geography at the University of Amsterdam, where he also finished his PhD on *Stedenpolitiek en stadsplanning in de Lage Landen (12<sup>de</sup>-13<sup>de</sup> eeuw)* (Urban politics and city planning in the Low Countries, 12th-13th Century) (Walburg Pers 2002). Rutte is an assistant professor architectural history at the Faculty of Architecture of the Delft University of Technology.

**Dirk Zuiderveld** (1966) is an architect and partner in Studio AI in Amsterdam. The renovation of Paradiso in Amsterdam and the realisation of an office building at the Teilingerstraat in Rotterdam are projects of his office that were recently published. He has been teaching regularly at the Faculty of Architecture of the Delft University of Technology since 1994. In addition he also writes and publishes articles for various occasions.

001a



001b



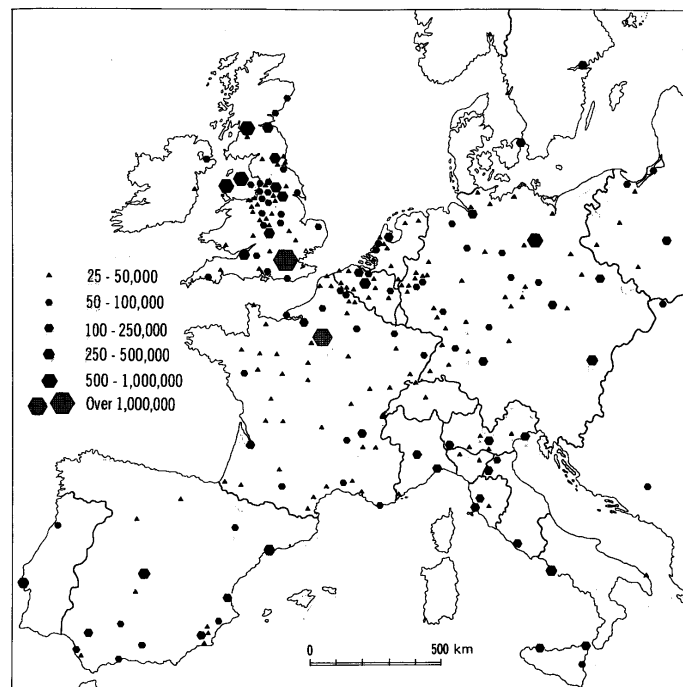
001a-c

Het verspreidingspatroon van de belangrijkste Europese steden in de dertiende eeuw, de eerste helft van de zestiende eeuw en de eerste helft van de negentiende eeuw. Uit: N.J.G. Pounds, *An historical geography of Europe*. Cambridge 1990, pp. 164, 222 en 325.

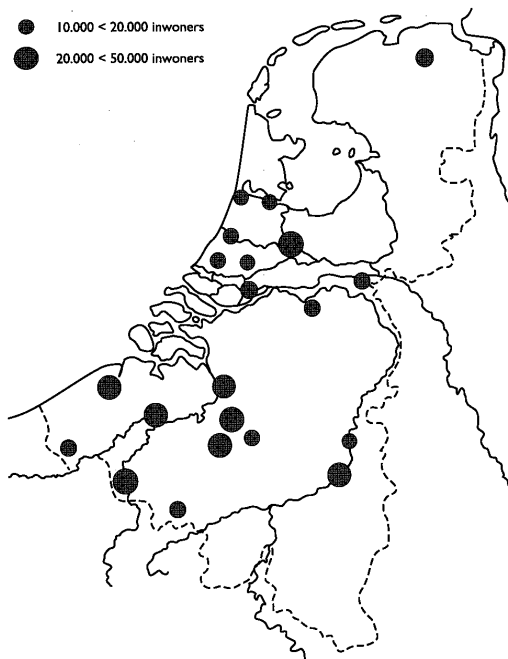
001a-c

Distribution of Europe's main cities and towns in the thirteenth century, the first half of the sixteenth century and the first half of the nineteenth century. From N.J.G. Pounds, *An historical geography of Europe*. Cambridge 1990, pp. 164, 222 and 325.

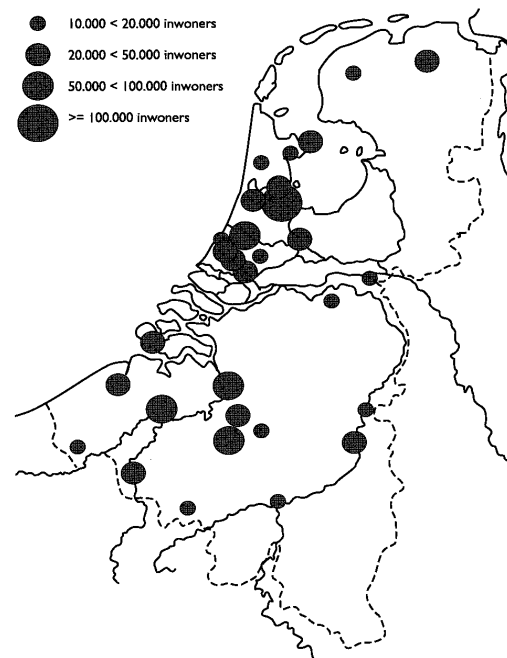
001c



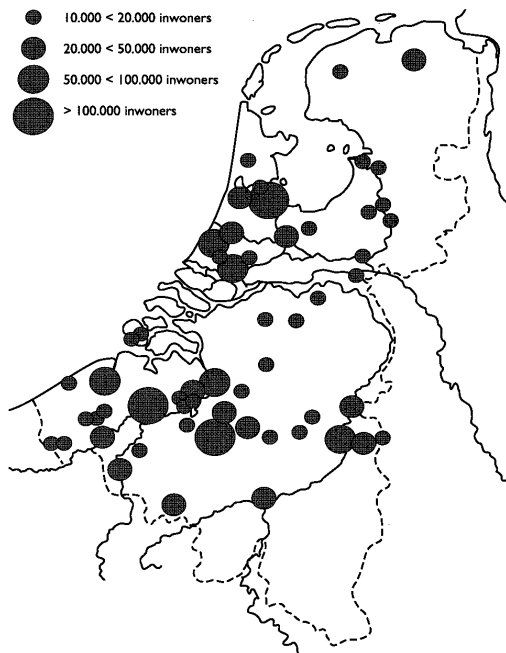
002a



002b



002c



002a-c

De spreiding van de steden in Nederland naar inwonertal omstreeks 1500, 1650 en 1850. Uit: Lesger, 'Stedelijke groei', p. 36 en Lesger, 'De dynamiek', p. 109.

002a-c

Distribution of cities and towns in the Netherlands by population size around 1500, 1650 and 1850. From Lesger, 'Stedelijke groei', p. 36 and Lesger, 'De dynamiek', p. 109.

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

Reinout Rutte

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

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

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

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

## Demografische en economische ontwikkelingen

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

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

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

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

1

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

2

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

3

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

4

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

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

5

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Stedenlandschappen

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

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

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

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

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

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

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

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

7

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

8

Zie: Rutte, 'Landschap vol steden'.

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

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

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

## Stadsuitbreidingen

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

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

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

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

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

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

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



003a

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

003a

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

## Legenda

## Stadsuitbreidingen

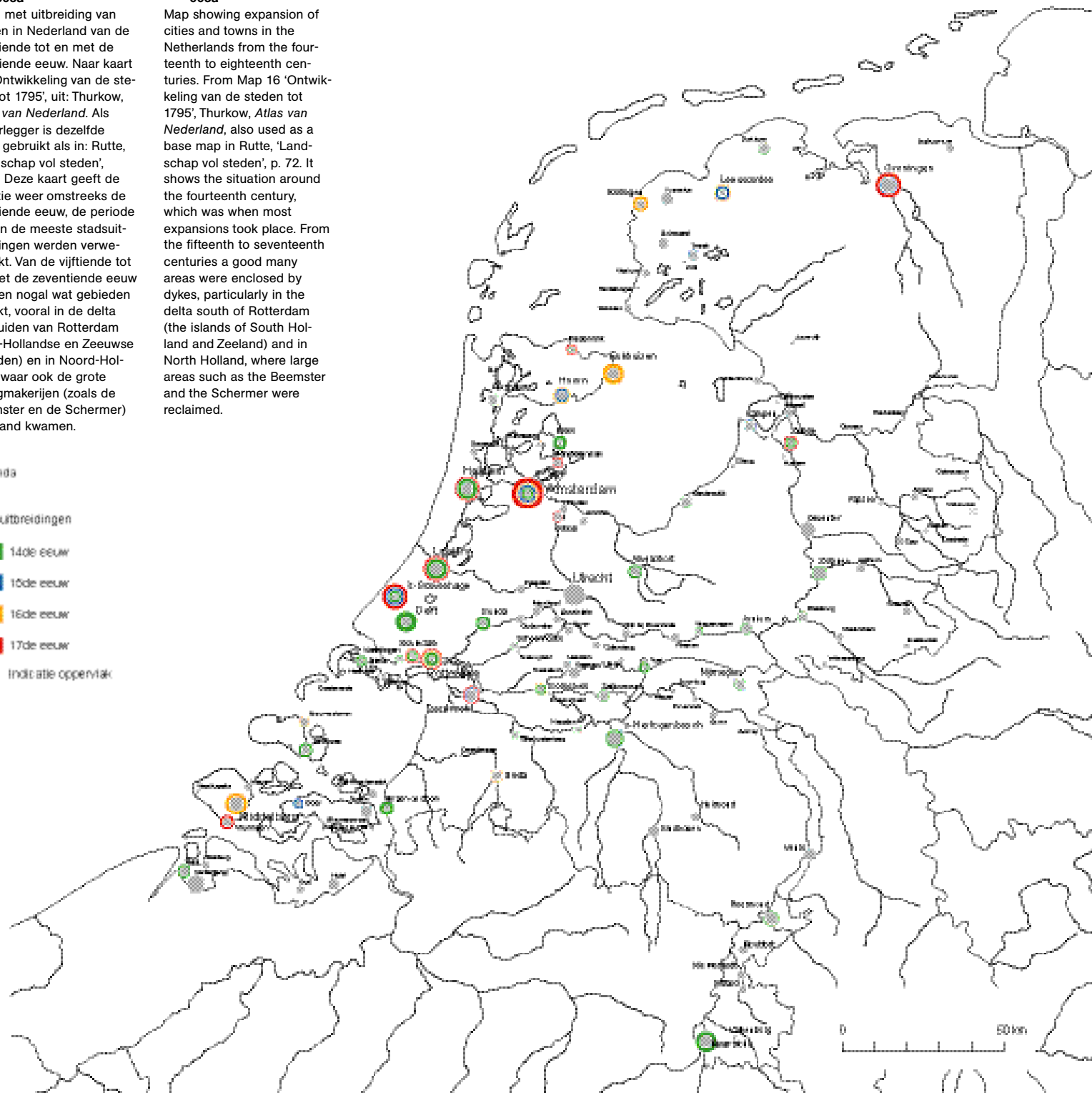
14de eeuw

15de eeuw

16de eeuw

17de eeuw

Indicatie oppervlak



**003b**

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

**003b**

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

## Legenda

## Stadsuitbreidingen

 14de eeuw

 15de eeuw

 16de eeuw

 17de eeuw

## Onbebouwde stadsuitbreidingen

 14de eeuw

 15de eeuw

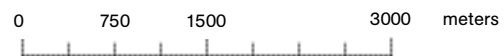
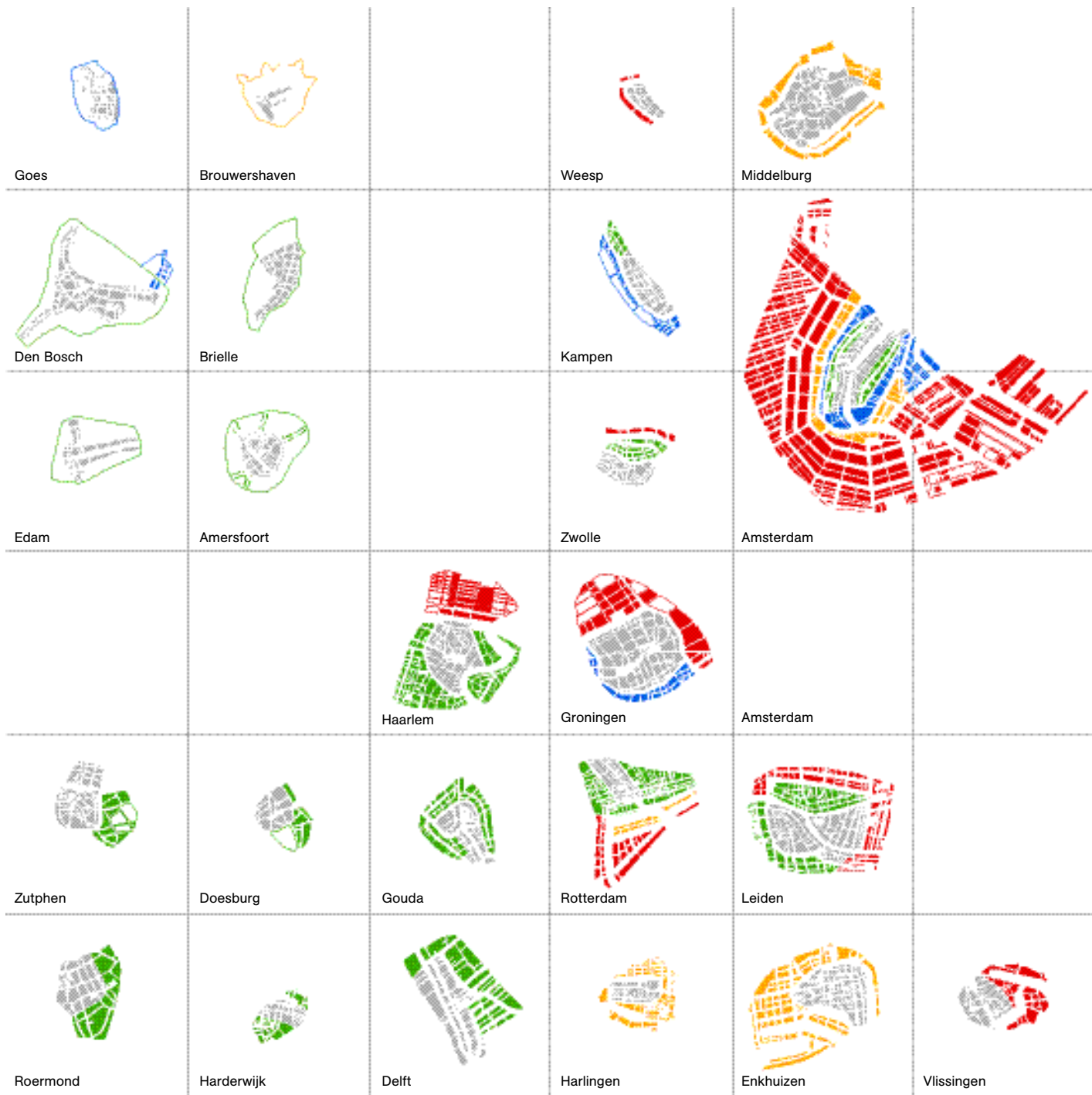
 17de eeuw

## Verdedigingswerken

 14de eeuw

 15de eeuw

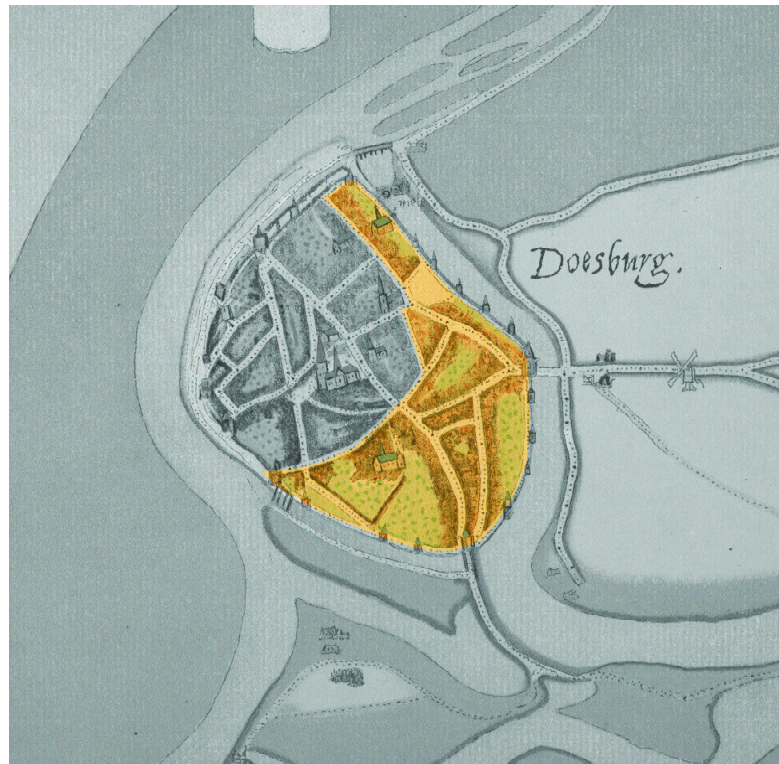
 18de eeuw





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

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





005a



005a-b

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

005a-b

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

005b





**006a-b**

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

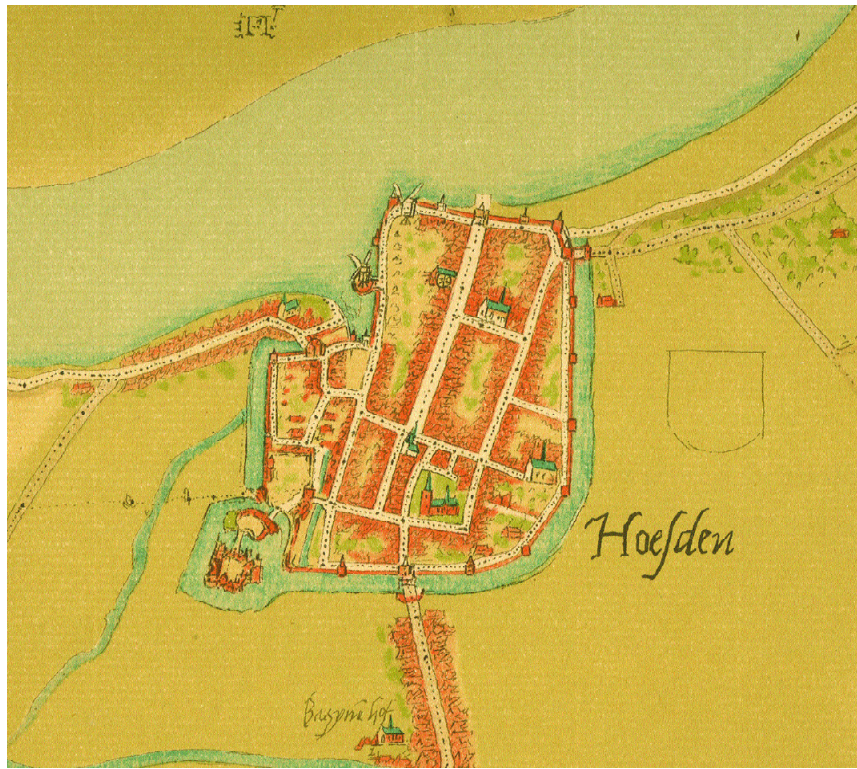
**006a-b**

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







**007a-b**

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

**007a-b**

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



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

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

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

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

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

## Stedenbouw

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

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

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

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

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

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

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

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

Uit onderzoek naar de aanleg van een aantal van deze nieuwe steden en naar veertiende-eeuwse stadsuitbreidingen in onder meer Schoonhoven en Leiden is gebleken dat er in de late middeleeuwen, en naar alle waarschijnlijkheid al vanaf de twaalfde eeuw, een rationele stedenbouw werden geïmplementeerd, zowel bij de aanleg van nieuwe steden als bij stadsuitbreidingen. Voorzover de situatie het toeliet, werd bij het aanleggen en bouwen van steden gewerkt volgens algemene principes. Men hanteerde standaarden voor kavelmaten, bouwpercelen, straat- en grachtbreedten, maatverhoudingen en maatvoering in plattegronden. Voor het vaststellen van de afmetingen van verschillende onderdelen werd gebruikgemaakt van eenvoudige en praktische verhoudingen, zoals 1:2, 1:3, 1:4, 2:1 of 2:3.<sup>11</sup>

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

12

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

13

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

14

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

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

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

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

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

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

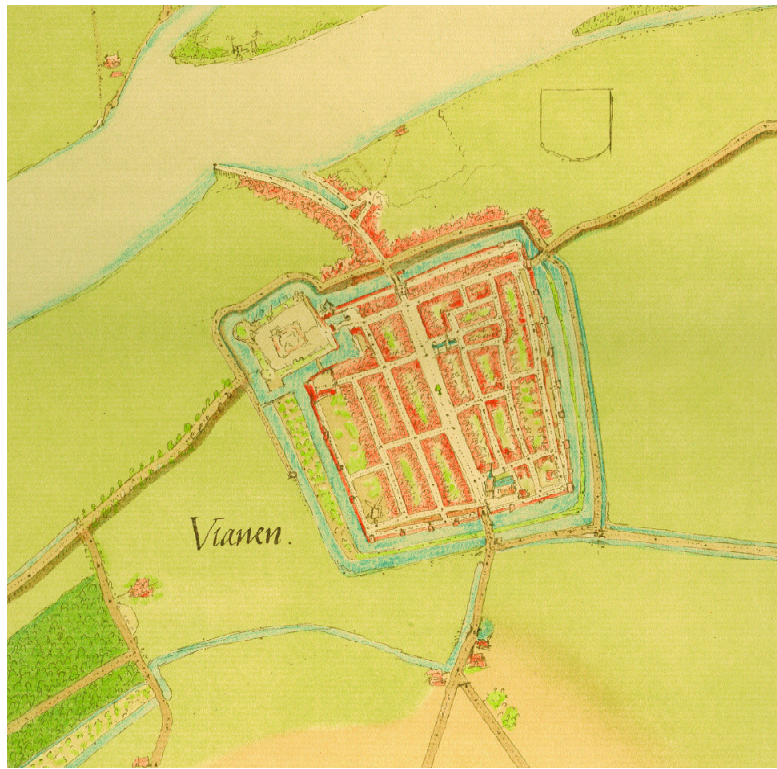
De rastervormige opzet van de plattegrond in Enkhuizen doet misschien invloed van zogenaamd renaissancistische ideaalplannen uit Italië vermoeden, maar is zonder veel moeite te verklaren vanuit de stedenbouwkundige traditie en praktijk in de Nederlanden: een pragmatische combinatie van standaarden, algemene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

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

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

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

008a

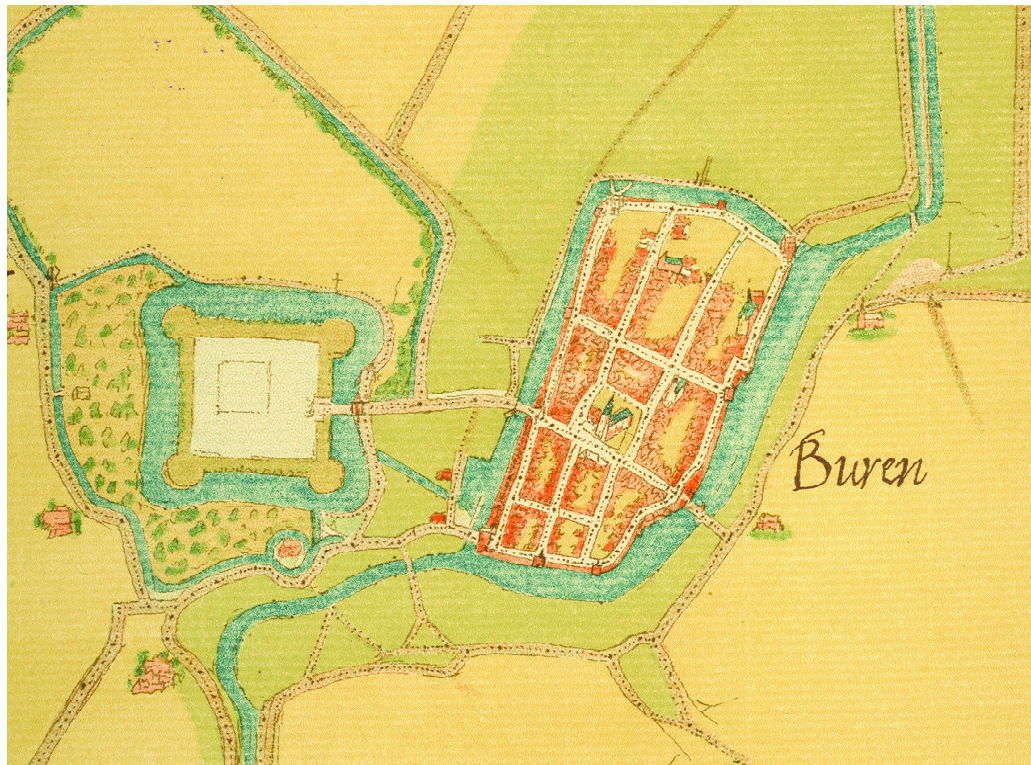


**008a-b**  
Vianen en Buren door Jacob van Deventer, circa 1560. Deze twee steden werden in de veertiende eeuw aangelegd volgens rechte lijnige stratenplannen.

---

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

008b





009a



009a-b

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

010a-b

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

009a-b

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

010a-b

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

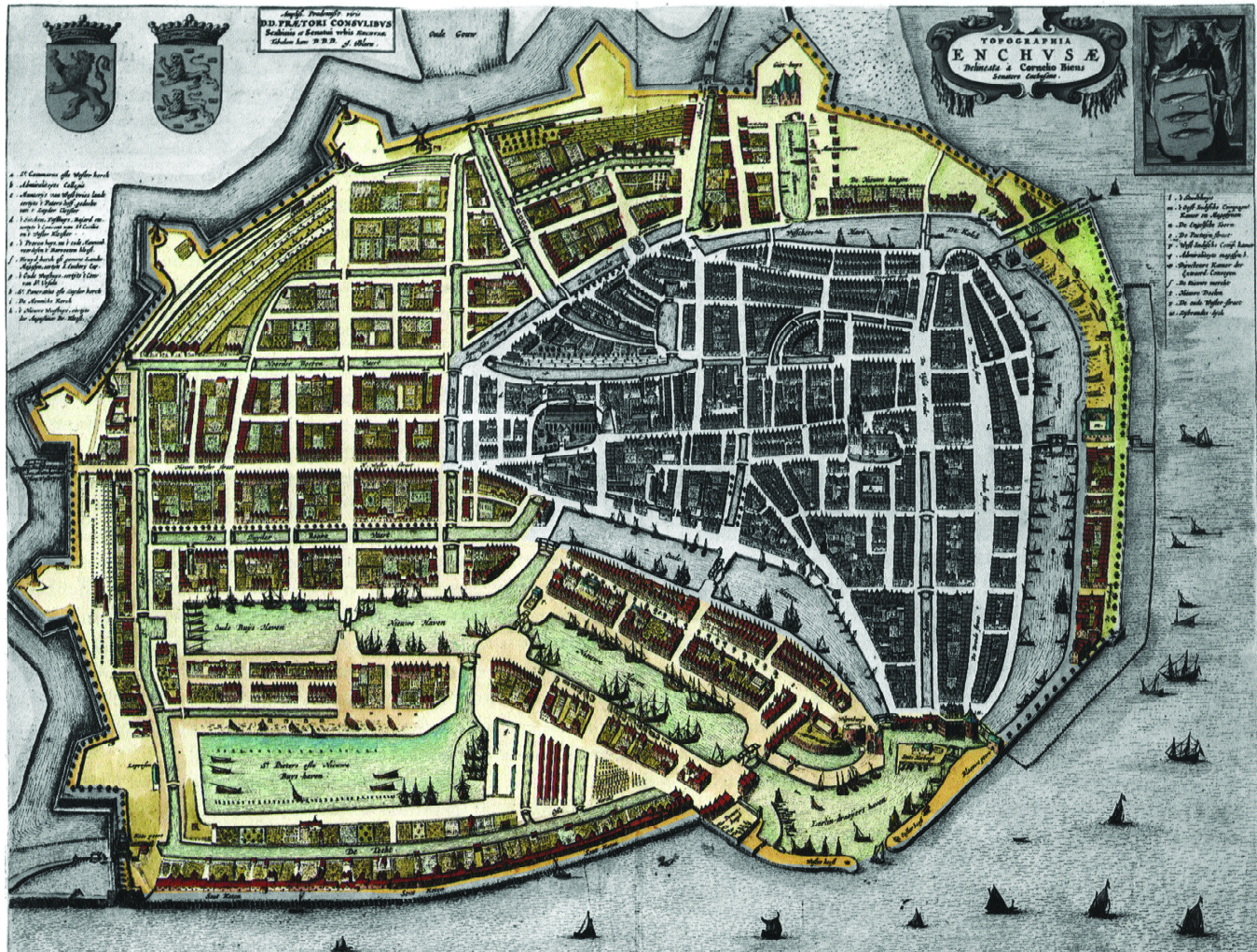
009b











## 011a-b

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

b. Enkhuizen door Jacob van Deventer, circa 1560.

## 011a-b

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

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





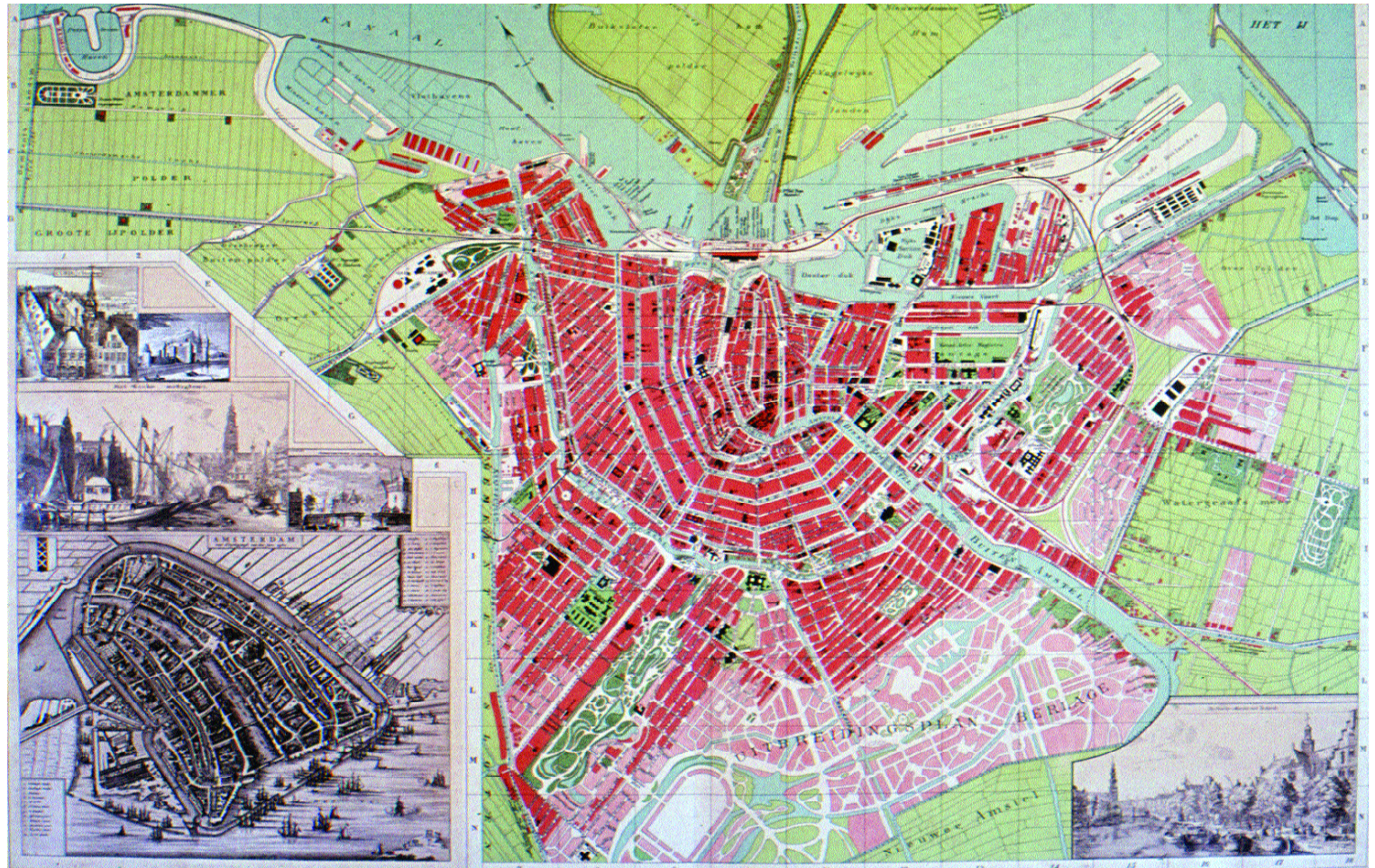
## 012a-b

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

## 012a-b

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





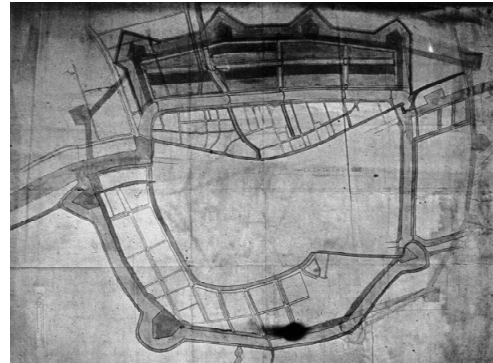
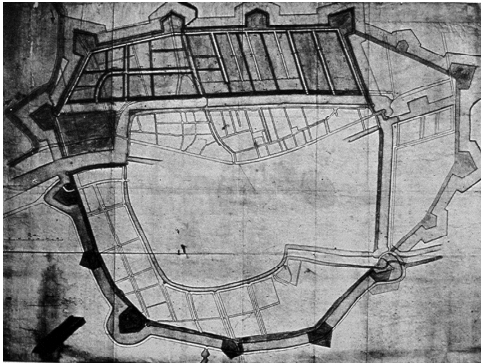
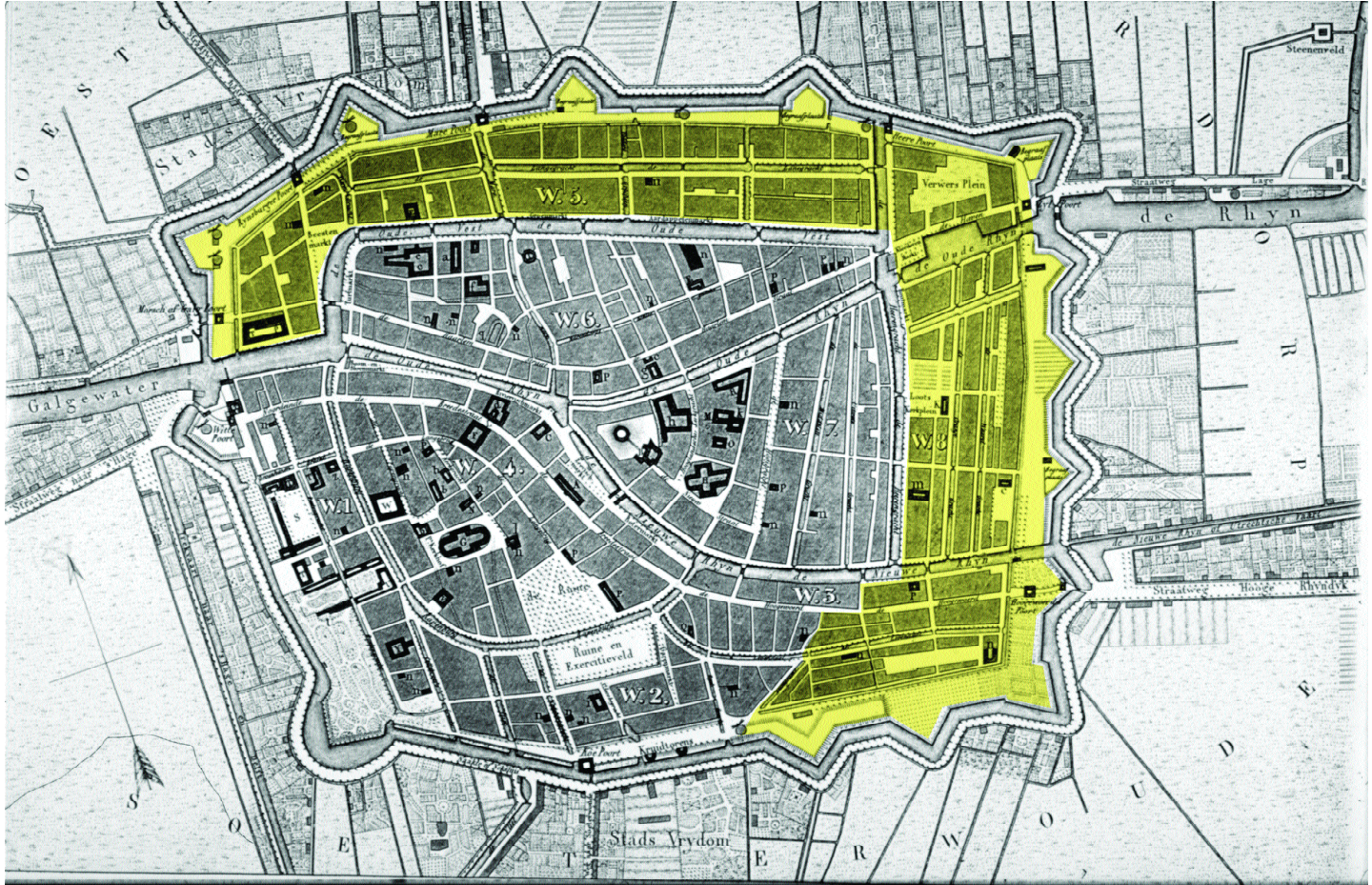
**013**  
Amsterdam.

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

**013**  
Amsterdam.

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











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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ibidem, pp. 279-402.

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

22

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

23

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

24

De Vries, 'Enkhuizen'.

25

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

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

In de achttiende eeuw zette dit patroon zich nog sterker voort. In de eerste paragraaf bleek dat al toen de economie en de bevolkingsgroei over de hele lijn stagneerden, wat in een aantal steden zelfs leegloop veroorzaakte. Enkhuizen is daarvan het meest extreme voorbeeld. In 1622 had het meer dan 20.000 inwoners, in 1840 waren dat er nog geen 5000. De grootschalige stadsuitbreiding van kort voor 1600 kwam grotendeels leeg te staan. In 1630 stonden er 3615 huizen binnen de stad, in 1840 nog slechts 1026.<sup>24</sup> Deze dramatische terugval was te wijten aan de eenzijdige economie van Enkhuizen ten tijde van de Gouden Eeuw: helemaal gericht op de haring. Terwijl tijdens deze neergang het grootste deel van de bebouwing verdween, bleef het stratenplan van de stad opvallend genoeg vrijwel geheel intact.

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

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

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

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

## Ontstedelijking

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

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

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

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

26

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

27

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





# Het eerste beursgebouw en de vorming van het centrum van Amsterdam

Henk Engel en Esther Gramsbergen

In een artikel over de Royal Exchange te Londen schreef ene Arthur Stratton in 1917: 'A city without an Exchange lacks a centre: it is like a wheel without a hub. In times not remote the exchange was the recognized place of assembly for all merchants, where day by day they met to transact their business. It thus played a large part in the communal life of a city, and the extend and architectural character of the Exchange were in some measure an indication of the commercial enterprise and prosperity of the citizens.'<sup>1</sup> In 1611 verscheen aan het Rokin het eerste beursgebouw van Amsterdam. Het was het grootste openbare gebouw, in 'Hollandse renaissance'-stijl, dat in opdracht van het stadsbestuur tot stand was gekomen. Het kleurrijke gebouw bestaat helaas niet meer: in 1836 werd het gesloopt wegens de slechte bouwkundige staat.<sup>2</sup> Hiermee ging een van de interessantste stedelijke gebouwen uit de Nederlandse geschiedenis verloren. Marius van Nieuwkerk noemt in zijn boek *Hollands gouden glorie* het beursgebouw zelfs 'het zenuwcentrum van de gehele internationale economie'.<sup>3</sup>

Het stadsbestuur van Amsterdam was buitengewoon trots op het nieuwe gebouw en in 1608 en 1612 werden er al prenten van de beurs gemaakt.<sup>4</sup> Daarop is te zien wat Van Nieuwkerk bedoelt met 'zenuwcentrum': een gebouw als een bijenkorf waar handelaren in, voor, naast, ja zelfs bovenop zaken deden. Amsterdam was rijkelijk laat met de bouw van een beurs. Antwerpen in 1531, Londen in 1565, Hamburg in 1583 en zelfs Rotterdam in 1597 waren de stad in het noordelijke deel van Europa voorgegaan.<sup>5</sup> De beurs in Rotterdam was een bescheiden bouwwerk, van hetzelfde type als later voor de Korenbeurs in Amsterdam, naast de Oude Brug, zou worden toegepast. Het eerste Amsterdamse beursgebouw volgde het type van de grote 'open galerijbeurzen' in Antwerpen en Londen. Stratton merkt daarover op: 'it would be difficult to site more direct instances of influence of one civic building upon another than are afforded by these three Exchanges, none of which has survived.'<sup>6</sup>

Voor de realisatie van een eigen onderkomen kwamen de Amsterdamse handelaren samen in het noordwestelijke deel van de stad: in eerste instantie in het noordelijke deel van de Warmoesstraat en vanaf het midden van de zestiende eeuw op de Nieuwe Brug, de meest noordelijke brug over het Damrak, bij het IJ. In 1586 werd de kooplieden toegestaan bij slecht weer de Sint-Olofskapel te gebruiken. Soms werd ook beurs gehouden in de Oude Kerk. De bouw van de beurs valt samen met de oprichting van een aantal instellingen aan het begin van de zeventiende eeuw om het explosief groeiende internationale handelsverkeer te faciliteren. Zo kwam de Kamer van Assurantie en Averij tot stand in 1598, de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in 1602, de Wisselbank in 1609, de Bank van Lening in 1614 en de Korenbeurs in 1616.<sup>7</sup>

Het rechthoekige beursgebouw van drie bouwlagen met een grote open binnenplaats was gebouwd over het water van het Rokin, het deel van de Amstel ten zuiden van de Dam. De beursvloer lag enkele meters hoger dan de aangrenzende kades, zodat kleine schepen er met gestreken mast onderdoor konden varen. De open beursvloer was omgeven door galerijen van natuursteen, waarboven een verdieping in baksteen, zonder vensters, was versierd met pilasters van natuursteen en blinde nissen. De gevel werd beëindigd door een langskap met dakkapellen. Anders dan de rijk geornamenteerde binnengevels waren de zijgevels langs de smalle straten sober. De gesloten bakstenen gevels werden slechts geleed door een aantal schoorstenen. In het basement aan weerszijden van het gebouw bevonden zich winkelruimten. Het werd door een natuurstenen waterlijst van de rest van de gevel gescheiden.

Het beursgebouw was groter dan het Oude Stadhuis op de Dam, en modern. Van de Dam gescheiden door een rij huizen was het gebouw vanaf de noordzijde alleen door het Beurspoortje te bereiken. Aan de zuidzijde echter gaf het Beursgebouw de Dam een gezicht. Daar, vanaf het

1  
A. Stratton, 'The Royal Exchange, London. I: The first building', in: *Architectural Review*, 249 (aug. 1917), p. 27.

2  
In 1845 werd aan de noordzijde van de Dam het nieuwe beursgebouw van J.D. Zocher geopend. Daarvoor was een deel van het Damrak gedempt. Nog noordelijker en na demping van weer een deel van het Damrak verrees ruim vijftig jaar later het derde beursgebouw van Amsterdam naar het ontwerp van H.P. Berlage, dat in 1903 in gebruik werd genomen. Zie over de verwickelingen rond het tot stand komen van het tweede en derde beursgebouw van Amsterdam: M. van Rooij, *Amsterdam en het Beurzen-spektakel*. Aarlanderveen (Van Lindonk) 1982.

3  
M. van Nieuwkerk, *Hollands gouden glorie. De financiële kracht van Nederland door de eeuwen heen*. Haarlem (Becht) 2005, p. 108. Zie ook: C. Lesger, 'De wereld als horizon. De economie tussen 1578 en 1650', in: W. Frijhoff en M. Prak (red.), *Geschiedenis van Amsterdam*. Deel II-1, *Centrum van de wereld, 1578-1650*. Amsterdam (SUN) 2004, in het bijzonder pp. 159-162 over de Amsterdamse beurs.

4  
R. Meischke, 'Het Amsterdamse fabriekambt van 1595-1625', in: *Bulletin KNOB*, 93 (1994), nr. 3, pp. 102-104.

5  
K.H. Schreyll, *Zur Geschichte der Baugattung Börse*. Dissertatione Freie Universität Berlin, Berlin 1963, pp. 16-18.

6  
Stratton, 'The Royal Exchange' (noot 1), p. 27.

7  
Van Nieuwkerk, *Hollands gouden glorie* (noot 3), p. 107.

Rokin, verscheen het gebouw als een brug met daarop twee huizenblokjes, waartussen de tweede toegang tot de beursvloer zich bevond, geflankeerd door een toren. Dit was de trotse voorgevel, die weerspiegelde in het water. In de vrijstaande ligging verschilde het gebouw wezenlijk van de oudere beursgebouwen in Antwerpen (1531) en Londen (1565), die door Stratton en vele anderen als voorbeelden worden genoemd voor het ontwerp van het Amsterdamse beursgebouw.

Het ontwerp van het eerste Amsterdamse beursgebouw wordt doorgaans toegeschreven aan Hendrick de Keyser, die samen met Lieven de Key tot de belangrijkste bouwmeesters van de Hollandse renaissance wordt gerekend. Het is echter opmerkelijk dat noch in de beschouwingen over het werk van De Keyser, noch in de studies over de Hollandse renaissance het gebouw een belangrijke plaats inneemt.<sup>8</sup> Dat begint al met de *Architectura moderna ofte Bouwinghe onses tijds* van Salomon de Bray, een publicatie uit 1631 die bijna geheel was gewijd aan de ontwerpen van De Keyser en die van groot belang is geweest voor de bekendheid van zijn werk. Tekeningen van het beursgebouw ontbreken in dit boek.

Het is denkbaar dat De Bray problemen had met de wijze waarop in het beursontwerp gebruik was gemaakt van de klassieke architectuur. Hij beschouwde de ornamentele toepassing van de klassieke vormentaal als een belangrijke vernieuwing, maar achtte de overname van klassieke gebouwtypen niet wenselijk. De vorm van de gebouwen zelf, het gebouwtipe, diende afgestemd te zijn op het klimaat en de maatschappelijke omstandigheden: 'Voor ons wij kunnen de Formen der Ouden tot cieraet en welstandt recht ende wel, en oock met goede redenen gebruycken, maer haer in alle hare soorten van Gebouwen te volgen, is, als geseyd is, voor ons ondoenlijck, en oock ongebruyckelijck: oversulckx dan verwacht te sien een Bouwinge onses tijds, over-een-komende met onse Landts ghebruyck en ghelegentheyt.'<sup>9</sup> De binnenplaats met open galerijen in het beursgebouw zou in de optiek van De Bray als gebouwtipe te zuidelijk zijn geweest, want hij schrijft: 'En noch somen oock soude willen vele opene Galderijen boven een, ende gantsche doorluchtige Gebouwen maken, als wel eertijds by den Griecken is gedaen, en oock nog in Italiën, vermits hen soete lucht en warmte, gebruyckelijck: ghewisselijck wij souden ons bedrogen vinden, want onse koude sware Winden, Regen en Sneeuw, verbieden ons sulcx, en soude die ongebruyckelijck maken.'<sup>10</sup>

Hetzelfde argument keert terug in de enige monografie over het werk van De Keyser, geschreven door Elisabeth Neurdenburg. Zij voert verschillende redenen aan waarom het beursgebouw, hoewel een 'zeldzaam levendig en aantrekkelijk

centrum van het oude Amsterdam', in het werk van De Keyser slechts van ondergeschikt belang is. Een van de redenen is volgens haar dat het gebouw 'door zijn vrij zuivere renaissancevormen van de binnenpleingevelds, een haast te zuidelijk karakter voor ons noordelijk klimaat' heeft.<sup>11</sup> Het ontwerp zou bovendien niet 'origineel' zijn. Hiermee doelde zij op de grote gelijkenis met het Londense beursgebouw. Dit laatste argument is ook gebruikelijk in gebouwtypologische studies, zoals Pevsners *A history of building types*.<sup>12</sup> Het Amsterdamse beursgebouw wordt in het typologisch onderzoek gerekend tot de open galerijbeurzen en was in die categorie zeker niet de eerste. Dit soort studies besteedt echter geen enkele aandacht aan de bijzondere uitwerking die in het Amsterdamse ontwerp aan dit gebouwtipe is gegeven vanwege de plaatsing over het water van het Rokin.

Ten slotte acht Neurdenburg het beursgebouw ook 'niet zo geheel zijn eigen werk', waarmee de toeschrijving van het ontwerp aan De Keyser in twijfel wordt getrokken.<sup>13</sup> Dit zou ook voor De Bray een overweging geweest kunnen zijn het beursgebouw niet in zijn boek op te nemen. De uit Utrecht afkomstige De Keyser was het grootste deel van zijn werkzame leven, tussen 1595 en 1621, als stadssteenhouwer in dienst van de stad Amsterdam. Samen met zijn collega's van het Amsterdamse Fabriekamt, de bouwkundige dienst van de stad, was hij verantwoordelijk voor talrijke publieke werken die in deze periode werden gerealiseerd. Daarnaast werd hem veelvuldig om advies gevraagd door besturen van andere steden. In 1620 realiseerde hij bijvoorbeeld het stadhuis van Delft, een van zijn bekendste bouwwerken.

De taakverdeling binnen de stadfabriek heeft kunsthistorici veel hoofdbreken gekost. Meischke echter komt tot de simpele conclusie dat voor ontwerp en uitvoering van het beursgebouw de drie stadsbouwmeesters verantwoordelijk zijn geweest: Cornelis Dankertsz., stadsmetselaar, Hendrick Jacobsz. Staets, stadstimmerman, en Hendrick de Keyser, stadssteenhouwer. Uit oude stadsrekeningen is bekend dat, ter voorbereiding van de bouw van de beurs, De Keyser en Dankertsz. in 1607 een studiereis ondernamen naar Londen om de beurs aldaar te bezoeken. Het is waarschijnlijk dat de extra beloning van 150 gulden voor 'zeeckere contrefeytsels' De Keyser als 'architect' van het werk de geschiedenis heeft doen ingaan.<sup>14</sup>

Dat het eerste beursgebouw van Amsterdam om andere redenen van betekenis is dan uit de kunsthistorische overwegingen met betrekking tot stijlontwikkeling, originaliteit en auteurschap naar voren komt, moge blijken uit een analyse die dit bouwwerk tot voorwerp maakt van typologisch en morfologisch stadsonderzoek. Volgens Aldo Rossi is een analyse van de woon/werkgebieden niet

8

E. Neurdenburg, *Hendrick de Keyser, beeldhouwer en bouwmeester van Amsterdam*. Amsterdam z.j. [ca. 1930], p. 40.

9

S. de Bray, *Architectura moderna ofte Bouwinge onses tijds* (1631). Met een inleiding van E. Taverne, Soest (Davaco Publishers) 1971, p. 11.

10

Ibidem.

11

Neurdenburg, *Hendrick de Keyser* (noot 8), pp. 39-40.

12

N. Pevsner, *A history of building types*. Princeton, NJ (Princeton University Press) 1976, p. 199.

13

Neurdenburg, *Hendrick de Keyser* (noot 8), p. 69.

14

Meischke, 'Het Amsterdamse Fabriekamt' (noot 4), pp. 100-122. Zie over de zeer uiteenlopende taken van het Fabriekamt en de werkzaamheden na 1625: B. Bakker, 'De zichtbare stad 1578-1813', in: Frijhoff en Prak, *Geschiedenis van Amsterdam* (noot 3), in het bijzonder pp. 75-77. Zie ook: C.P. Krabbe, *Ambacht, kunst, wetenschap. Bevordering van de bouwkunst in Nederland (1775-1880)*. Zwolle (Waanders) 1998, pp. 37-39.

toereikend om het ontstaan en de ontwikkeling van de stad te verklaren. Deze moet worden aangevuld met een analyse van andere nauwkeurig gedefinieerde elementen die de ontwikkeling hebben bepaald. In dit verband maakt Rossi in *De architectuur van de stad* een fundamenteel onderscheid tussen *primaire elementen* (van monumentale of topografische aard) en *woongebieden*. Hij geeft daarmee een nieuwe wending aan het in klassieke traktaten en handboeken gangbare onderscheid tussen *publieke bouwwerken* en *particuliere huizen*.

In deze benadering wordt een bijzonder belang toegekend aan de publieke bouwwerken als generatoren van stadswording en verdere stedelijke ontwikkeling. De stadsvorming wordt niet alleen afgelezen aan de eerste vestiging van bewoners en de daaropvolgende uitbreidingen van een nederzetting, maar bovenal aan de vestiging en differentiatie van stedelijke instellingen die in publieke bouwwerken gestalte hebben gekregen. Een speciaal vraagstuk van het stads onderzoek is de vraag wanneer we kunnen spreken van een 'echte stad'. Lange tijd werd daarvoor de verlening van stadsrechten aangehouden. Ondertussen is duidelijk geworden dat dit geenszins een betrouwbare indicator is. Stadsrechten zijn om zeer uiteenlopende redenen verleend en veel nederzettingen die erover beschikten, hebben nooit het stadium van een echte stad bereikt.

De studie van publieke bouwwerken kan een nieuw licht werpen op de omvorming van zogenaamde 'voor-stedelijke nederzettingen' tot steden in de ruime betekenis van het woord. Dat wil zeggen: 'plaatsen met geconcentreerde bewoning die gekenmerkt worden door niet-agrarische specialisatie en een uitoefening van economische en politiek-bestuurlijke centrumfuncties'.<sup>15</sup> In dit verband kunnen in het bijzonder de openbare gebouwen voor stadsbestuur en handel beschouwd worden als indicatoren van stadswording.

Het samenspel van topografie, monumenten en woon/werkgebieden is volgens Rossi echter niet alleen kenmerkend voor de eerste fase van stadsvorming, maar ook voor de verdere ontwikkeling van de steden: 'Er zijn gebouwen die de kiemcel van een stad vormen, in en met haar verder leven en door een verandering van hun oorspronkelijke functie of de volledige verdwijning ervan zozeer tot een karakteristiek bestanddeel van een stadsdeel worden, dat wij ze meer vanuit een zuiver stedelijk dan architectonisch gezichtspunt beschouwen. Andere gebouwen zijn tekens voor het aanbreken van een nieuw tijdperk in de geschiedenis van de stad, ze stammen meestal uit revolutionaire tijden of houden ten nauwste verband met gebeurtenissen die van doorslaggevende betekenis zijn voor de geschiedenis van de stad.'<sup>16</sup>

Vanuit dit gezichtspunt kan het Oude Stad-

huis van Amsterdam worden beschouwd als een gebouw van de eerste categorie, en kan het eerste beursgebouw worden gerekend tot de tweede categorie. Het tot stand komen van het Oude Stadhuis kan meer inzicht verschaffen in de bijzondere kenmerken van het proces van de stadsvorming van Amsterdam, terwijl het eerste beursgebouw kan worden gezien als teken van een nieuwe fase in het proces van voortgaande verstedelijking. Als we deze typologische benadering combineren met enkele inzichten van de stadsgeograaf M.R.G. Conzen, dan hebben we bovendien een instrument in handen om te achterhalen hoe het stadscentrum rond de Dam in de Amstel op bijzondere wijze gestalte heeft gekregen en welke betekenis daarbij aan de openbare gebouwen moet worden toegekend. De centrumvorming in Amsterdam vanaf 1265, toen de Dam in de Amstel werd gebouwd, vertoont immers een opmerkelijke overeenkomst met het morfologische patroon dat door Conzen is beschreven voor het Engelse stadje Alnwick. Hij gebruikt voor dit verschijnsel, waarbij het grote open marktveld in het midden van de nederzetting in beslag wordt genomen door gebouwen voor handel en stadsbestuur, het begrip *market colonisation*.<sup>17</sup>

Een ander mooi voorbeeld van deze vorm van naar binnen gerichte stedelijke ontwikkeling is het marktgebied Der Ring in de voormalige Duitse stad Breslau, dat door J.F. Geist is beschreven.<sup>18</sup> *Market colonisation* is een duidelijke indicatie voor het proces van omzetting van een voorstedelijke nederzetting in een echte stad, maar speelt ook in de verdere ontwikkeling een belangrijke rol. Als een bijzondere vorm van *market colonisation* kunnen de bebouwde oeververbindingen worden aangemerkt, zoals in Parijs, waar in het begin van de vijftiende eeuw de eerste bebouwing verschijnt op de Pont Notre Dame over de Seine.<sup>19</sup> Het centrum van Amsterdam is op vergelijkbare wijze tot stand gekomen, maar vertoont in zekere zin radicalere kenmerken. Het handelscentrum van de stad is veroverd op de open ruimte van de riviermonding, een proces dat zich tot in de twintigste eeuw heeft voortgezet.<sup>20</sup>

Op grond van deze inzichten worden in het navolgende twee ontwikkelingslijnen uitgewerkt. Eerst komt in algemene zin de typologische ontwikkeling van openbare gebouwen voor stadsbestuur en handel aan bod. Vervolgens wordt deze in samenhang met de morfologische ontwikkeling van het Amsterdamse centrumgebied gespecificeerd. Uit de combinatie van beide ontwikkelingslijnen zal blijken dat het eerste beursgebouw van Amsterdam, juist door de bijzondere vorm van *market colonisation* in het centrum van de stad, op eigenzinnige wijze gestalte heeft gegeven aan het type van de moderne beursgebouwen. Bovendien zal

15

P.C.M. Hoppenbrouwer, 'Van waterland tot stedenland. De Hollandse economie ca. 975 – ca. 1570', in: Thimo de Nijs en Elco Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland*. Deel 1, *Tot 1572*. Hilversum (Verloren) 2002, p. 118.

16

A. Rossi, *De architectuur van de stad*. Nijmegen (SUN) 2002, p. 134. Wat de laatste soort gebouwen betreft verwijst Rossi in het bijzonder naar het werk van de Franse Revolutie-architecten rond 1800 en de Russische constructivisten uit de jaren twintig van de vorige eeuw (p. 132). Vanuit dit gezichtspunt heeft H. Engel opgemerkt dat voor de Hollandse stad het stadhuis van Amsterdam, het huidige Paleis op de Dam, ontworpen door Jacob van Campen (1648), en misschien meer nog het werk van de Amsterdamse stadsarchitect Hendrick de Keyser een nadere studie waard zijn. Zie: H. Engel, 'Architectonisch ontwerp en stadsanalyse', in: *OverHolland*, 1. Amsterdam (SUN) 2004, p. 26.

17

M.R.G. Conzen, *Alnwick, Northumberland. A study in town-plan analyses*. Londen (George Philip & Son) 1960, pp. 34-38.

18

J.F. Geist, *Passagen. Ein Bautyp des 19. Jahrhunderts*. München (Prestel) 1969<sup>1</sup>, 1978<sup>2</sup>, pp. 73-75. Breslau ligt in het huidige Polen en heet nu Wrocław. Zie ook: G. Nagel, *Das mittelalterliche Kaufhaus und seine Stellung in der Stadt*. Berlijn (Gebr. Mann Verlag) 1971, p. 70 en afb. 204-210.

19

M. Mislin, *Die überbaute Brücke. Pont Notre Dame, Baugestalt und Sozialstruktur*. Frankfurt am Main (Haag & Herschen) 1982.

20

Zie Van Rooij, *Amsterdam en het Beurzenspektakel* (noot 2).

duidelijk worden dat het beursgebouw getuigt van een nieuwe conceptie van de Amstel als ruimte in de stad.

## Openbare gebouwen voor stadsbestuur en handel

Naast de stadskerken en de stadsmuren met hun poortgebouwen zijn vooral de openbare gebouwen voor het stadsbestuur en de handel uitdrukkingen van de stedelijke autonomie. De eerste stadhuizen tonen hoezeer het stadsbestuur is vervlochten met de rechtshandhaving, de organisatie van de markt en de inning van belastingen. Gerhard Nagel verwijst in dit verband onder andere naar het Palazzo della Ragione in Padua.<sup>21</sup> Is het toeval dat Rossi in het begin van *De architectuur van de stad* juist dit gebouw naar voren schuift als paradigma van zijn zoektocht naar het raadsel van de architectuur van de stad?<sup>22</sup> Veel van de vroege stadhuizen in Noord-Italië hadden een open begane grond met arcade die dienstdeed als marktruimte, en een vergaderruimte voor rechtbank en stadsbestuur op de eerste verdieping. Pevsner noemt als oudste voorbeeld het Palazzo del Broletto in Como uit 1215.<sup>23</sup>

In de Vlaamse steden verschenen rond 1200 de eerste openbare gebouwen, waarin de door de landsheer geschonken privileges werden bewaard: de belforten. De privileges hadden betrekking op de handel – tolrecht, waagrecht en stapelrecht – en de rechtspraak. Oorspronkelijk stonden deze versterkte klokkentorens volledig vrij, zoals ook nu nog het Belfort in Doornik uit 1187. De belforten waren het symbool van de stadsvrijheid, een stad was gevallen als het belfort was veroverd. De torens werden gebruikt als uitzichtpost en bevatten een stapeling van ruimtes, zoals een schatkamer, een wapenkamer en een gevangenis. Boven in de toren hing de stadsklok, die werd geluid als er gevaar dreigde.

Tegenwoordig kennen we het belfort voornamelijk als onderdeel van de gotische koophallen. Die werden bij voorkeur naast of rondom het belfort gebouwd. Delen van de koophal waren bestemd voor stedelijke feesten en vergaderingen van het stadsbestuur, zoals de ruimtes op de eerste verdieping van de belforthallen van Brugge (1240-1304). De imposante lakenhal van Leper, gebouwd tussen 1200 en 1304, bevatte naast enkele grote koophallen een aparte vleugel voor het stadsbestuur, waarin een gerechtzaal, een arsenaal, een gevangenis, een raadszaal en stadskantoren waren ondergebracht.

Op bescheidener schaal was de verbinding van bestuur en handel ook gebruikelijk in stadhuizen in de Noordelijke Nederlanden. Zo was het eerste stadhuis van Dordrecht, dat eind dertiende eeuw werd gebouwd, een vleeshal met daarboven

een zaal voor het stadsbestuur.<sup>24</sup> Het eerste stadhuis van Amsterdam lijkt van hetzelfde type. Het werd waarschijnlijk kort na 1395 gebouwd op een perceel dat voordien aan het Sint-Elisabethgasthuis toebehoorde. Over de bestemming van de begane grond van dit eerste Amsterdamse stadhuis is niets bekend, maar daarboven bevond zich een zaal van negen meter breed en twaalf meter diep. Het stadhuis lag met de korte zijde aan de westkant van de Nieuwendijk, dichtbij de Dam. Uit de verschillende benamingen voor de zaal maakt W.F.H. Oldewelt op 'dat deze ruimte zowel voor bestuursvergaderingen en terechtzittingen als voor het keuren van lakens werd gebruikt. Deze vereeniging van functiën is kenmerkend bij middeleeuwse stedelijke gebouwen. Gaandeweg ontstond dan behoefte aan specialisatie en werden afzonderlijke gebouwen voor enkele functiën gezet.'<sup>25</sup>

De specialisatie van stedelijke gebouwen waarover Oldewelt spreekt, zien we elders in Europa gedurende de veertiende eeuw naar voren komen. Naarmate steden groter werden, begon zich een differentiatie af te tekenen in stedelijke instellingen en de daarvoor benodigde gebouwen. In Florence (1314) en Siena (1348) verschenen stadhuizen waarin niet langer marktruimten waren ondergebracht. In de Zuid-Nederlandse steden, zoals Brugge en Leuven, werden vanaf het einde van de veertiende eeuw aparte stadhuizen gebouwd. Zeer verwant met deze laatgotische bouwwerken zijn de stadhuizen van Gouda (1484) en Middelburg (1518). In deze kleinere Noord-Nederlandse steden werden de stadhuizen echter nog gecombineerd met een vleeshal op de begane grond.<sup>26</sup>

Speciaal voor de handel opgerichte gebouwen huisvestten in wisselende combinaties opslagruimte, verkoopruimtes en hotelfaciliteiten. Ze bestonden meestal uit een grote koophal op de begane grond en opslagruimte op de verdieping en de zolder. Naast de grote koophal werden soms rijen winkeltjes aan het gebouw toegevoegd, zoals in de Belforthallen en de Waterhallen te Brugge. In de Italiaanse steden ontwikkelde de loggia, een halfopen stenen hal, zich tot het meest gangbare handelsgebouw. Een voorbeeld daarvan is de Loggia dei Mercati in Bologna uit 1384. In de belangrijkste Europese handelssteden werden ook speciale handelshuizen voor buitenlandse handelaren opgericht, *Fondaci*, die bestonden uit een combinatie van woon- en opslagruimte. De Fondaco dei Tedeschi, gebouwd rond 1505 in Venetië, en het Oosterlingen Huis in Antwerpen uit 1564 zijn hiervan bekende voorbeelden. De Fondaco dei Tedeschi was een handelshuis voor Nederlandse en Duitse handelaren en bestond uit een groot vierkant gebouw met een door galerijen omgeven binnenplaats. Aan de buitenzijde waren op de

21

Nagel, *Das mittelalterliche Kaufhaus* (noot 18), p. 31 en afb. 72-76.

22

Rossi, *De architectuur van de stad* (noot 16), pp. 23 en 56.

23

Pevsner, *A history of building types* (noot 12), p. 27.

24

C.J.P. Lips, *Wandelingen door Oud-Dordrecht*. Zaltbommel (Europese Bibliotheek) 1974, pp. 74-76.

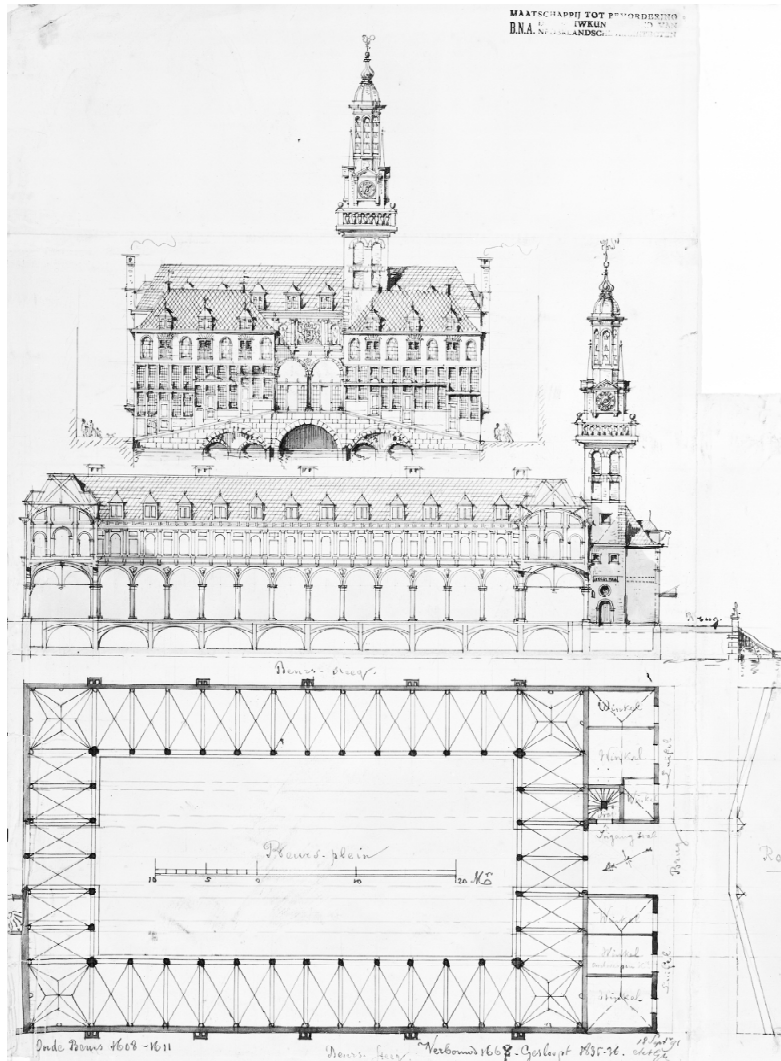
25

W.F.H. Oldewelt, 'Amsterdam's oudste raadhuis', in: *Jaarboek van het genootschap Amstelodanum* 28. Amsterdam 1931, p. 19.

26

F. Schröder, *Die gotische Handelshallen in Belgien und Holland*. München/Leipzig (Duncker & Humblot) 1914, pp. 55-62.



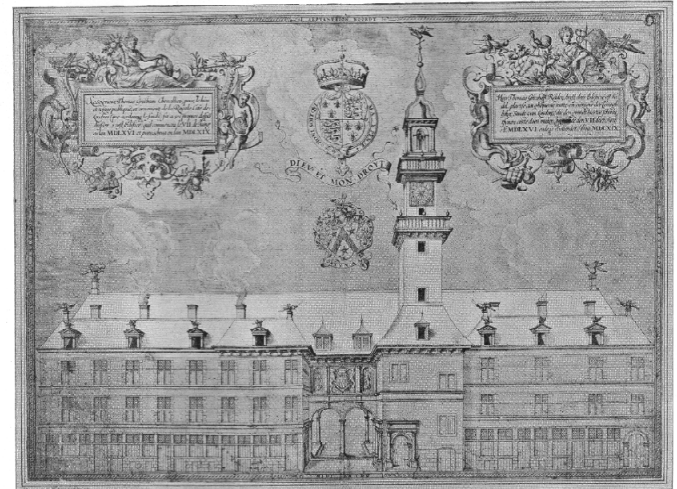


002

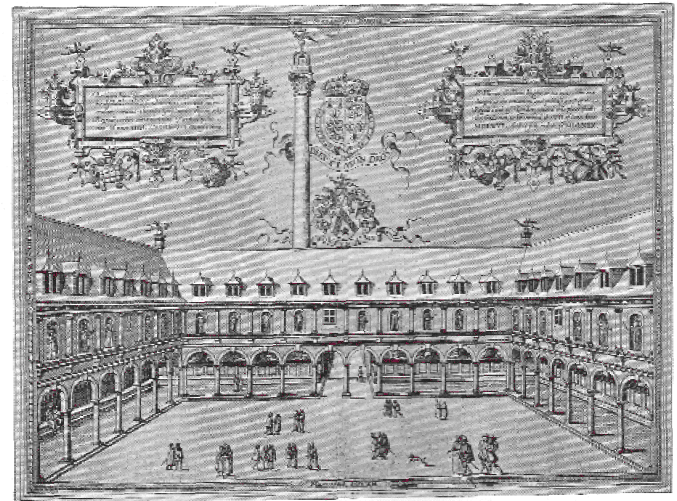
A.N. Godefroy, Reconstructietekening van de Oude Beurs te Amsterdam, 1891

003a-b

De koninklijke beurs van Londen in 1566, kopergravure door Francis Hogenburg a. voorgevel b. binnenplaats



003b

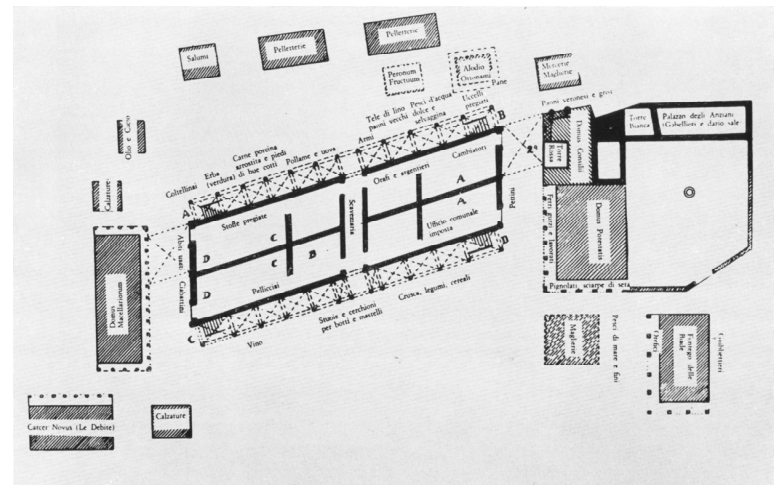
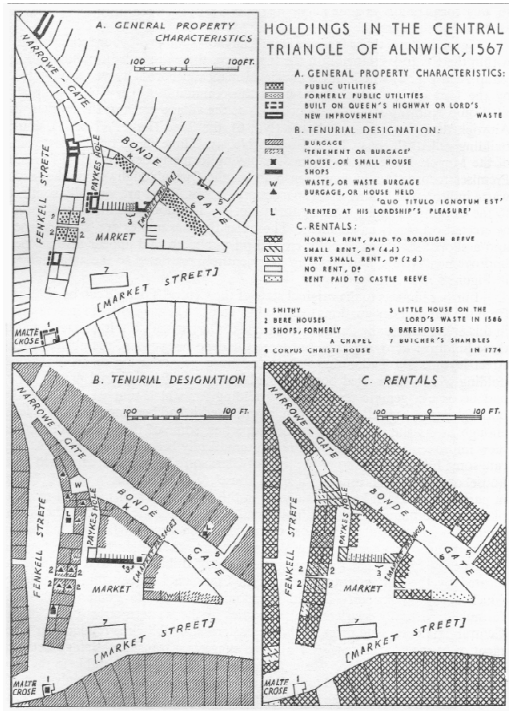


002

A.N. Godefroy, Reconstruction in drawing of the first exchange of Amsterdam, 1891

003a-b

The royal Exchange of London in 1566, engraving by Francis Hogenburg a. main facade b. inner court



'Market Colonisation' in middleleuws en vroeg-modern Alnwick volgens de analyse van Conzen

## 005a-b

Palazzo della Ragione in Padua

- situatietekening met plattegrond begane grond
- luchtfoto

## 006a-b

Belforthallen te Brugge

- plattegrond van de begane grond
- binnenplaats

## 007a-b

Fondaco dei Tedeschi, Venetië

- plattegrond begane grond
- binnenplaats, kopergravure van Rafael Custos uit 1616

## 008a-b

De beurs van Antwerpen uit 1531

- plattegrond
- kopergravure uit de zestiende eeuw

Market Colonisation in medieval and early modern Alnwick as analysed by Conzen

## 005a-b

Palazzo della Ragione in Padua

- siteplan with floor plan ground level
- aerial view

## 006a-b

Hall with belfry of Bruges

- floorplan of ground level
- inner court

## 007a-b

Fondaco dei Tedeschi, Venice

- floorplan ground level
- inner court, engraving of Rafael Custos from 1616

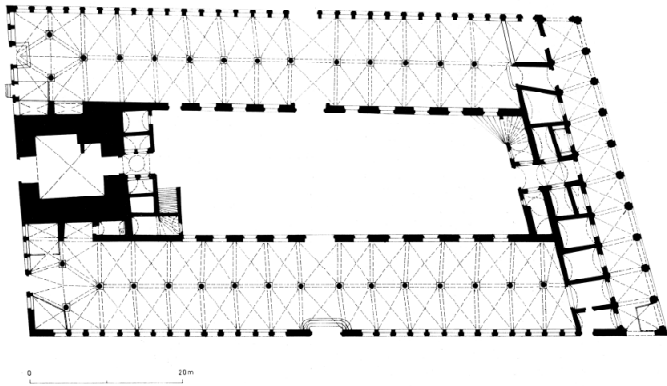
## 008a-b

The Exchange of Antwerp, as built in 1531

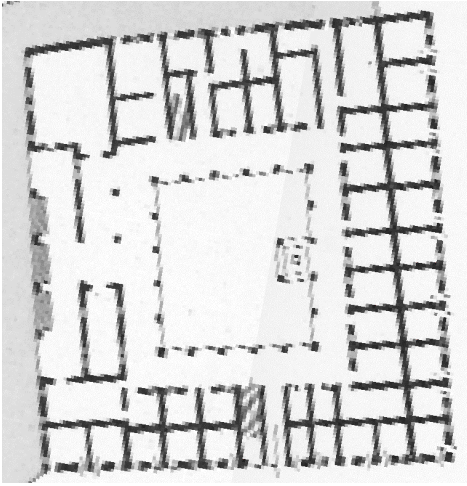
- floorplan
- engraving dating from the 16th century



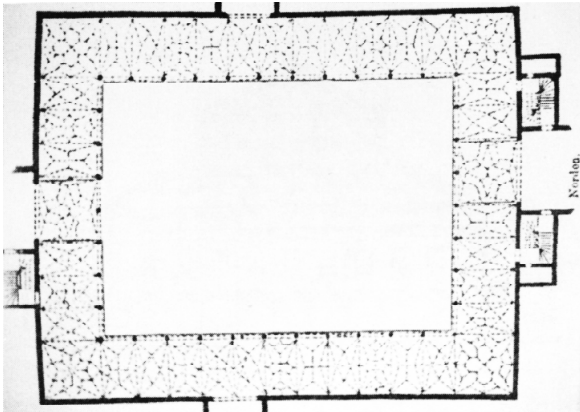
006a



007a



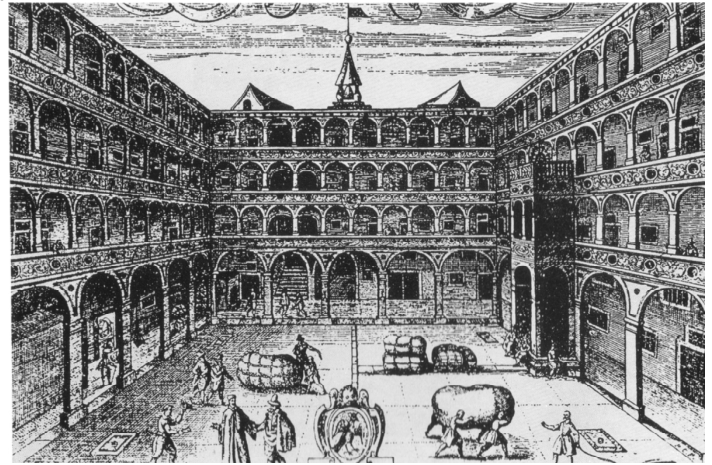
008a



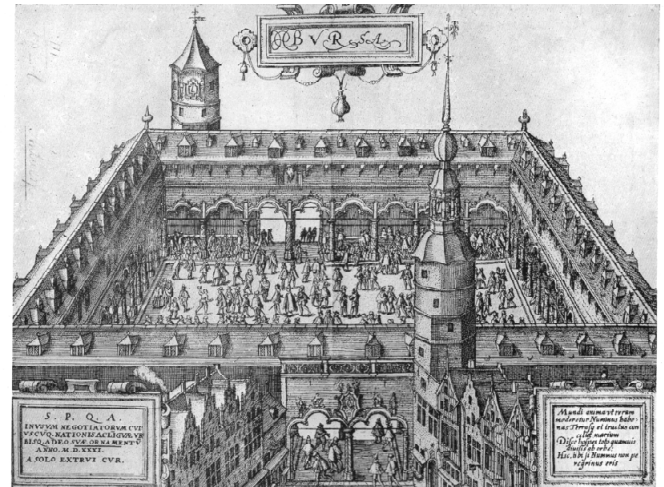
006b



007b



008b



**009a-b**

Vlaamse Hal te Dordrecht,  
reconstructie van de oorspronkelijke toestand  
a. plattegrond eerste verdieping  
b. dwarsdoorsnede

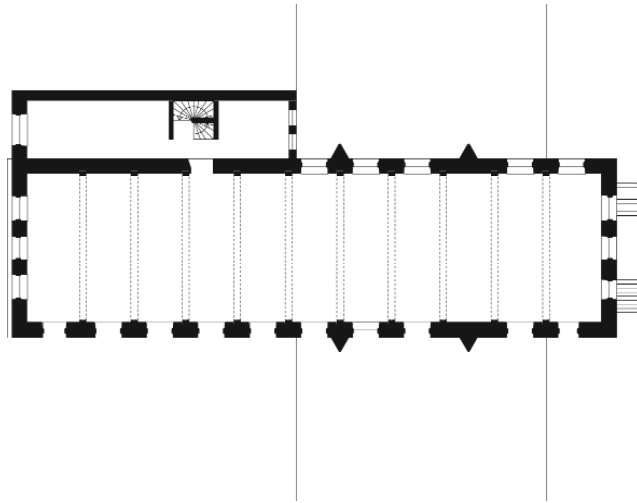
**010a-b**

Palazzo della Ragione,  
Vicenza, uit 1549  
a. plattegrond begane grond  
b. dwarsdoorsnede

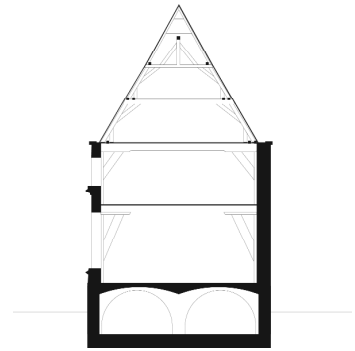
**011a-b**

Vleeshal te Haarlem  
a. begane grond  
b. dwarsdoorsnede

009a



009b



**009a-b**

Flamish Hall of Dordrecht,  
reconstruction original state  
a. floorplan first floor  
b. section

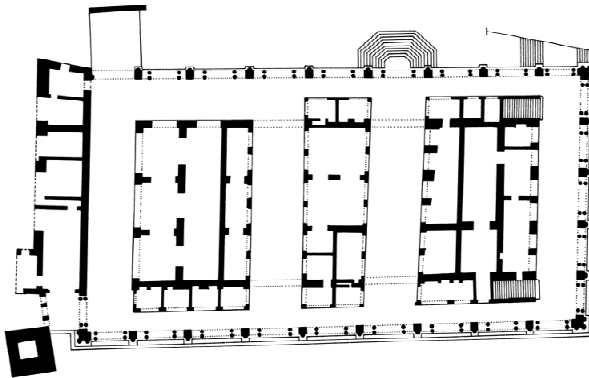
**010a-b**

Palazzo della Ragione,  
Vicenza, from 1549  
a. floorplan ground level  
b. section

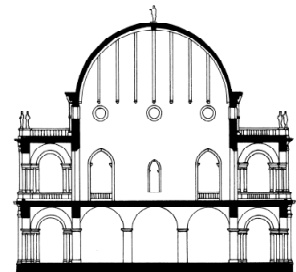
**011a-b**

Meathall of Haarlem  
a. floorplan ground level  
b. section

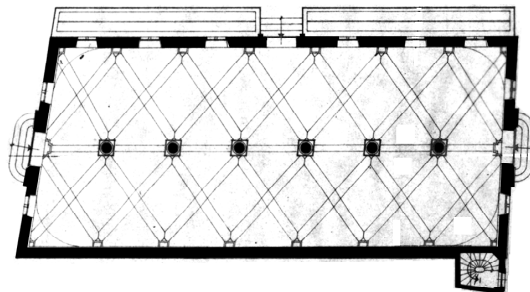
010a



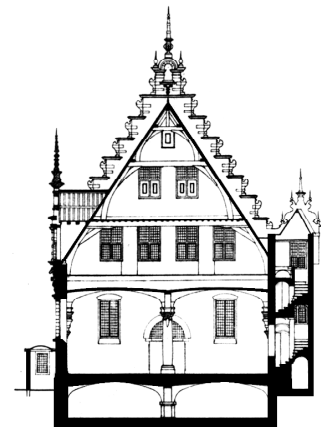
010b



011a



011b





begane grond winkelruimtes ondergebracht, die werden verhuurd aan lokale handelaren.

Het eerste openbare gebouw voor louter handelsdoeleinden in de Noordelijke Nederlanden zou de Vlaamse Hal in Dordrecht zijn geweest. De hal werd in 1383 door uitgeweken Vlaamse lakenhandelaren gebouwd en heeft niet direct navolging gekregen. Het is de enige gotische koophal in de Noordelijke Nederlanden. In 1544 werd hij omgebouwd tot stadhuis.<sup>27</sup> Een fraai voorbeeld van een zelfstandige koophal verschijnt pas weer anderhalve eeuw later: de Vleeshal in Haarlem (1603), ontworpen door Lieven de Key.<sup>28</sup> Typisch voor de Noordelijke Nederlanden is het verschijnen vanaf de veertiende eeuw van zelfstandige waaggebouwen.<sup>29</sup> In de Zuidelijke Nederlanden was de stads-waag meestal ondergebracht in de koophal of het raadhuis.

Publieke waaggebouwen werden opgericht voor de verplichte weging van voor verkoop bestemde goederen. Deze instellingen waren voor handelaren van belang omdat zij gesjoemel met gewichten tegengingen. Voor de steden betekende de waag een bron van inkomsten omdat op de goederen accijns rustte, waarvan de hoogte afhankelijk was van het gewicht of het volume. Ook voor het wegen zelf werden kosten in rekening gebracht. De gotische waag op de Brink in Deventer uit 1528 is een van de eerste waaggebouwen met een monumentale positie in de stad.<sup>30</sup> In de zestiende eeuw ontwikkelt zich een type waaggebouw met een vierkante plattegrond die op een hoek of aan vier zijden vrijstond. Het waren rijzige gebouwtjes, met een vergaderzaal op de verdieping en een ruimte met weegtoestellen op de begane grond, die typologisch verwant zijn aan het middeleeuwse Italiaanse stadhuis. Het nieuwe waaggebouw op de Plaets in Amsterdam uit 1565 is het eerste van dit type.<sup>31</sup> Het ontwerp ervan wordt toegeschreven aan de architect Joost Jansz. Bilhamer. De waaggebouwen in Haarlem (1589), Leiden (1659) en Gouda (1668) zijn van hetzelfde type. Ook het door Hendrick de Keyser ontworpen waaggebouw te Hoorn (1608) is hiervan een mooi voorbeeld.

Aparte beursgebouwen ontstaan aan het einde van de veertiende eeuw. Aanvankelijk onderscheidden zij zich in architectonische zin niet van de koophallen en loggia's waarvan ze zijn afgeleid. Wat de beurshandel zelf betreft: in deze tijd is een scheiding tussen geld- en warenbeurs nog niet duidelijk aanwezig. Karl Schreyll rekent de Loggia dei Mercati in Bologna, de Lonja in Barcelona en de Loge in Perpignan samen met de eerder genoemde Vlaamse Hal in Dordrecht tot de eerste beursgebouwen.<sup>32</sup> De Vlaamse Hal, met een lengte van veertig meter en een breedte van twaalf meter, is weliswaar vergelijkbaar met de Vlaamse koophal-

len, maar door zijn ligging over het water van de Voorstraathaven toch een bijzonder verschijnsel. De grote handelsvloer bevindt zich op de verdieping om voldoende doorvaarthoogte voor schepen in de Voorstraathaven te waarborgen. Het is deze specifiek Hollandse oplossing die later in het Amsterdamse beursgebouw navolging vindt.

In de meeste steden werden echter nog geen aparte beursgebouwen opgericht. De kooplieden kwamen op vaste plekken in de steden samen om transacties te bespreken en te regelen. Pleinen, loggia's en vooral bruggen waren de favoriete verzamelpunten. Voorbeelden daarvan zijn de Ponte di Rialto in Venetië, de Nieuwe Brug in Amsterdam en de Pont du Change in Parijs, waar zich ook de geldwisselaars hadden gevestigd. Later zouden de wisselaars van Parijs zich verplaatsen naar de Place Dauphine, gelegen aan de Pont Neuf.<sup>33</sup> Een belangrijk kenmerk van goederenhandel op de beurs was dat de handelswaar op papier werd verhandeld en niet in natura. De verkoop werd beklonken aan de hand van warenmonsters. De belangrijkste functie van een *geregelde* beurs was handelaren samen te brengen en door gezette openingstijden de handel te reguleren. Dat hiervoor weinig bouwkundige voorzieningen nodig waren, blijkt uit het voorbeeld van de Hamburgse beurs uit 1558, die bestond uit een houten hekwerk met banken waarmee een stuk van een plein werd afgezet. Pas dertig jaar later werd hieraan het eigenlijke beursgebouw toegevoegd, een langwerpig bouwwerk met een open begane grond, dat aan één zijde het hekwerk verving. Dit beursgebouw is typologisch verwant aan het middeleeuwse Italiaanse stadhuis.

Het beursgebouw in Antwerpen (1531), ontworpen door Domenico van Waghmakere, wordt algemeen als het eerste moderne beursgebouw gezien.<sup>34</sup> De expansieve ontwikkeling van de verre handel in Antwerpen in de zestiende eeuw was aanleiding voor diverse innovaties in de beurspraktijken en de legalisering ervan. Zowel in architectonische zin als wat betreft organisatiestructuur werd de Antwerpse beurs het voorbeeld voor de beurzen die in de loop van de zestiende en zeventiende eeuw in allerlei Europese steden werden opgericht.<sup>35</sup> Er is sprake van een 'onverdeelde' beurs waar effectenhandel, geldhandel en goederenhandel tegelijkertijd plaatsvonden. Daarnaast werden op de beurs allerlei diensten aangeboden, zoals verzekeren, geld wisselen en krediet verstrekken.

Domenicus van Waghmakere lanceerde met zijn ontwerp voor de Antwerpse beurs het zeer succesvolle type van de open galerijbeurs. In rap tempo werd dit type nagevolgd in Londen (1565), Sevilla (1593) en Amsterdam (1611), en het bleef toonaangevend tot de tweede helft van de acht-

27  
M.E. Stades-Vischer, *Het stadhuis te Dordrecht*. Gemeentelijke Archiefdienst, Dordrecht 1985. Volgens het archeologisch onderzoek van het huis Scharlaken in Dordrecht zou zich op de begane grond van dit stenen huis uit 1225 de eerste lakenhal van de stad hebben bevonden. Over het gebruik van de bovenverdieping(en) is echter niets bekend en dus ook niet of dit gebouw voor louter handelsdoeleinden was bestemd. Herbert Sarfatij, 'Het huis Scharlaken te Dordrecht: de oudste Lakenhal van de stad, vervolgens woonhuis en Waag (13<sup>de</sup> – 16<sup>de</sup> eeuw). Archeologie van een bijzonder huis', in: *Bulletin KNOB*, 93 (1994), nr. 2, pp. 41-52.

28  
E. Gramsbergen, 'Lieven de Key, Vleeshal Haarlem, 1603', in: A. de Back en W. Wilms Floet (red.), *Plandocumentatie kleine openbare gebouwen*. Delft (Publicatiebureau Bouwkunde) 2005, pp. 76-79.

29  
C.H. Slechte en N. Herweijer (red.), *Het Waagstuk. De geschiedenis van waaggebouwen en wegen in Nederland*. Amsterdam (De Bataafse Leeuw) 1990, p. 43.

30  
Uit de monumentale positie op het plein maakt K. Kiem op dat het waaggebouw in Deventer meer was dan alleen een waag, maar het belangrijkste handelsgebouw van de stad, waarin ook een lakenhal was ondergebracht. K. Kiem, 'Die Waage von Deventer als Handelshalle', in: *Bulletin KNOB*, 93 (1994), nr. 2, pp. 53-61.

31  
W. Kuyper, *The triumphant entry of Renaissance architecture into the Netherlands*. Alphen aan den Rijn (Canalito) 1994, pp. 214-215.

32  
Schreyll, *Zur Geschichte* (noot 5), pp. 13-14.

33  
E. Taverne, 'Van Pont-neuf tot Champs-élisées, het straatbeeld van Parijs 1600-1914', in: *De straat. Vorm van*

*samenleven*. Catalogus Van Abbemuseum, Eindhoven 1972, p. 97, met verwijzing naar: J.P. Babelon, *Demeures parisiennes sous Henri IV et Louis XIII*. Parijs 1965. Jean Castex, *De architectuur van renaissance, barok en classicisme. Een overzicht 1420-1720*. Nijmegen (SUN) 1993, p. 350 (oorspr. Parijs 1990).

34  
In feite gaat het hier om het tweede beursgebouw van Antwerpen. Het beursbedrijf ontstaat in Antwerpen rond het midden van de vijftiende eeuw. In 1485 kocht het stadsbestuur in de huidige Hofstraat een huis met daaraan gelegen een onregelmatig gevormde hof, en stelde die ter beschikking van de beurshandelaren. Antwerpen was daarmee de eerste stad die beschikte over een 'beursgebouw' in de moderne zin van het woord, dat wil zeggen dat goederen er alleen op papier werden verhandeld. In 1515 werd de hof aan drie zijden voorzien van een arcade, ontworpen door Domenico van Waghmakere. S.A. Meseure, *Die Architektur der Antwerpener Börse und der europäischen Börsenbau im 19. Jahrhundert*. München (Scaneg) 1987, pp. 21-22.

35  
Van Nieuwkerk, *Hollands gouden glorie* (noot 3), pp. 106-107.

tiende eeuw. Ook daarna bleef dit type in zwang, maar dan met een glazen overkapping van de binnenplaats: het 'basilica-type'. Het is opmerkelijk dat in Antwerpen een beursgebouw verscheen dat typologisch zo verschilt van de Vlaamse koopzaken. Zowel Schreyf als Meseure noemen de *Fondaco dei Tedeschi* als mogelijke voorloper van de open galerijbeurs.<sup>36</sup> Evenals dit handelsgebouw was het Antwerpse beursgebouw georganiseerd rondom een binnenplaats. Deze diende als beursvloer en was omgeven door open galerijen waarop een bovenverdieping was geplaatst. Het gebouw bevond zich op een grondstuk tussen de Meir en de Lange Nieuwstraat en had twee toegangen, waardoor het een verbinding vormde tussen deze straten. De beurs had daardoor een uitgesproken openbaar karakter en leek meer op een plein dan op een gebouw. Deze indruk werd nog versterkt doordat het gebouw volledig was ingebouwd door de huizen aan de Meir en de Lange Nieuwstraat, en zodoende geen buitengevels had.

De beurs van Londen werd in 1565 gebouwd op initiatief van de zakenman Thomas Gresham. Het ontwerp, van de Vlaamse architect Hendryk van Peaschen, volgt in grote lijnen de opzet van de Antwerpse beurs. De stad stelde een stuk grond ter beschikking tussen Cornhill en Threatneedle Street, niet ver van Lombard Street, waar de handelaren van oudsher samenkwamen. Voor de bouw van de beurs werden ongeveer tachtig huizen gesloopt die gelegen waren aan twee stegen in een bestaand bouwblok. Net als in de Antwerpse situatie kreeg de beurs twee toegangen en ze vormde een verbinding tussen Cornhill en Threatneedle Street. Naast de ingang aan Cornhill stond een klokkentoren.

De vorm en het gebruik van de bovenverdieping van de beursgebouwen zijn typologisch zeer interessant. Meseure vermoedt dat deze verdieping, verlicht door dakkapellen, in de Antwerpse beurs aanvankelijk als opslagzolder was bedoeld. De verdieping werd in 1581, na een brand, verhoogd en voorzien van vensters. Aan weerszijden van een middengang werden 'winkels' gevestigd voor luxe-warenhandel. Het ging daarbij om artikelen met een waardevast karakter, zoals specerijen, koffie, thee, edelmetalen, edelstenen en kunstvoorwerpen.<sup>37</sup> Met deze verbouwing volgde Antwerpen het voorbeeld van Londen, waar al meteen in 1565 de eerste verdieping als galerij met open standplaatsen werd gerealiseerd. In de gevels van het Londense beursgebouw waren geen vensters aangebracht. De winkelgalerij werd waarschijnlijk alleen door rijen dakkapellen verlicht.

Als dit vermoeden juist is, dan zou de bovenverdieping van het Londense beursgebouw wel eens de voorloper van de latere Passages kunnen zijn. Zowel de vorm – een langgerekte, van boven

verlichte ruimte met aan weerszijden winkeltjes – als de functie – de verkoop van luxeartikelen – maken dit aanmerkelijk.<sup>38</sup> Ook het Amsterdamse beursgebouw was vanaf het begin voorzien van een winkelgalerij op de bovenverdieping die alleen van bovenaf werd verlicht door dakkapellen. Hier was ruimte voor ongeveer 123 winkels of 'cassen'. De winkelgalerij, het zogenaamde Beurspand, was buiten de beursvloer om bereikbaar vanaf de brug aan de zijde van het Rokin, via het trappenhuis in de beurstoren.<sup>39</sup> De verhuur van de 'cassen' was aanvankelijk een succes. De toename van het aantal winkelpanden in de omliggende straten maakte echter na verloop van tijd de winkeltjes op de bovenverdieping van het beursgebouw steeds minder aantrekkelijk. Tegelijk met de uitbreiding van het beursgebouw aan de zuidzijde, in 1669, was het aantal 'cassen' al tot 43 teruggebracht en in het midden van de achttiende eeuw waren er nog maar 25 verhuurd.<sup>40</sup>

'Aus Rathaus, Markthalle, Gildehaus und Loggia leitet sich als neue Differenzierung des Marktgeschehens die Börse her, die zusammen mit der Bank und der Versicherung einen neuen Handelsstil, den Welthandel, einleiten. Der Kredit und die Aktie sind seine Mittel.'<sup>41</sup> Zo vat Geist kort en bondig de ontwikkeling en differentiatie samen van de openbare gebouwen voor stadsbestuur en handel. Het raadhuis staat aan het begin van de reeks en is de eerste uitdrukking van stedelijk zelfbestuur. De beursgebouwen zijn de laatste in de rij en bieden onderdak aan de meest geavanceerde vormen van handel, waaronder die in luxeartikelen. Met de bouw van het eerste stadhuis van Amsterdam was in zekere zin de omzetting van voorstedelijke nederzetting in stad beklonken. Met de bouw van het eerste beursgebouw betrad Amsterdam een nieuw tijdperk. Vanaf dat moment ontpopte de stad zich als de metropool van de zeventiende eeuw. In de volgende twee paragrafen wordt de fysieke hoedanigheid van deze twee gedaantewisselingen gereconstrueerd.

## Stadswording: het stadscentrum rond 1400

Een belangrijke bron van informatie over de stadsvorm zijn kaarten. Voor Amsterdam is de geschildeerde kaart van Cornelis Antonisz. uit 1538 de oudste. Daarvan is zes jaar later ook een gedrukte versie in omloop gebracht. Vergelijken we dit beeld van Amsterdam aan het einde van de middeleeuwen met latere kaarten – de kaart van Pieter Bast uit 1597, de kaart van Balthazar Florisz. van Berckenrode uit 1625 en een bewerking daarvan uit 1657 –, dan zien we dat Amsterdam in een eeuw tijd niet alleen enorm is uitgebreid, maar ook dat het centrum rond de Dam ingrijpend is gewijzigd.<sup>42</sup>

36

Schreyf, *Zur Geschichte* (noot 5), p. 17. Meseure, *Die Architektur* (noot 34), p. 25.

37

Meseure, *ibidem*, pp. 18 en 24.

38

Geist, *Passagen* (noot 18), pp. 75-76. Geist wijst op de Londense beursgebouwen met open standplaatsen voor luxe warenhandel op de bovenverdieping als een van de mogelijke voorbeelden voor de latere passages. De verbluffende overeenkomst in ruimtelijke karakteristiek is hem ontgaan. Ook om een andere reden – namelijk de affiniteit van de handel in luxeartikelen met de plaats van de beurshandel – komen van de vele referenties die Geist naar voren brengt de winkelgalerijen boven in de beursgebouwen van Londen, Antwerpen en Amsterdam het meest in aanmerking als directe voorgangers van de passages. Parijs geldt sinds het *Passagen-Werk* van Walter Benjamin als de bakermat van de passages. De beurs van Parijs vond rond 1800 onderdak in het Palais Royale. In de directe nabijheid van het beursbedrijf is in het hof van dit paleis in 1786-1789, weliswaar op provisorische wijze in hout geconstrueerd, de eerste overdekte en van boven verlichte passage gebouwd voor de verkoop van luxeartikelen: de Galeries de Bois (pp. 257-260) De eerstvolgende, permanente, passage is de Passage des Panoramas (1800), uitkomend op de noordelijk van het Palais Royal gelegen Boulevard Montmartre (pp. 262-267). In het gebied tussen het paleis en de boulevard werden in de jaren daarna meerdere passages gebouwd. Midden in dit gebied werd tussen 1808 en 1815 de nieuwe beurs opgetrokken, naar het ontwerp van A.Th. Bronghiart (1807). De binnenplaats van deze open galerijbeurs is in 1823-1827 voorzien van een glazen overkapping. De bloeiperiode van de luxehandel in de passages van Parijs viel volgens W.

Benjamin in de jaren dertig van de negentiende eeuw. W. Benjamin, 'Parijs de hoofdstad van de XIXe eeuw' (Exposé 1936), in: *ibidem*, *Kleine filosofie van het flaneuren. Passages, Parijs, Baubelaire*. Amsterdam (SUA) 1992, pp. 13-26.

39

'Buiten langs de beide zijmuren vond men twintig "bogen", eveneens verhuurd voor winkels en kantoren. (...) Aan den zuideropgang van de Beurs verhuurde de stad zes en aan den noorder-twee woningen.' J.C. Breen, 'Topografische geschiedenis van den Dam te Amsterdam', in: *Jaarboek van het genootschap Amstelodanum*, 7. Amsterdam 1909, p. 148. Deze studie is nog steeds de belangrijkste bewerking van de schriftelijke bronnen over de geschiedenis van de Dam en zijn bouwwerken. Alle latere studies gaan hierop terug, met of zonder bronvermelding, onder meer D.H. Couvée, *De Dam*. Utrecht (Oosthoek) 1968.

40

Bij de uitbreiding in 1669 werd de toren afgebroken en de brug aan de Rokinzijde overbouwd. De zuidelijke publieke toegang tot de beurs en tot de winkelgalerij op de verdieping zijn toen verdwenen. Alleen het trappenhuis in het bijgebouw aan de noordzijde was toen nog publiek toegankelijk. Breen vermeldt dat al in 1660 de oostelijke galerij 'lakenthall' werd. In 1686 werd in de westelijke galerij de 'stadsschermerschool' ondergebracht. Zie Breen, 'Topografische geschiedenis' (noot 39), pp. 150-151.

41

Geist, *Passagen* (noot 18), p. 75.

42

De bevolkingsgroei en de stadsuitbreidingen van Amsterdam in de zestiende en de zeventiende eeuw zijn uitvoerig beschreven in: E. Taverne, *In 't land van belofte: in de nieuwe stad. Ideaal en werkelijkheid van de staduitleg in de Republiek 1580-1680*. Maarssen (Gary Schwartz) 1978, pp. 112-175.

Deze transformatie, waarvan de bouw van de beurs een onderdeel is, kan met behulp van genoemde kaarten stap voor stap worden gevolgd. Veel moeilijker is het een beeld te krijgen van de wordingsgeschiedenis van de stad in de middeleeuwen. Inzicht daarin is alleen te verkrijgen met behulp van schriftelijke archiefbronnen en uitkomsten van archeologisch onderzoek. Op het laatste gebied zijn, vooral door het 'stadskernelonderzoek' van de afgelopen decennia, belangrijke vorderingen gemaakt.

Uit de combinatie van schriftelijke bronnen met recent archeologisch onderzoek komt het volgende beeld van de stadsvorming van Amsterdam naar voren.<sup>43</sup> Rond 1200 vestigden zich de eerste bewoners in het mondingsgebied van de Amstel. Op de oeverwallen aan beide zijden van de rivier bouwden zij hun huizen op huisterpen, die zich aaneensloten tot lintvormige ophogingen van ongeveer 25 meter diep. De lintvormige terpen liggen aan de landzijde van brede paden, de voorlopers van de Warmoesstraat aan de oost- of oude zijde, en de Nieuwendijk en Kalverstraat aan de west- of nieuwe zijde. De nederzetting wordt voor het eerst vermeld in 1275 onder de naam Amstelledamme. De Dam in de Amstel is dan al gelegd, naar wordt aangenomen tussen 1265 en 1275.<sup>44</sup> Ten gevolge van de maaiveldvaling van de veenontginningen in het achterland waren problemen ontstaan met de afwatering van het gebied en was het gevaar voor overstromingen toegenomen. Om deze problemen het hoofd te bieden werd langs de zuidzijde van het IJ een zeekering aangelegd, die vanaf de duinen aan de kust bij Haarlem tot aan het Gooi reikte. De Dam vormde daarin het sluitstuk. Er waren twee spuisluizen in opgenomen, waardoor bij laagtij het water uit de Amstel kon worden geloosd op het IJ.

Door de bouw van de Dam werden de lintdorpen op beide oevers van de Amstel met elkaar verbonden en tot één nederzetting samengevoegd. Het deel van de Amstel ten noorden van de Dam, het Damrak, vormde een geschikte haven voor zeeschepen. Sinds de grote stormvloed in de laatste helft van de twaalfde eeuw stond dit water, via het IJ en de Zuiderzee, in goede verbinding met de Noordzee. Het deel van de Amstel ten zuiden van de Dam werd een binnenhaven die later het Rokin werd genoemd. De Dam was het overslagpunt, waar goederen uit de zeeschepen werden overgeladen in kleinere binnenvaartschepen. Dit bracht economische bedrijvigheid en werkgelegenheid met zich mee. Om doorgaand scheepvaartverkeer voor kleine schepen mogelijk te maken, werd in 1308 de oostelijke spuisluis vervangen door een schutsluis.

Toch was Amstelledamme rond 1300 nog niet een stad in de ruime betekenis van het woord.

Het was een flink dorp. De stadsarcheoloog Jan Baart schat de totale lengte van de lintbebouwing in 1300 op ongeveer 1200 meter. Er zouden toen 250 huizen hebben gestaan. Als een huishouden uit vier tot vijf personen bestond, was het aantal inwoners ongeveer 1100.<sup>45</sup> Het enige wat grotere gebouwen was de Sint-Nicolaaskerk, of kortweg de Oude Kerk, die op het kerkhof stond, achter het terpenlint op de oostoever. Wel hadden de poorters van Amsterdam al in 1275 van Floris V tolvrijheid verkregen in het gebied van het graafschap Holland, en waren zij sindsdien met hun heer, Gijsbrecht van Amstel, steeds meer stadsrechten eengekomen. Deze zijn in 1300 voor het eerst als een geheel vastgelegd in een stadskeur. In 1342 werd deze keur in samenspraak met de graaf van Holland, Willem IV, vernieuwd en uitgebreid.<sup>46</sup> De stadsrechten werden bewaard in de Oude Kerk.<sup>47</sup> Blijkbaar was er toen in Amsterdam nog geen zelfstandig bestuurscentrum.

Op kerkelijk gebied was Amsterdam rond 1300 zelfs helemaal nog niet zelfstandig. Het kerkhof lag waarschijnlijk op grond van de heren van Amstel, en de parochie van de kapel op het kerkhof maakte zich pas in 1334 los van die in Ouderkerk aan de Amstel. Bas de Melker noemt deze parochiekerk een voorstedelijk element. Vanaf 1300 is de Oude Kerk als het ware meegegroeid met de stad Amsterdam. De in 1555 gereedgemaakte Onze-Lieve-Vrouwekapel was een van de laatste uitbreidingen.<sup>48</sup> De toren van de Oude Kerk vervulde in zekere zin de rol van het belfort in de Vlaamse steden. Hij werd in de loop van de tijd een aantal malen verhoogd; voor het laatst in 1566, toen de architect Bilhamer een nieuwe toren bouwde. Tot halverwege de zestiende eeuw was de toren ongeveer veertig meter hoog. Voorzien van een bredere voet werd de nieuwe toren bijna tweemaal zo hoog en bleef tot de voltooiing van de Westertoren in 1638 het merkteken van de stad.<sup>49</sup>

In 1300 was Dordrecht met een geschat aantal van 5000 inwoners de grootste stad in het graafschap Holland. Volgens dezelfde schatting had Leiden 3000 en Gouda evenals Amsterdam ongeveer 1000 inwoners en hadden Haarlem en Delft 2000 inwoners. Met 5500 inwoners was Utrecht in het huidige gebied van de Randstad Holland nog steeds de grootste stad.<sup>50</sup> De jongste steden, Gouda en Amsterdam, kwamen tot stand in het omstreden grensgebied met veenontginningen van het graafschap Holland en het bisdom Utrecht. Beide steden in wording groeiden uit tot echte poldersteden en hebben waarschijnlijk een belangrijke rol gespeeld in de territoriale politiek van de graven van Holland. Die politiek was allereerst bedoeld om hun gebied in oostelijke richting uit te breiden, maar ook om binnen dit gebied een scheepvaartroute tot stand te brengen die Dord-

Hier is vooral gebruikgemaakt van: J. Baart, 'De ontstaansgeschiedenis van de stad Amsterdam', in: M. Jonker, L. Noordegraaf en M. Wagenaar, *Van stadskern tot stadsgewest. Stedebouwkundige geschiedenis van Amsterdam*. Amsterdam (Verloren) 1984, pp. 15-34. De bijdragen van H.H. van Regteren Altena en B.M.J. Speet in: W.F. Heinemeijer, M.F. Wagenaar e.a., *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*. Ede/Antwerpen (Zomer & Keunig) 1987. J.M. Baart, 'Amsterdam, gewestelijke stad in de middeleeuwen, wereldstad in de Gouden eeuw', in: H. Sarfatij (red.), *Verborgene steden. Stadsarcheologie in Nederland*. Amsterdam (Meulenhoff) 1990, pp. 152-162. De bijdragen van B. Speet in: M. Carasso-Kok (red.), *Geschiedenis van Amsterdam*. Deel I, *Een stad uit het niets, tot 1578*. Amsterdam (SUN) 2004. De door C. van der Hoeve en J. Louwe getekende reconstructiekaarten van Amsterdam in de middeleeuwen zouden op grond van de informatie in de hier genoemde studies over de stadsvorming van Amsterdam aanmerkelijk meer gedetailleerd kunnen worden, en ook de toelichtende tekst vraagt op veel punten om correctie. C. van der Hoeve en J. Louwe, *Amsterdam als stedelijk bouwwerk. Een morfologische analyse*. Nijmegen (SUN) 1985; 2003<sup>2</sup>. Overigens wagen de hier genoemde studies zich niet aan getekende reconstructies en blijft in dit opzicht de studie van Van der Hoeve en Louwe de enige om op voort te bouwen. Door ook de latere transformaties van het centrum rond de Dam in kaart te brengen, hopen wij met de onderhavige studie in ieder geval ten dele tegemoet te komen aan de kritiek die toentertijd werd verwoord door M. de Hoog en R. Stroink, 'Recensie *Amsterdam als stedelijk bouwwerk*. Analyse van een methode',

in: *Oase*, 11 (1986), pp. 5-13.

44  
B. Speet, 'Een kleine nederzetting in het veen', in: Carasso-Kok, *Geschiedenis van Amsterdam* (noot 43), p. 60. J. Baart heeft redenen aan te nemen dat de Dam eerder is aangelegd. Baart, 'De ontstaansgeschiedenis' (noot 43), p. 22.

45  
Baart, 'De ontstaansgeschiedenis' (noot 43), p. 26.

46  
E. Dijkhof, 'Op weg naar autonomie', in: Carasso-Kok, *Geschiedenis van Amsterdam* (noot 43), pp. 63-73.

47  
P. Knevel, 'Vijfde stad in Holland', in: *ibidem*, pp. 365 en 366.

48  
B. de Melker, 'Burgers en devotie 1340-1520', in: *ibidem*, pp. 254-263.

49  
J. de Heer, *Het architectuurloze tijdperk. De torens van Hendrick de Keyser van de horizon van Amsterdam*. Amsterdam (Duizend en één) 2000, p. 48.

50  
H. Engel, 'Randstad Holland in kaart', in: *OverHolland*, 2. Amsterdam (SUN) 2005, p. 38.



recht en de Zeeuwse wateren zou verbinden met de Zuiderzee: de route 'binnendunen'.<sup>51</sup> In het handelsverkeer tussen de Hanzesteden in het Oostzeegebied en de steden in Vlaanderen zouden daardoor op termijn de stad Utrecht en de IJsselsteden buitenspel worden gezet.

Vanaf 1317 was Amsterdam definitief onderdeel van het graafschap Holland geworden. Zijn stadsrechten worden onder Hollands gezag vernieuwd in 1342. Pas dan groeit Amsterdam uit tot een echte stad. In de veertiende eeuw vindt een reeks stadsvergrotingen plaats. Uit archeologisch onderzoek blijkt dat de eerste stadsvergroting niet aan de buitenzijde van de stad heeft plaatsgevonden, maar aan de binnenzijde, in de bedding van de Amstel. De kaart van Cornelis Anthonisz. uit 1544 laat goed zien dat tussen de Warmoesstraat en het water van het Damrak een strook land is volgebouwd met voor- en achterhuizen. De achterhuizen staan direct aan het water en werden als pakhuizen gebruikt. Hetzelfde was het geval tussen de Nieuwendijk en het Damrak, tussen de Kalverstraat en het Rokin, en tussen de Nes en het Rokin. Op de laatste strook grond zijn geen huizen gebouwd, maar bevonden zich een aantal kloosters en het Sint-Pietersgasthuis.

De stroken grond zijn verkregen door aanplemping van de oevers van de Amstel. De precieze volgorde waarin dit is gebeurd, is nog onduidelijk. Een opgraving aan de Warmoesstraat laat zien dat er achtereenvolgens verschillende aanplempingen zijn geweest, waardoor de panden zich in de diepte konden uitbreiden. De eerste aanplempingen stammen hier uit de eerste helft van de veertiende eeuw. Volgens Baart was er bij de aanplempingen langs de Warmoesstraat en de Nieuwendijk sprake van een georganiseerde aanpak, waarbij in tegenstelling tot de vroegere huisterpen in één keer over de volle lengte een strook grond werd gewonnen, die vervolgens individueel werd bebouwd. Daarom noemt hij dit de eerste stadsuitleg. Deze zou in 1333 hebben plaatsgevonden.<sup>52</sup> Overigens moet worden opgemerkt dat de kades die op de kaart van Cornelis Anthonisz. te zien zijn, pas in de loop van de vijftiende en zestiende eeuw zijn aangelegd. Van de drie bruggen over het Damrak is de middelste – de Oude Brug – in het begin van de veertiende eeuw gebouwd, de meest noordelijke bij het IJ – de Nieuwe Brug – rond 1365 en de Papenbrug als laatste in 1475.

Uit een opgraving aan de Nieuwendijk concludeert Baart dat daar rond het midden van de veertiende eeuw achter de strook met huisterpen in één keer een strook land is opgehoogd. Vervolgens gebeurde in 1367 hetzelfde aan de oostzijde en in 1380 nogmaals aan de westzijde, en kwam bouwgrond beschikbaar tot aan de Oude- en Nieuwezijds Achterburgwallen. Beide grachten

waren hard nodig om de steeds verdere versmalling van de bedding van de Amstel te compenseren. Dat lukte waarschijnlijk niet goed, zodat al korte tijd daarna weer twee grachten werden gegraven om de afvoer van de Amstel te verbeteren: de Oude- en de Nieuwezijds Voorburgwallen.<sup>53</sup> Al deze werkzaamheden getuigen van een aanzienlijk organisatorisch vermogen van het stadsbestuur. Toch verschijnt een zelfstandig onderkomen voor het stadsbestuur pas aan het einde van de veertiende eeuw.

Over de precieze datering van de verschillende onderdelen van het Oude Stadhuis is onder historici heel wat te doen geweest. Ons interesseert vooral de fysieke constellatie waarin het stadhuis tot stand is gekomen, en daarvoor leveren de gegevens die door Breen en Oldewelt zijn verzameld nog steeds de beste aanknopingspunten.<sup>54</sup> Zoals eerder vermeld, werd het eerste deel van het stadhuis kort na 1395 gebouwd op een perceel aan de Windmolenstraat, de huidige Nieuwendijk; een perceel in de zone van de eerste huisterpen. Het was door het stadsbestuur gekocht van het ernaast gelegen Oude of Sint-Elisabethgasthuis. Dit was rond het midden van de veertiende eeuw, in ieder geval voor 1361, gebouwd. Middeleeuwse gasthuizen boden niet alleen verzorging aan zieken, maar gaven ook onderdak aan vreemdelingen. Waarschijnlijk daarom lag het Sint-Elisabethgasthuis op een prominente plaats, recht tegenover de open ruimte van de Dam: de Middendam waar markt werd gehouden. Het gasthuis zou de kiem zijn geweest van de latere ontwikkeling van het bestuurs- en handelscentrum aan de westzijde van de Dam.

Het eerste deel van het stadhuis lag aan de noordzijde van het gasthuis. Aan de overzijde, op de hoek van de Windmolenstraat en de Middendam, stonden volgens Oldewelt aanvankelijk nog huizen op de aangeplempte strook grond. Deze was dus eind veertiende eeuw tot aan de Dam bebouwd, en waarschijnlijk was de Dam toen zelf ook al grotendeels met huizen volgebouwd. Breen veronderstelt dat de Dam ten behoeve van de bebouwing later is verbreed door aanplempingen. Als we deze aanname volgen en combineren met wat het stadskernonderzoek heeft opgeleverd over de aanplempingen langs de oevers van het Damrak en het Rokin, dan moet de Dam in eerste aanleg smaller en ook veel langer zijn geweest; zeker tweemaal zo lang als op de eerste historische kaarten is te zien: ongeveer 125 meter.

Rond 1400 waren alle aangeplempte stroken grond volgebouwd met huizen, behalve een deel van de noordzijde van de Dam, want daar bevond zich op de overkluisde schutsluis de vismarkt, open naar het Damrak. Als men voor het stadhuis of het gasthuis stond, was van het Damrak niets te

R. Rutte, *Stedenpolitiek en stadsplanning in de Lage Landen (12de-13de eeuw)*. Zutphen (Walburg Pers) 2002, pp. 113-114, en hoofdstuk VI: 'Stedenpolitiek en stadsplanning in het westen'.

52

Baart, 'De ontstaansgeschiedenis' (noot 43), p. 23. B. Speet verwijst ook naar de opgraving in 1977 ter plaatse van Hotel Polen. Daaruit is gebleken dat al vanaf het einde van de dertiende eeuw de erven aan de oostzijde van de Kalverstraat in oostelijke richting werden uitgebreid door stukken van de Amstel te dempen. B. Speet, 'Versterking, verdichting en vergroting', in: Carasso-Kok, *Geschiedenis van Amsterdam* (noot 43), p. 84.

53

Speet, *ibidem*, pp. 83-85. Volgens Speet werd de Nieuwezijds Voorburgwal voor het eerst vermeld in 1333 en de Oudezijds Voorburgwal in 1352. De Nieuwezijds Achterburgwal zou zeker voor 1395 gegraven zijn en Oudezijds Achterburgwal misschien zelfs voor 1367.

54

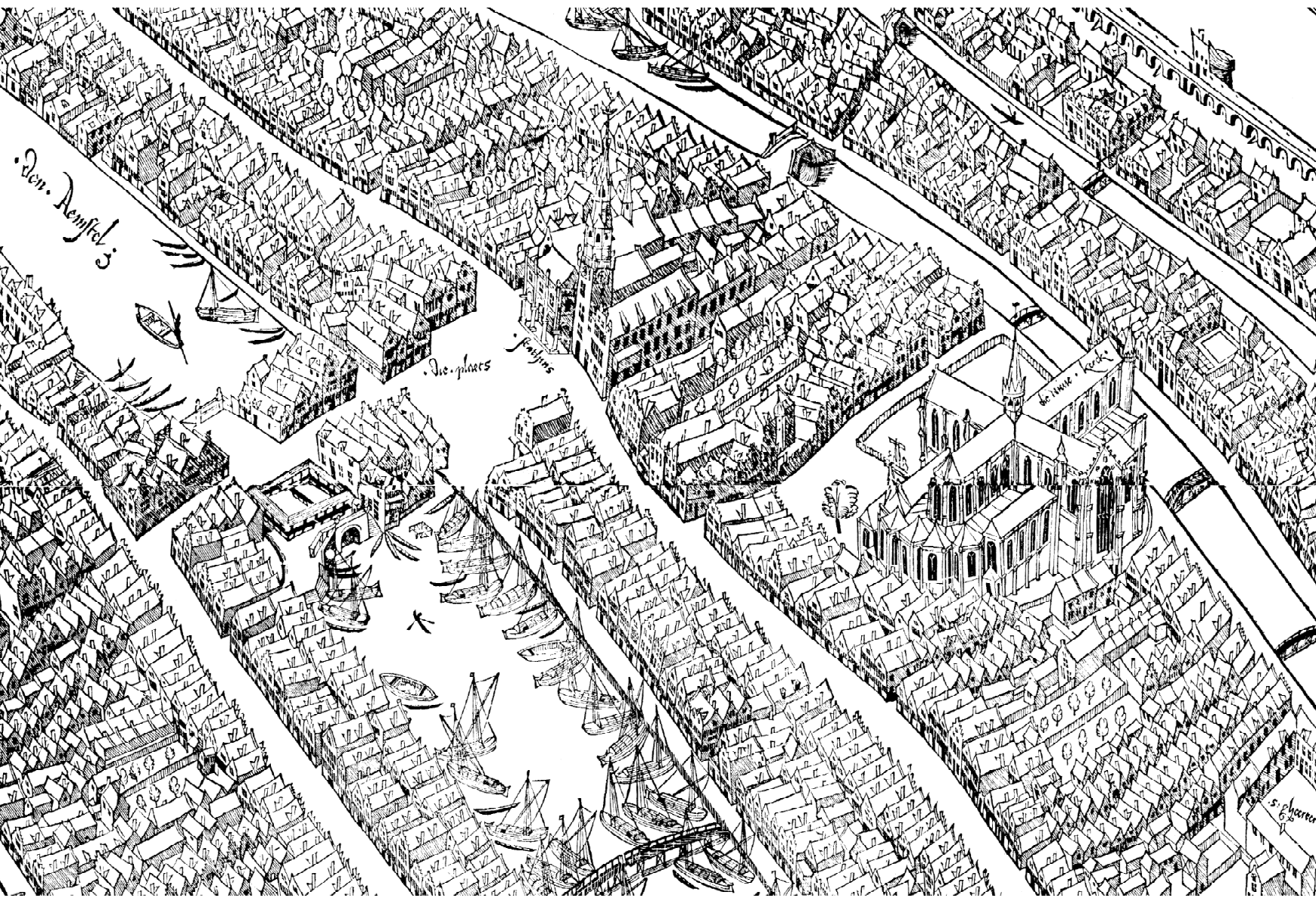
Breen, 'Topografische geschiedenis' (noot 39), pp. 103-114. Oldewelt, 'Amsterdam's oudste raadhuys' (noot 25), pp. 13-29.

012

Cornelis Anthonisz., hout-  
sneede uit 1544, fragment

012

Cornelis Anthonisz., woodcut  
from 1544, fragment

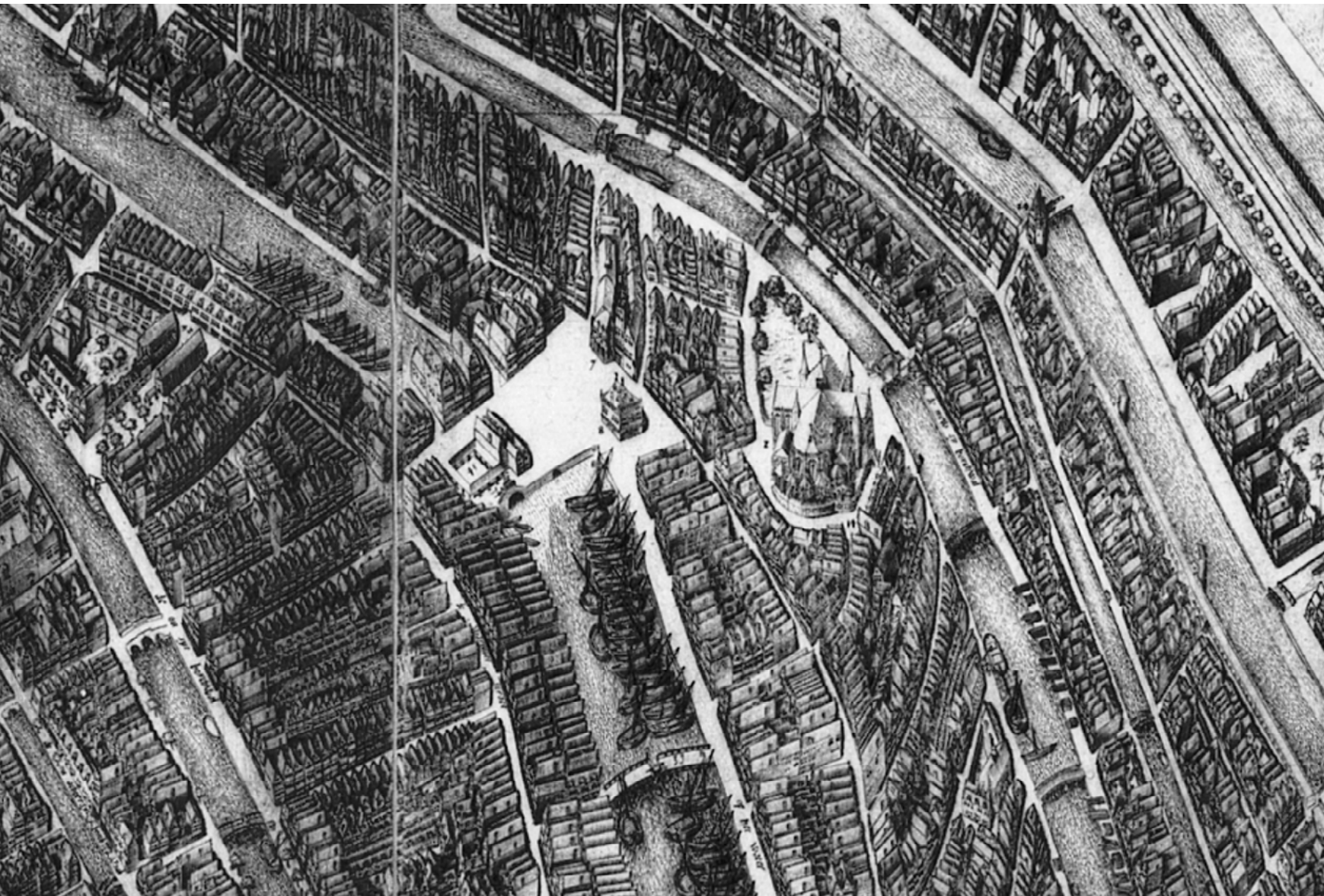


013

Pieter Bast, kopergravure uit  
1597, fragment

013

Pieter Bast, engraving from  
1597, fragment





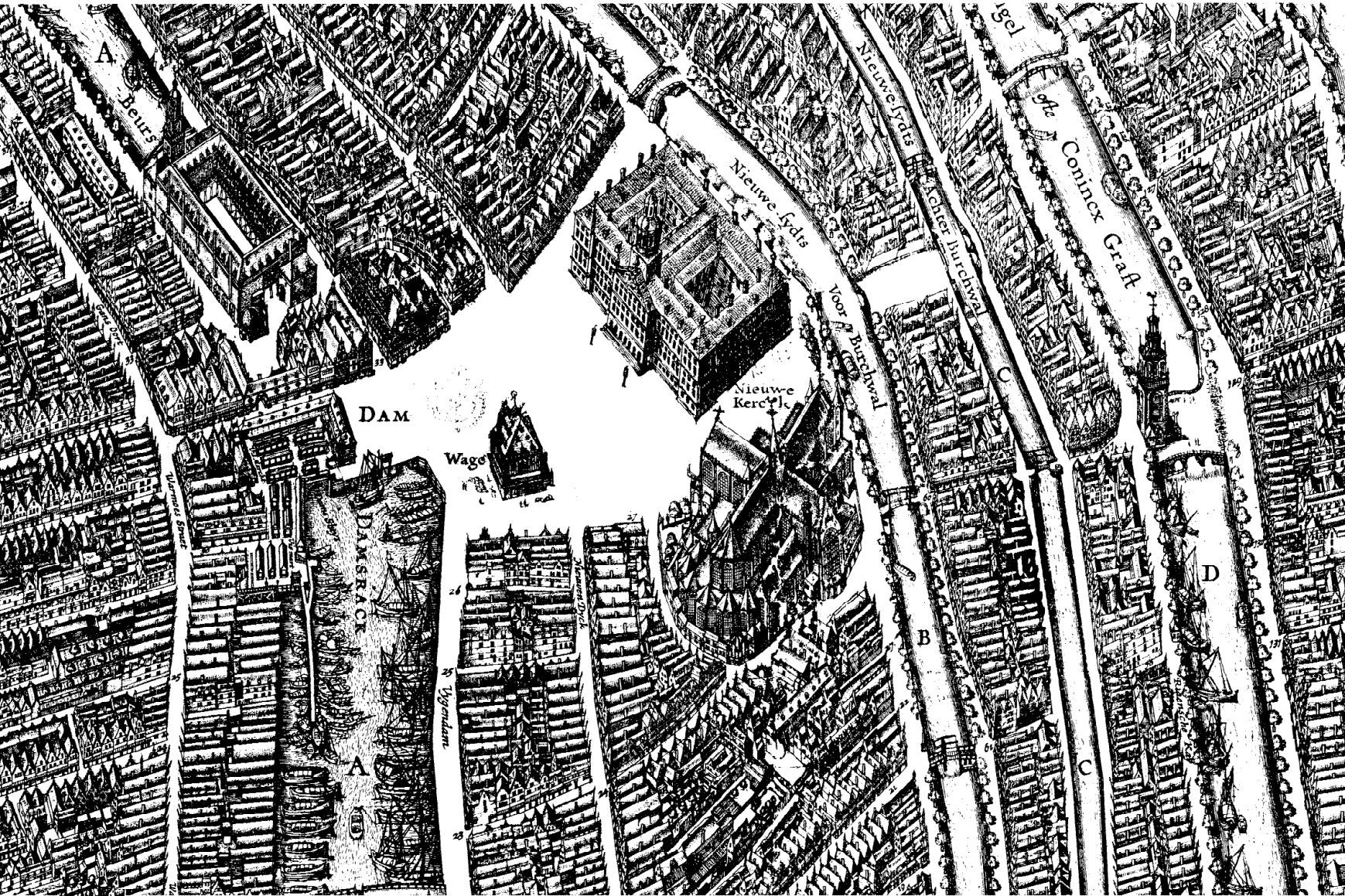


015

Aangepaste versie van de  
kaart van Balthasar Florisz.  
van Berckenrode uit 1657,  
fragment

015

Adapted version of the map  
of Balthasar Florisz. van  
Berckenrode from 1657,  
fragment



zien. De waterkant was waarschijnlijk alleen bereikbaar door enkele stegen. In deze situatie kwam verandering nadat de stad Amsterdam in 1409 het waagrecht van de graaf van Holland had gekocht en kort daarop het eerste waaggebouw realiseerde.<sup>55</sup> Daarvoor werden de panden tegenover het stadhuis, tot aan de Middendam, door het stadsbestuur aangekocht en afgebroken. Zo werd het westelijk deel van de Middendam verbreed tot een marktplein: de Plaets. Het plein had in de noordoosthoek een opening naar het Damrak. Daar, schuin tegenover het stadhuis, bevond zich het eerste waaggebouw, zoals te zien is op de kaart van Cornelis Anthonisz.

In 1418 heeft het stadsbestuur vervolgens een klein perceel tussen het stadhuis en het gasthuis aangekocht, waarop de klokkentoren is gebouwd. Het complex van het Oude Stadhuis zou na de stadsbrand van 1421 zijn gecompleteerd met het meest representatieve deel, de Vierschaar: de openbare gerechtzaal. De open loggia met een gesloten verdieping werd voor het gasthuis geplaatst, tegenover de Middendam, en stak ruim drie meter voor de rooilijn uit. Alhoewel Bas de Melker, voorzover wij kunnen overzien, de gang van zaken rond het tot stand komen van de Plaets en het Oude Stadhuis niet correct weergeeft, kunnen we ons net zomin als hij aan de indruk onttrekken dat het stadsbestuur rond 1400 'voor het eerst in de geschiedenis van de Amstelstad' bezig was 'met de uitvoering van een stedenbouwkundig programma'. De Melker rekent daartoe ook de stichting van een tweede kerk: 'Het Amsterdamse patriciaat van de late veertiende eeuw creëerde zijn eigen, nieuwe machtscentrum, economisch én politiek. Daar wilde het maar al te graag een nieuw kerkelijk centrum aan toevoegen.'<sup>56</sup>

De Onze-Lieve-Vrouwekerker, beter bekend als de Nieuwe Kerk, verrees zo'n vijftig meter ten noorden van het stadhuis en de Plaets, op de hoek van de Windmolenstraat en de Gierigssteeg. De positie van de Nieuwe Kerk aan de landzijde van de dijkstraat is vergelijkbaar met de ligging van de Oude Kerk ten oosten van de Warmoesstraat. Al eerder waren op de Nieuwe Zijde twee kleine religieuze centra gesticht: de Kapel van de Heilige Stede, tussen het Rokin en de Kalverstraat, en de Onze-Lieve-Vrouwekapel tussen het Damrak en de Nieuwendijk. Beide waren in het begin van de veertiende eeuw gebouwd op aangewonnen grond. De bouw van de Nieuwe Kerk begon omstreeks 1400. Officiële toestemming voor de stichting van een tweede parochie werd echter pas verleend in 1409. Tekenend voor de stand van het bouwvak en de architectuur in Amsterdam rond deze tijd is dat voor de bouw van dit ambitieuze project de hulp werd ingeroepen van een meester van de Kampense bouwloods, Rutger van Kampen.<sup>57</sup>

Oldewelt meent dat de bijzondere bouwwijze van de geheel in gehouwen steen opgetrokken Vierschaar in verband zou kunnen worden gebracht met de bouw van de Nieuwe Kerk, 'waar zeker bekwame werklieden, vooral steenhouwers, zijn werkzaam geweest'.<sup>58</sup> Dit is aanleiding geweest voor een heftige kritiek van C.G. 't Hooft. Deze komt op grond van een stijlkritische analyse van de Vierschaar tot de conclusie dat dit bouwwerk bijna een eeuw eerder, in ieder geval voor 1345, moet worden gedateerd en bijgevolg de andere delen van het Oude Stadhuis nog eerder.<sup>59</sup> Het debat dat 't Hooft aanzwengelde, ging niet alleen over de specifieke deskundigheid van het kunsthistorische vormonderzoek ten opzichte van het uitpluizen van schriftelijke bronnen door de gewone historici. De discussie ging vooral over de oorsprong van de stad Amsterdam. Blijkbaar was 't Hooft, en met hem vele anderen, niet gelukkig met het feit dat Amsterdam onder de Noord-Nederlandse steden een nakomertje is. Ook heeft hij zich niet gerealiseerd dat de stedelijke instellingen niet zomaar op een goeie dag door God gegeven waren, maar mensenwerk zijn en ruim de tijd nodig hadden om zich te ontwikkelen en in bouwwerken gestalte te krijgen. Zijn interpretatie van de 'oudheid' van het Oude Stadhuis is op geen enkele manier in overeenstemming te brengen met andere historische gegevens. Blijft staan dat de archaische combinatie van rond- en spitsbogen en andere detailleringen van de Vierschaar nog niet zijn opgehelderd.

Wel is duidelijk dat het bestuurlijk apparaat van de stad in de loop van de vijftiende eeuw een zo stormachtige ontwikkeling heeft doorgemaakt dat het stadhuis tegen het einde van de eeuw naar de omliggende panden moest uitbreiden. In 1492 werden het aangrenzende Sint-Elisabethgasthuis en het Sint-Pietersgasthuis samengevoegd en bij het stadhuis getrokken. Daarop volgde de aankoop van naastliggende particuliere panden. Een plattegrond van het Oude Stadhuis uit 1639 geeft een indruk van de indeling en het gebruik van de begane grond van het complex. Naast ruimten voor de burgemeesters, de administratie en de schepenen waren er een woning voor de cipier, een woning voor de conciërge en een pijnkamer. Ook de in 1609 door het stadsbestuur opgerichte Wisselbank werd ten slotte nog in het Oude Stadhuis ondergebracht, op de begane grond van het eerste gerealiseerde deel.

## Transformatie: het stadscentrum rond 1600

In het midden van de vijftiende eeuw beschikte Amsterdam dus over een bestuurlijk en economisch centrum. Het Oude Stadhuis, zoals afgebeeld op de kaart van Cornelis Anthonisz., is com-

C.H. Slechte en N. Herweijer (red.), *Het Waagstuk. De geschiedenis van waaggebouwen en wegen in Nederland*. Amsterdam (De Bataafse Leeuw) 1990, p. 47.

De Melker, 'Burgers en devotie' (noot 48), p. 294. Ook J. de Heer gooit, in zijn prachtige en vermakelijke studie over de torens van Amsterdam, waar het gaat over de bouw van de verschillende delen van het Oude Stadhuis, de datering op alle mogelijke manieren door elkaar. De Heer, *Het architectuurloze tijdperk* (noot 49), p. 70.

R. Meischke, 'Drie kerken van Rutger van Kampen' (1964), in: Idem, *De gotische bouwtraditie*. Amersfoort (Bekking) 1988, pp. 8-45.

Oldewelt, 'Amsterdam's oudste raadhuis' (noot 25), p. 20.

C.G. 't Hooft, 'Op zoek naar de oudheid van het Middeleeuwse Stadhuis, voorgesteld op het schilderij van Pieter Saenredam, in de burgermeesterskamer', in: *Jaarboek van het genootschap Amstelodanum* 32. Amsterdam 1936, pp. 1-16<sup>d</sup>.



pleet aanwezig. Er is een waaggebouw en op enige afstand van de Vismarkt is een tweede marktplein tot stand gekomen: de Plaets. Ook is het stedelijk grondgebied sinds 1300 flink groter geworden. De laatste stadsvergrotingen vonden plaats in 1425 aan de oostzijde en in 1454 aan de westzijde. De stad wordt dan aan de oostzijde begrensd door de huidige Kloveniersburgwal en de Gelderse Kade en aan de westzijde door het Singel. Het inwonertal was intussen zeker viermaal groter geworden dan in 1300. De schattingen voor 1400 lopen uiteen van 3000 tot 4400. Het laatste getal is het meest aanmerkelijk, gezien de omvang van de uitbreiding van het stedelijk grondgebied gedurende de veertiende eeuw en het feit dat in 1425 en 1454 opnieuw stadsuitbreiding noodzakelijk werd geacht.

Ondanks zijn toch opzienbarende ontwikkeling had Amsterdam in het midden van de vijftiende eeuw nog steeds geen stenen ommuring. Eerder waren er al wel aarden wallen geweest met houten palissaden, zogenaamde 'sciltraminge'. Ook waren op de meest kwetsbare plaatsen in de verdedigingslinie van de stad, de toegangen, stenen poorten verrezen, zoals de Sint-Olofspoort op de kop van de Zeedijk, die in 1387 was gebouwd in de linie van de Achterburgwallen. Een stenen muur met hoektorens, zoals in Utrecht al in 1365 was voltooid, kwam in Amsterdam pas tot stand na lang aandringen van de landsheren. Dat waren sinds 1433 de Bourgondische hertogen. In 1481 begon de bouw van Amsterdams eerste stenen ommuring. De stad is bij die gelegenheid niet verder vergroot. De muur werd gebouwd langs de begrenzing die al in 1454 was vastgelegd. De voltooiing ervan duurde nog twintig jaar.<sup>60</sup>

Zo, met stenen verdedigingswerken uit het einde van de vijftiende eeuw en een omvang van het stedelijk gebied binnen de muur die vijftig jaar daarvoor al was vastgelegd, staat Amsterdam afgebeeld op de kaart van Cornelis Anthonisz. uit 1544. De stad zou dezelfde omvang behouden tot aan de stadsvergrotingen van 1578 en 1592-1594. Tot die tijd werd de gehele toename van de bevolking opgevangen binnen de grenzen van 1454, en die toename was niet gering. Het aantal inwoners was in 1560 opgelopen tot 30.000; het zeventvoudige van het aantal uit 1400. De bebouwing van de stad die op de kaart van Cornelis Anthonisz. te zien is, moet dus flink verdicht zijn in vergelijking met de toestand van een eeuw daarvoor.<sup>61</sup> De aard van de bebouwing was in die tussentijd ook in andere opzichten veranderd. Zeker veranderd was het uiterlijk van de huizen. Na de tweede grote stadsbrand in 1452 had het stadsbestuur direct een keur uitgevaardigd die huizenbezitters dwong hun houten huizen aan de zijkanen met baksteen te bekleden en die rieten daken verbood.<sup>62</sup> Vanaf dat moment begon de stad te verstenen.

In 1560 is Amsterdam in bevolkingsaantal Utrecht voorbijgestreefd en is vanaf dat moment de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden. In de eeuw daarna zal het aantal inwoners nog eens zevenmaal zo groot worden en uitkomen op 219.000 in 1670. De stadsvergrotingen van 1578 en 1592-1594 vormen daarop de inleiding. De omvang van het stedelijk gebied werd verdubbeld, zoals te zien is op de kaart van Pieter Bast uit 1597. Voor de oude stad geeft deze kaart volgens C.P. Burger de toestand weer rond 1585. Daar zijn de eerste veranderingen rond de Dam te zien, die ten slotte, met de voltooiing van het Nieuwe Stadhuis van Jacob van Campen in 1655, het centrum van Amsterdam een geheel nieuw aanzien zullen geven. De eerste aanzetten daartoe zijn al te zien op de kaart van Cornelis Anthonisz., die een beeld geeft van de toestand rond 1540. In de rij huizen aan de zuidzijde van de Dam is ter plaatse van de schutsluis, tegenover de vismarkt, een opening gemaakt. In 1494 was het stadsbestuur met de waterschappen overeengekomen een nieuwe schutsluis aan te leggen en deze voortaan zelf te onderhouden. De huizen die op het zuidelijk deel van de sluis stonden, werden onteigend en afgebroken. Na voltooiing van het werk werden de huizen niet meer herbouwd. Er werden zelfs nog enkele belendende panden aangekocht en afgebroken. Rond 1510 werd hier de Stadspardenstal ingericht. Paarden en sleden mochten voortaan niet meer op de Plaets gestald worden. Ruimtegebrek op het marktplein is gedurende de hele zestiende eeuw een steeds terugkerend probleem geweest.<sup>63</sup>

Ook op de kaart van Cornelis Anthonisz. is de kade te zien langs de westzijde van het Damrak, evenals de eerste aanzetten voor kaden aan beide zijden van het Rokin. Het eerste deel van de kade langs het Damrak, de Vijgendam tussen de Dam en de Zoutsteeg, was in 1526 aangelegd. Enkele jaren later werd deze kade verlengd tot aan het IJ. Na de aanleg van de kade stelde het stadsbestuur een rooilijn in en veranderde de oriëntatie van de bebouwing. Aan de westzijde van het Damrak zouden in het vervolg voorgevels komen te staan. Het plan voor de aanleg van een kade aan de westzijde van het Rokin dateert uit 1527. Om deze kade te kunnen bereiken moest een opening worden gemaakt in de zuidwand van de Middendam. In 1525 werd daartoe het eerste pand aangekocht en afgebroken. In 1540 werd de opening verbreed.<sup>64</sup> De kade aan de oostzijde van het Rokin was te bereiken via de Stadspardenstal. Op de kaart van Pieter Bast is te zien dat eind zestiende eeuw ook de kaden langs het Rokin zijn voltooid. Door de aanleg van de kaden veranderde de relatie van de stad tot het natuurlijke gegeven van de Amstelmonding. De stad wendde zich niet langer af van de rivier. Deze werd door de kaden een deel van

60

R. Serrée, *Amsterdam ommuurd, 1481-1601. Het raadsel van de Middeleeuwse Stadsmuur*. Abcoude (Uniepers) 1999. Zie ook: H. Janse, *Middeleeuwse stadswallen en stadspoorten in de Lage Landen*. Zaltbommel (Europese Bibliotheek) 1974, pp. 123-127 over Amsterdam.

61

Taverne, *In 't land van belofte* (noot 42), pp. 116-117. J.W. Verhey, 'Warmoesstraat, Nieuwendijk en Damrak in het midden van de zestiende eeuw', in: Jonker, Noordergraaf en Wagenaar, *Van stadskern tot stadsgewest* (noot 42), in het bijzonder de paragraaf over de ruimtelijke structuur, pp. 65-71.

62

C.P. Burger, 'Amsterdam in het einde van de zestiende eeuw. Studie bij de uitgaaf van den grooten plattegrond van 1597', in: *Jaarboek van het genootschap Amstelodanum 16*. Amsterdam 1918, pp. 30-36.

63

Breen, 'Topografische geschiedenis' (noot 39), pp. 114-116.

64

*Ibidem*, pp. 117-118.

de stedelijke ruimte: een ruimte van publieke representatie.

Bij de herstructurering van de Dam duikt als eerste de naam op van de raadselachtige Joost Jansz. Bilhamer (1590). Er wordt van alles aan hem toegeschreven, maar niets lijkt met zekerheid te kunnen worden bevestigd.<sup>65</sup> Zoals eerder opgemerkt zou hij de nieuwe toren van de Oude Kerk hebben gebouwd; in ieder geval de torenspits (1564-1566). Ook het knekelhuis bij deze kerk (ca. 1565) zou van zijn hand zijn. Alleen al op grond van deze twee werken zou Bilhamer volgens W. Kuyper aangemerkt kunnen worden als een van de belangrijkste maniëristische architecten van zijn tijd. Daarnaast zou hij als landmeter en vestingbouwer betrokken zijn geweest bij de stadsuitbreidingen van 1585 en 1593. Meischke noemt hem als voorbeeld van een 'vestingbouwer-architect', uit wiens werkzaamheden blijkt 'hoe nauw de landmeetkundige en vestingbouwkundige werkzaamheden samengaan'. Boudewijn Bakker ten slotte noemt Bilhamer in verband met de stadsuitbreidingen van 1585 en 1593 'de befaamde bouwmeester, landmeter en planoloog'.<sup>66</sup>

Kuiper oppert de mogelijkheid dat Bilhamer verbonden was aan het Fabriekamt en daar dezelfde functie had als later Hendrick de Keyser. Het eerste civiele bouwwerk dat aan Bilhamer wordt toegeschreven, is het Paalhuis. Het werd omstreeks 1560 bij de Nieuwe Brug gebouwd en was een hoog uit het water oprijzend gebouw, in hout geconstrueerd met gevels in baksteen; een soort wachttorens aan het IJ. De schippers moesten er havenbelasting of paalgeld betalen en konden er terecht voor hun post. Belangrijker in verband met de herstructurering van de Dam is het tweede civiele bouwwerk dat aan Bilhamer wordt toegeschreven: het nieuwe waaggebouw op de Plaets. Het stadsbestuur nam in 1561 het besluit tot de bouw daarvan. Het verrees naast het oude waaggebouw en was in 1565 voltooid. Een jaar later werd het in gebruik genomen.<sup>67</sup>

Op de kaart van Pieter Bast is te zien dat de Nieuwe Waag als vrijstaand gebouw op het marktplein is geplaatst. De Plaets is vergeleken met de toestand op de kaart van Cornelis Anthonisz. een flink stuk groter geworden. De uitbreiding in oostelijke richting, op het noordelijke deel van de Dam was al in de jaren veertig tot stand gekomen. Daar waren voor herstelwerkzaamheden aan de westelijke spuisluis huizen afgebroken en niet meer herbouwd. Naast de Vismarkt waren in 1550 nog maar twee of drie huizen overgebleven.<sup>68</sup> Eind jaren veertig waren ook aan de noordzijde van de Plaets, tussen de Waag en het Rysersteegje, huizen aangekocht en gesloopt.<sup>69</sup> Het oude waaggebouw kwam vanaf dat moment vrij te staan, maar niet voor lang. Twaalf jaar later werd het juist verworven

terrein de bouwplaats voor het nieuwe waaggebouw. Dat is op de kaart van Pieter Bast niet zo precies te zien en Breen doet er geen uitspraak over, maar de kaart van Balthazar Florisz. van Berckenrode uit 1625 laat over de locatie geen twijfel. Om genoeg ruimte aan de noordzijde van het nieuwe waaggebouw te verkrijgen, werden gelijk op met de bouw opnieuw panden aangekocht, nu in het blok tussen het Rysersteegje en het ten noorden daarvan gelegen Watersteegje, in het verlengde van de Nieuwezijds Wijde Kerksteeg die bij de Nieuwe Kerk uitkwam. In 1567 was alles afgebroken en lag de noordgrens van de Plaets waar die nu op het huidige Damplein nog ligt.<sup>70</sup>

Het grote marktplein van de stad was overhoeks open aan het water van het Damrak komen te liggen. Jacob van Ruysdael heeft dit een eeuw later prachtig in beeld gebracht: op de voorgrond de vloer van het plein met daarop links de Nieuwe Waag en rechts daarvan het verdwijnend perspectief van het Damrak met enkele witte zeilen. Dat de schilderkunstige appreciatie van de nieuw ontstane stedelijke ruimte niet direct aanwezig was, blijkt wel uit het vroegste stadsportret van de Dam. De Plaets wordt op deze anonieme prent uit het einde van de zestiende eeuw afgebeeld als een gesloten 'stadstoneel', met in het midden het nieuwe waaggebouw en daaromheen het gedrang van de weekmarkt. Rechts is een glimp van het Damrak te zien, aangeduid door de schepen die er liggen afge-meerd.<sup>71</sup>

Na 1568 lag het werk aan de Dam lange tijd stil, evenals elders in de stad gedurende de eerste jaren van de Opstand. Pas nadat de stad zich in 1578 aan de zijde van de Opstand had geschaard, kwamen de bouwwerkzaamheden weer op gang. Door de confiscatie van de 22 kloosters kwam in de oude stad grond ter beschikking voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Het Burgerweeshuis, het Binnengasthuis en het hoofdkantoor van de VOC werden ondergebracht in voormalige kloosters. Ook werden kloosterterreinen verkaveld voor woningen en werkplaatsen.<sup>72</sup> De confiscatie van de kloosters bood voor enige tijd verlichting in het nijpende ruimtegebrek in de stad, maar was voor de langere termijn volstrekt niet toereikend. Tegelijkertijd werden dan ook de eerdere plannen voor nieuwe verdedigingswerken en stadsvergroting weer opgepakt. In verband daarmee wordt ook de naam van Bilhamer genoemd. Waar het om architectonisch werk gaat, wordt hij alleen nog vermeld bij werkzaamheden aan het Weeshuis in 1581.<sup>73</sup>

Als Bilhamer voor het Fabriekamt heeft gewerkt, dan werd hij na zijn dood opgevolgd door Cornelis Bloemaert, de leermeester van De Keyser.<sup>74</sup> Bloemaert vertrok alweer in 1594. In dat jaar en het daaropvolgende kreeg de leiding van het Fabriekamt een compleet nieuwe bezetting. Als

65  
Kuyper, *The Triumphant Entry* (noot 31), pp. 222-223.

66  
R. Meischke, 'Het architectonisch ontwerp in de Nederlanden gedurende de late Middeleeuwen en de zestiende eeuw', in: *ibidem*, *De gotische bouwtraditie* (noot 57), p. 186 (oorspr. in: *Bulletin KNOB*, 1952, nr. 5, pp. 161-230). In verband met de stadsuitbreidingen van 1585 en 1593 worden landmetingen en ontwerpwerkzaamheden vermeld van Joost Jansz. Beeldsnijder. C.P. Burger, 'Amsterdam in het einde der zestiende eeuw. Studie bij de uitgaaf van den grooten plattegrond van 1597', in: *Jaarboek van het genootschap Amstelodanum*, 16, Amsterdam 1918, pp. 1-103. E. Taverne noemt eveneens Joost Jansz. Beeldsnijder in verband met vestingbouwkundige werkzaamheden, maar ook Joost Jansz. Bilhamer als landmeter voor de inrichting van de nieuwe stadsgebieden. Taverne, *In 't land van belofte* (noot 42), p. 131 (noot 55, met verwijzing naar Burger) en p. 134. B. Bakker ten slotte, beschouwt Joost Jansz. Beeldsnijder en Joost Jansz. Bilhamer als één en dezelfde figuur. Bakker verwijst daarvoor naar een aantekening van Nicolaes Witsen, die Beeldsnijder (alias Bilhamer) heeft geportretteerd. B. Bakker, 'De zichtbare stad', in: Frijhoff en Prak, *Geschiedenis van Amsterdam* (noot 3), p. 18.

67  
Zie voor zowel het Paalhuis als het Waaggebouw: Kuyper, *The triumphant entry* (noot 31), pp. 214-215.

68  
Breen, 'Topografische geschiedenis' (noot 43), pp. 124-126.

69  
*Ibidem*, pp. 128-129.

70  
*Ibidem*, pp. 130-131.

71  
B. Bakker, 'De eerste gezichten van de Dam', in: *Kunstschrift*, 36 (1992), nr. 2: *De Dam in vogelvlucht*, pp. 14-16. Zie over het schilderij van Jacob van Ruysdael: J.

Peeters, 'De stad als landschap, de stad als stilleven', in: *ibidem*, pp. 20-24.

72  
E. Gramsbergen, 'Continuity and Change. The architecture of public buildings in the centre of Amsterdam', in: F. Claessens en L. van Duin, *The European city. Architectural interventions and transformations*. Delft (DUP) 2004, pp. 118-124.

73  
Kuyper, *The triumphant entry* (noot 31), p. 222. Zie ook R. Meischke, *Amsterdam Burgerweeshuis*. 's-Gravenhage (Staatsuitgeverij) 1975.

74  
Volgens Taverne zou Bilhamer na zijn dood in 1590 zijn opgevolgd door Adriaen Ockersz. Taverne, *In 't land van belofte* (noot 42), p. 134. Als Bilhamer, evenals Hendrick de Keyser, in het Fabriekamt was aangesteld als Stadssteenhouwer, dan zou hij volgens Kuyper na zijn dood zijn opgevolgd door Cornelis Bloemaert, de leermeester van De Keyser, en zou die op zijn beurt al in 1595 zijn opgevolgd door De Keyser. Kuyper, *The triumphant entry* (noot 31), p. 222. De suggestie van Kuyper vult het hiaat op in Meischkes bevindingen met betrekking tot de vernieuwing van het Fabriekamt in 1595.

Meischke lijkt aan te nemen dat voor De Keyser een nieuwe functie werd gecreëerd en noemt voor hem dus geen voorganger. Voor Dankertsz. en Staets doet hij dat wel: 'De stadsmetselaar Roemer Gerbrantsz. (°) bleef tot aan zijn dood in december 1594 in dienst. Op 2 februari 1595 werd Cornelis I Dankertsz. (1536-1595) in deze functie benoemd. Gelijktijdig moet Hendrick de Keyser met zijn werk voor de stad zijn begonnen. (...) Cornelis I Dankertsz. stierf enkele maanden na zijn aanstelling en werd opgevolgd door zijn gelijknamige zoon Cornelis II Dankertsz. (1561-1634). In juni 1595 was door de dood van de stadstimmerman Adriaen Lenaertsz. ook deze post vrijgevallen. In

Fabriekmeester, de leider van het Amt, werd Frans Hendricksz. Oetgens aangesteld. Ter versterking van de zakelijke leiding werd daarnaast een penningmeester benoemd, Pieter Jacobsz. Nachtglass, en er moet ook nog een onderfabriekmeester zijn geweest. Het praktische werk lag in handen van de drie stadsbouwmeesters, zoals in de inleiding al vermeld: Cornelis Dankertsz, stadsmetselaar, Hendrick Jacobsz. Staets, stadstimmerman, en Hendrick de Keyser, stadsstenhouwer.<sup>75</sup> Dit was het team dat in de volgende 25 jaar verantwoordelijk is geweest voor de verdere ingrepen in het gebied van de Dam, die te zien zijn op de kaart van Balthazar Florisz. van Berckenrode uit 1625. Daarnaast gaven ze leiding aan de vele andere werkzaamheden in de stad, zoals de Uitleg van 1610-1615, die ook te zien is op deze kaart.

Het werk aan de Dam werd, na een onderbreking van dertig jaar, hervat in 1596 vanwege gebreken aan de schutsluis. In 1594 was daarnaar een onderzoek ingesteld en eind 1596 werd met de herstelwerkzaamheden begonnen. Direct daaropvolgend onderging het gebied van de Vismarkt een ingrijpende verandering. Eind jaren vijftig was al een aantal achterhuizen van de Warmoesstraat gesloopt om de Vismarkt meer ruimte te geven.<sup>76</sup> In 1594 werden restanten van de houten vismarkt op de sluis afgebroken, evenals de panden ten westen daarvan. Daarvoor in de plaats kwam een haakvormig gebouw, dat de vismarkt afscheidde van de Middendam en de Plaets. Het eerste deel, tussen de Vismarkt en de Plaets, werd in 1599 voltooid en bestond uit zeven winkelhuizen onder één dak. Het is bekend geworden als het Huis onder 't Zeil, vanwege het zeil dat bezoekers van de tapperijen aan de Plaets bescherming bood tegen regen en zon. Het tweede bouwdeel, langs de Middendam, was in 1600 voltooid. Hier waren twee overwelfde poorten naar de Vismarkt. Er werden zes woningen verhuurd.<sup>77</sup> Volgens de nauwkeurige tekening op de kaart van Balthazar Florisz. van Berckenrode, die het gebouw vanaf de Vismarkt toont, bevond zich op de begane grond een half-open vishal. Helaas zijn hier verder geen gegevens van bekend.

Aansluitend op deze bouw werd aan de overzijde van de Middendam een rij van drie huizen gebouwd, in dezelfde bouwtrant. Op deze locatie bevond zich vroeger de Stadspardenstal, zoals op de kaart van Cornelis Anthonisz. te zien is. De paardenstal is op de kaart van Pieter Bast al verdwenen, dat wil zeggen voor 1585. In plaats ervan waren huizen gebouwd en was aan de oostzijde een doorgang opengelaten, die leidde naar de kade langs de oostzijde van het Rokin. Deze huizen zijn waarschijnlijk vanwege het herstel van de sluis in 1596 weer afgebroken.<sup>78</sup> Een nieuwe rij huizen was voltooid in 1603. Hierin was één overwelfde

poort aangebracht, die leidde naar de kade langs de oostzijde van het Rokin. Later werd deze doorgang bekend als het Beurspoortje.<sup>79</sup>

De kaart van Balthazar Florisz. van Berckenrode laat duidelijk zien hoe het Huis onder 't Zeil en de andere twee huizenrijen, te midden van de uitgedijde marktplaatsen, de verschillende ruimten op de Dam opnieuw definieerden: twee pleinen en een straatruimte, slechts van elkaar gescheiden door ondiepe bouwlichamen. De gebouwen braken met de traditie van het gotische stadshuis en worden getypeerd door voor particuliere behuizing toentertijd ongebruikelijke langskappen. In hun neutrale plein- en straatwanden waren de afzonderlijke woningen niet afleesbaar. Ze waren ontworpen en gebouwd door de stadsfabriek en waarschijnlijk was zowel Staets als De Keyser voor de bouw verantwoordelijk.<sup>80</sup> Op dezelfde kaart is ten slotte het eerste beursgebouw van Amsterdam te zien, waar het in deze studie om begonnen is.

## Locatie en ontwerp van het beursgebouw

Op 28 april 1607 werd door het stadsbestuur het besluit genomen tot de bouw van een beursgebouw. Er is door Breen en later ook door Meischke op gewezen dat daarbij een ouder ontwerp ter tafel lag: een 'patroon, 't welk eertijds is ontworpen tot een beursse op 't Rockin'.<sup>81</sup> Er werd een commissie ingesteld om het voorstel opnieuw te beoordelen. Wanneer was dit ontwerp gemaakt en door wie was het getekend? Dit zijn vragen waarop de antwoorden waarschijnlijk niet meer gevonden zullen worden. Opmerkelijk is wel dat blijkbaar vanaf het begin een locatie voor het beursgebouw werd gezocht in de directe nabijheid van de Dam en het stadhuis. Dat lijkt vanzelfsprekend, maar is het niet.

Het Venetiaanse beursbedrijf was, zoals eerder opgemerkt, gelokaliseerd op en rond de Ponte di Rialto en niet bij het Dogenpaleis aan het San Marcoplein. In Antwerpen werd in 1531 het nieuwe beursgebouw geprojecteerd in de nieuwe uitleg, op flinke afstand van het centrale plein met het stadhuis.<sup>82</sup> De beurs van Gresham in Londen ten slotte, waarnaar altijd wordt verwezen als het directe voorbeeld van het beursgebouw van Amsterdam, was gebouwd in de nabijheid van Lombard Street, waar de beurshandelaren van oudsher bijeenkwamen. Een poging het beursgebouw elders te realiseren was op grote weerstand van de handelaren gestuit en daarom niet doorgegaan.<sup>83</sup>

Het beursbedrijf in Amsterdam was niet gelokaliseerd in het gebied van de Dam. Evenals in Londen was de meest voor de hand liggende locatie voor een beursgebouw het noordwestelijke deel van de stad, waar het beursbedrijf al een eeuw lang was gevestigd; eerst in het noordelijke deel

deze functie werd Hendrick Jacobz Staets (1558-ca. 1630) benoemd.' Meischke, 'Het Amsterdamse fabriek-ambt' (noot 4), p. 101.

75

Neurdenburg, *Hendrick de Keyser* (noot 8), pp. 15-16. Neurdenburg noemt Cornelis Bloemaert in de functie van 'Ingenieur voor 't stadts Bouw-meester' voor de jaren 1591-1594 (p. 5).

76

Breen, 'Topografische geschiedenis' (noot 39), pp. 126-127.

77

Ibidem, pp. 142-143.

78

Breen kan hierover geen informatie geven; ibidem, pp. 141-142.

79

Ibidem, p. 144.

80

Meischke, 'Het Amsterdamse fabriekambt' (noot 4), p. 107.

81

Breen, 'Topografische geschiedenis' (noot 39), p. 145. Meischke, 'Het Amsterdamse fabriekambt' (noot 4), p. 102.

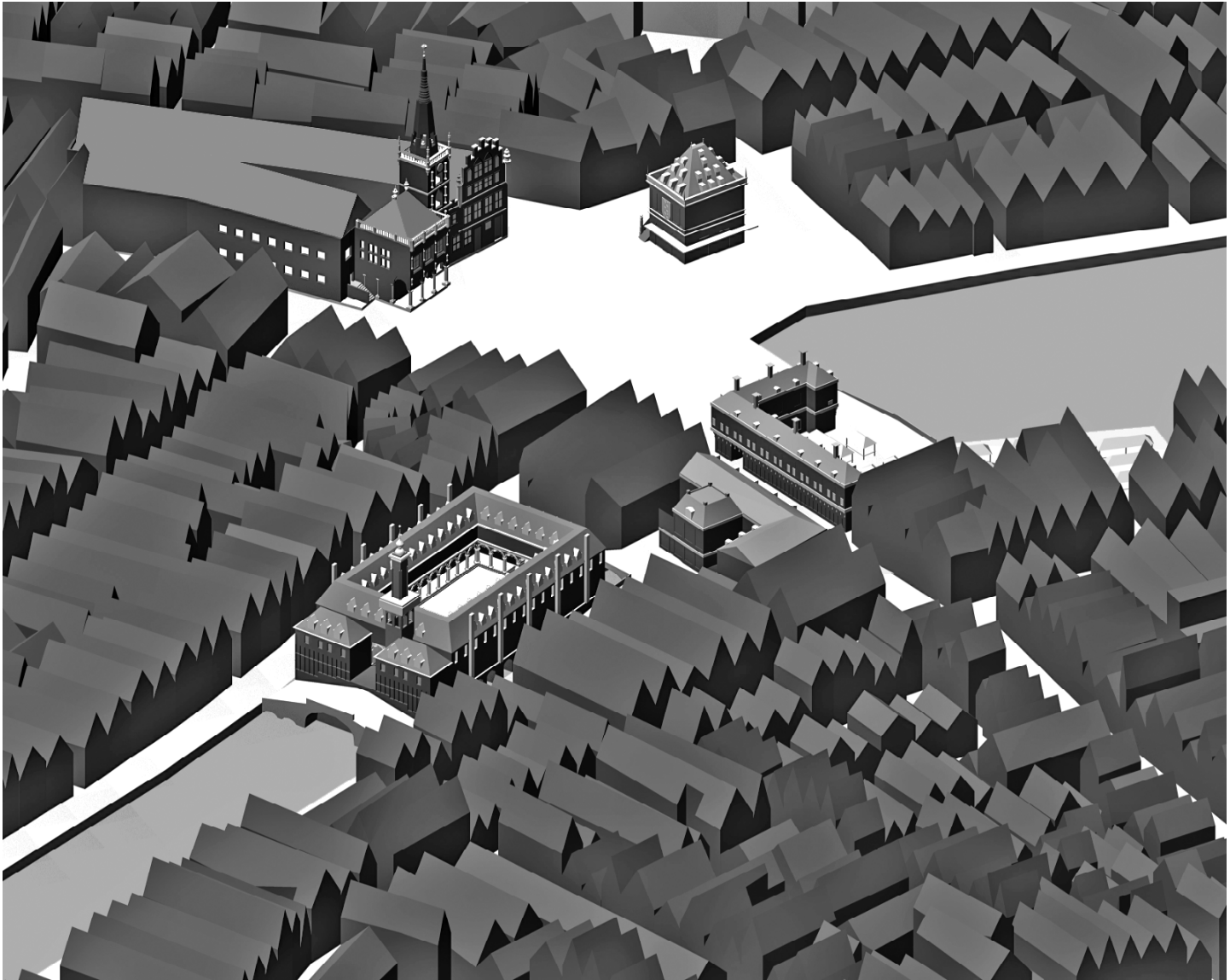
82

Meseure, *Die Architektur* (noot 34), pp. 22-23.

83

Stratton, 'The Royal Exchange' (noot 1), p. 27.





**17a-f**

De ruimtelijke ontwikkeling van de Dam en omgeving tussen 1300 en 1700

- a. Situatie rond 1300 met de Dam
- b. Situatie rond 1400 met het Sint-Elisabethgasthuis en het eerste stadhuis
- c. Situatie rond 1450, met vergroot stadhuis, Nieuwe Kerk, eerste waaggebouw en de overdekte vismarkt
- d. Situatie rond 1590, met het nieuwe waaggebouw
- e. Situatie rond 1630, met het eerste beursgebouw, de nieuwe vismarkt en het beurspoortje
- f. Situatie rond 1650, met het nieuwe stadhuis

**018**

Transformatie van de amstelbedding tot bouwlocatie van de beurs tussen 1300 en 1630

**17a-f**

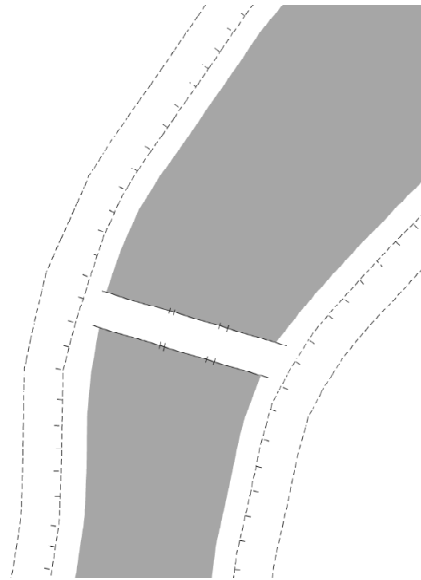
Spacial development of the area around the Dam from 1300 till 1700

- a. Siteplan around 1300 with Dam
- b. Siteplan around 1400 with Sint Elisabethgasthuis and the first town hall
- c. Siteplan around 1450, with enlarged townhall, New Church, first weighhouse and covered fishmarket
- d. Siteplan around 1590, with second weighhouse
- e. Siteplan around 1630, with first exchange, new fishmarket and gate building connecting Dam with exchange
- f. Siteplan around 1650, with new townhall

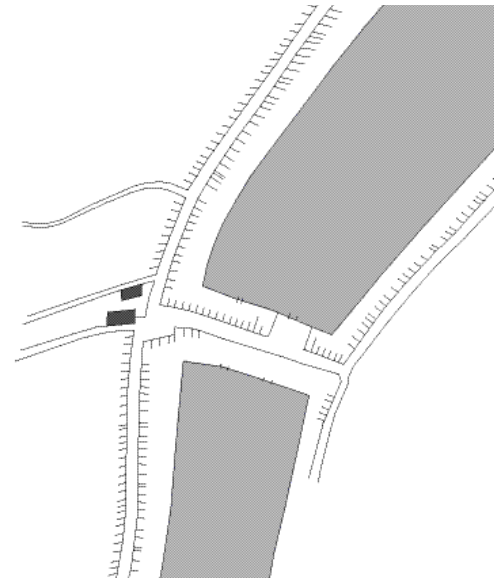
**018**

Transformation of the river-mouth of the Amstel into the buildingsite of the exchange between 1300 and 1630

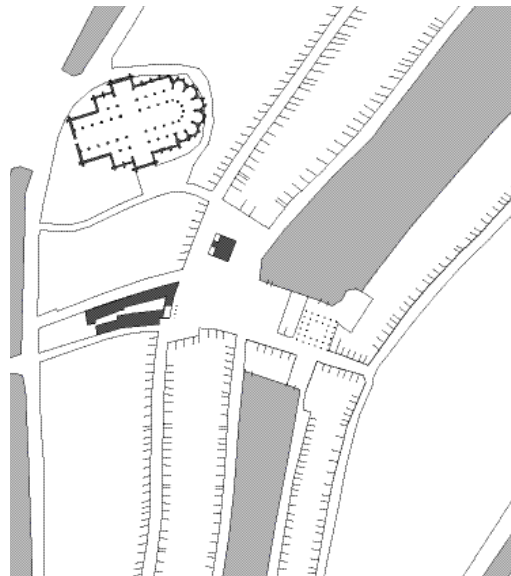
**017a**



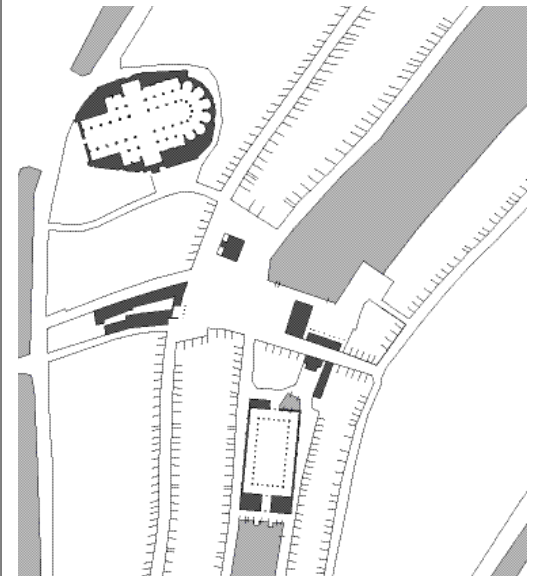
**017b**



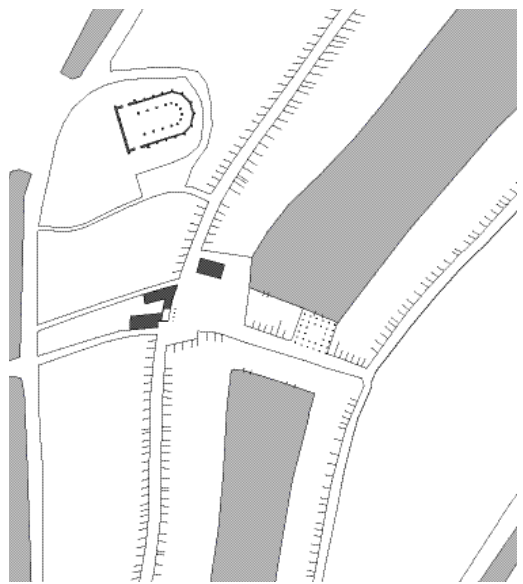
**017d**



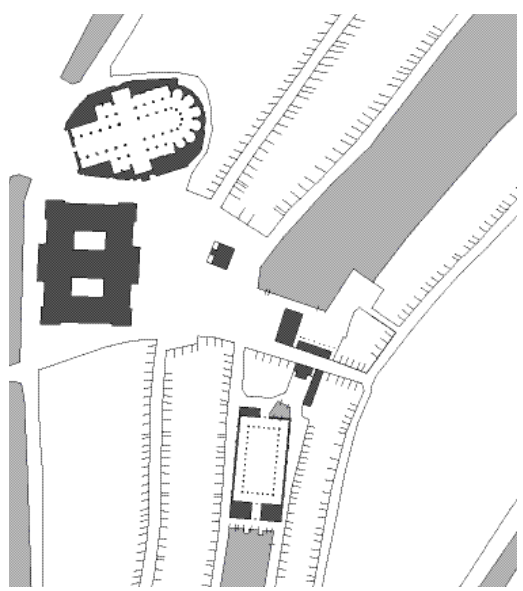
**017e**



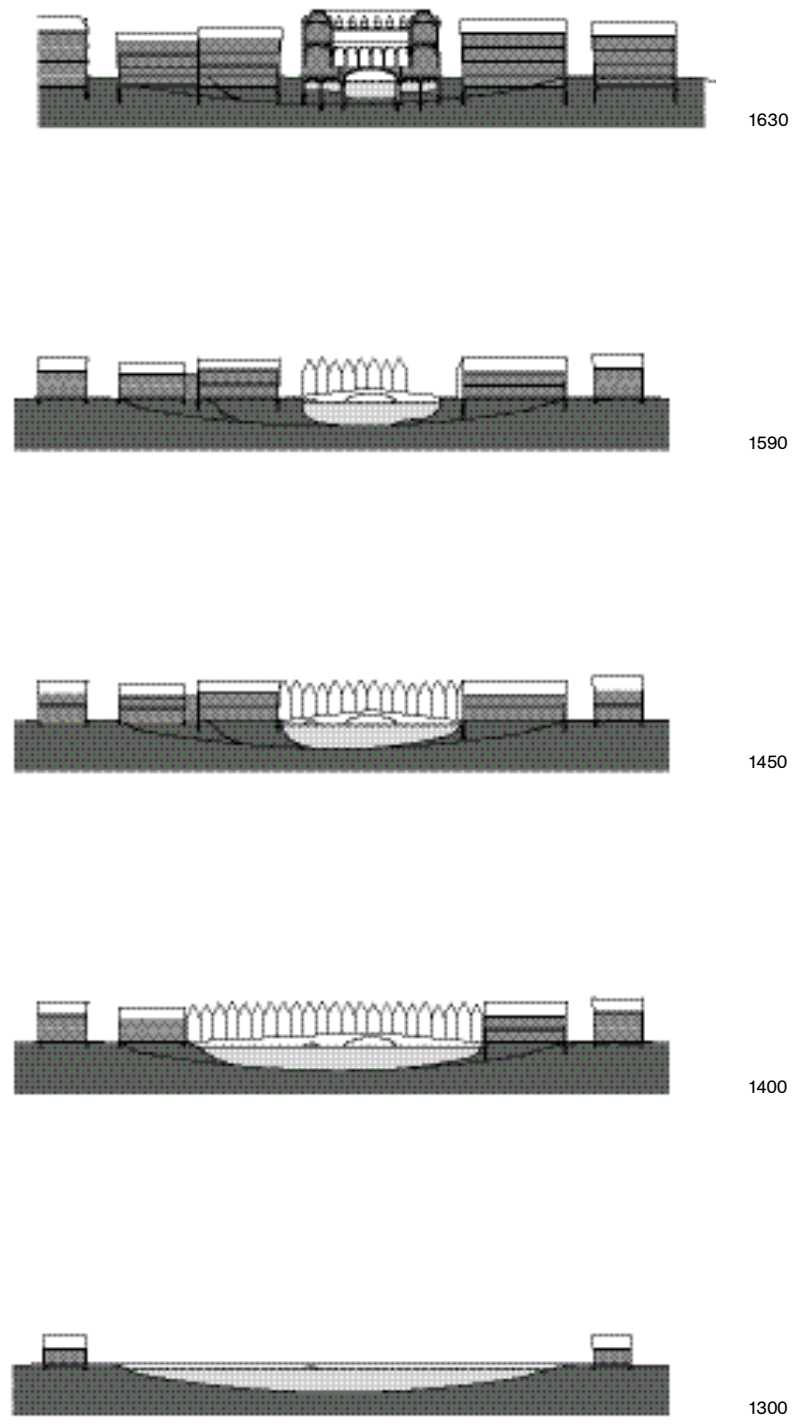
017c



017f



018





019

Bouwtekening met verloop van sluizen en waterwegen onder de Dam en het beursgebouw, ca. 1670

020

De beurs van Hendrick de Keyser gezien vanaf het Rokin, ca. 1611

021

De Vismarkt gezien vanaf het Damrak, ca. 1613, kopergravure van Claes Janszoon Visscher

019

Technical drawing with course of lock and sluice underneath Dam and exchange building, around 1670

020

The exchange of Hendrick de Keyser seen from the Rokin, around 1611

021

Fishmarket seen from the Damrak, around 1613, engraving by Claes Janszoon Visscher

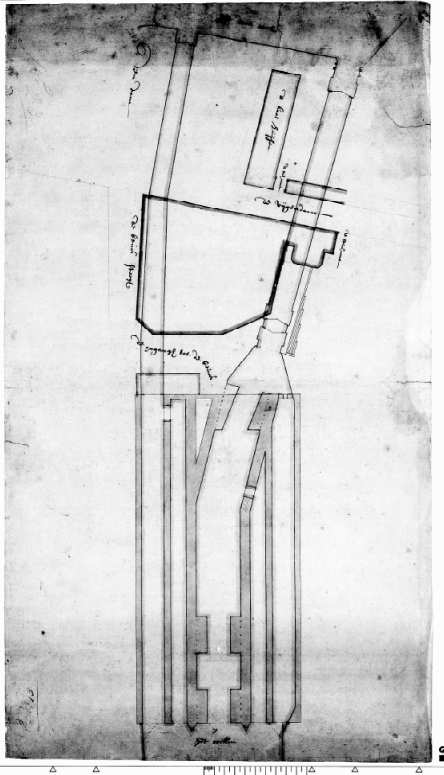
020



021



019



van de Warmoesstraat en later op de oostzijde van de Nieuwe Brug, aan het IJ. In de Warmoesstraat waren bovendien de belangrijke herbergen gevestigd.<sup>84</sup> Ook was het mogelijk geweest de beurs te situeren in de nieuwe stadsuitleg aan de oostzijde van de stad, zoals in Antwerpen was gebeurd. Zelfs zou het niet ondenkbaar zijn geweest de beurs, evenals andere belangrijke instituten, onder te brengen in een van de voormalige kloosters in de zuidoosthoek van de stad. De locatie bij de Dam moet dus een welbewuste keuze zijn geweest. Het lijkt aannemelijk dat de bouw van het beursgebouw deel uitmaakte van een breder programma van het stadsbestuur. Het is bekend dat door de komst van kooplieden uit Antwerpen, na de blokkade van die stad in 1585, de economie van Amsterdam een flinke impuls heeft gekregen. Het stadsbestuur zag zich genoodzaakt hierin rege- lend op te treden. Voor het beursbedrijf werd in 1592 de eerste verordening uitgevaardigd, waarin onder andere vaste beurstijden werden voorge- schreven.<sup>85</sup> Dit was echter slechts een eerste stap.

Het beursbedrijf functioneerde bij de gratie van allerlei tussenpersonen, zoals makelaars, wis- selaars en kassiers, die ook een belangrijke rol speelden in de geldhandel. Wat het laatste betreft was het rond 1600 een chaotische toestand. Er waren veel te veel muntsoorten in omloop en het merendeel daarvan was van slechte kwaliteit. Onder deze omstandigheden maakten allerlei nieu- wigheden in de handel de verontrusting bij het stadsbestuur alleen maar groter. Zo liet dat zich bijvoorbeeld in 1601 door een aantal kooplieden informeren over wat nu eigenlijk wisselbrieven waren. Deze kooplieden waren zonder uitzondering afkomstig uit het zuiden.<sup>86</sup> Om de 'geldverwarring' tegen te gaan kwam in 1606 het eerste voorstel ter tafel om een wisselbank in te stellen en de particu- liere wisselaars en kassiers uit te schakelen. Naar het voorbeeld van de Venetiaanse Banco di Rialto, opgericht in 1587, zou een dergelijke bank meteen ook als girobank kunnen functioneren. De Wissel- bank werd ingesteld in 1609 en werd, zoals eerder opgemerkt, ondergebracht in het oudste deel van het stadhuis aan de Plaets.<sup>87</sup>

Een jaar na het eerste voorstel voor de oprichting van een wisselbank kwam in 1607 als gezegd het plan ter tafel voor een beursgebouw. De voorkeur van het stadsbestuur de beurs in het gebied van de Dam onder te brengen, in de directe nabijheid van het stadhuis, is begrijpelijk in het kader van zijn pogingen orde op zaken te stellen in de financiële markt. De ruimtelijke concentratie van het beurs-, wissel- en kassiersbedrijf onder het toezien oog van het stadsbestuur was echter geen simpele opgave. Zoals we hebben gezien, kampten de markten op de Dam gedurende de hele zestiende eeuw met ruimtegebrek. De steeds

toenemende behoefte aan marktruimte was tel- kens weer opgelost door het aankopen en afbre- ken van huizen. Voor de bouw van een beurs- gebouw was dit middel niet meer toereikend. Daarvoor moest ineens een groot grondvlak beschikbaar zijn. De enige oplossing was, zoals in de eerste periode van de centrumvorming in Amsterdam, een stuk van de Amstel om te zetten in stedelijke grond.

De enige plek daarvoor was te vinden aan de zuidzijde van de Dam, want aan de noordzijde waren de Plaets en de Vismarkt uitgebouwd tot grote marktplaatsen die bereikbaar moesten blijven vanaf het water. Bij alle aankopen door het stads- bestuur van huizen op de Dam was echter de zui- delijke rij huizen steeds ongemoeid gelaten, en in 1603 was zelfs nog de opening die door het herstel van de schutsluis in 1596 was ontstaan, weer opgevuld. De huizen aan deze zijde van de Dam stonden nog als vanouds met hun achterzijde naar het water gekeerd. Het voorstel was ook nu deze rij huizen ongemoeid te laten en het beursgebouw daarachter te plaatsen. Toen enkele maanden na de instelling van een commissie van onderzoek rapport werd uitgebracht, was het oordeel 'dat zij geen gelegender, oncostelijcker ende gerieffelijcker plaetse voor 't geheel corpus deser stede' kon vin- den.<sup>88</sup>

Het zou interessant zijn te weten wat nu de twijfel was die aanvankelijk bij dit voorstel was gerezen en die een onderzoek van bijna drie maanden noodzakelijk had gemaakt. Gezien de bewoordingen waarin het besluit is gesteld, ging het waarschijnlijk om twee vragen: of de kosten niet uit de pan zouden rijzen en of het bouwwerk wel aan de verwachtingen zou voldoen. Wat de kosten betreft was natuurlijk het bouwen in het water het eerste vraagstuk. Een stuk grond aan- plempen leverde in Amsterdam natuurlijk geen enkel probleem meer op, maar aan de locatie bij de Dam kleefden bijzondere waterbouwkundige problemen: de doorvaarbaarheid van de schutsluis moest worden gehandhaafd en bovendien moest de doorspuitbaarheid worden gegarandeerd, en dus moest er gezorgd worden voor voldoende waterdoorlaat. Van aanplempen kon dus geen sprake zijn.

Tekeningen van de onderbouw tonen vijf gemetselde watergangen: een grote in het midden voor de doorvaart van schepen en aan beide zijden twee kleinere. De twee kleine watergangen aan de westzijde waren aangesloten op de spuisluis, de grote in het midden en de twee kleine aan de oostzijde kwamen uit op de schutsluis. De verde- ling van de zijgangen in tweeën was noodzakelijk vanwege de afdracht van de krachten van het erboven gelegen gebouw. Hier toont zich de veel- zijdige ervaring van het Fabriekamt, dat niet alleen

84  
Verhey, 'Warmoesstraat, Nieuwendijk en Damrak' (noot 61), p. 76.

85  
J.G. van Dillen, 'De termijn- handel in effecten op de Amsterdamse Beurs' (1927), in: Idem, *Mensen en achter- gronden. Studies uitgegeven ter gelegenheid van de tachtigste verjaardag van de schrijver*. Groningen 1964, p. 466.

86  
Lesger, 'De wereld als hori- zon' (noot 3), p. 147.

87  
J.G. van Dillen, 'De oprich- ting en functie van de Amsterdamse wisselbank in de zeventiende eeuw 1609- 1686' (1928), in: Idem, *Men- sen en achtergronden* (noot 85), p. 466.

88  
Breen, 'Topografische geschiedenis' (noot 39), p. 145.

belast was met het ontwerp en de bouw van openbare gebouwen in opdracht van het stadsbestuur, maar ook met de stadsuitleg, de aanleg van fortificaties en, in dit verband vooral van belang, de aanleg en het onderhoud van alle waterwerken: de kaden, bruggen en sluizen.

De onderbouw van het beursgebouw was op zich al een heel bouwwerk. Het is duidelijk dat dit ook het nodige moest kosten. Dat de commissie nochtans oordeelde dat voor de situering van het gebouw geen 'oncostelijker' plaats te vinden was, moet dus verband houden met iets anders. Waarschijnlijk was de reden van die uitspraak dat het voor de realisatie van het beursgebouw niet nodig was ook nog een flink aantal huizen aan de zuidzijde van de Dam op te kopen en af te breken. Dat had nooit voldoende ruimte opgeleverd. De kostbare onderbouwing was dus hoe dan ook noodzakelijk. De consequentie van de keuze om de huizen te laten staan, was echter wel dat het beursgebouw niet met een fraaie monumentale ingang aan de Middendam geplaatst kon worden. Dit zal waarschijnlijk de tweede vraag hebben opgeroepen: zou dit belangrijke openbare gebouw dan nog wel beantwoorden aan de verwachtingen?

Na een kleine drie maanden waren de bouwmeesters van het Fabriekamt er blijkbaar in geslaagd de commissie ervan te overtuigen dat het beursgebouw op die plek technisch uitvoerbaar was en dat de oriëntatie van het gebouw met een hoofdgevel aan het Rokin een fraai resultaat zou opleveren. De eerder genoemde studiereis van De Keyser en Dankertsz. naar Londen om het beursgebouw aldaar te bestuderen, viel in de laatste weken van deze periode van onderzoek.<sup>89</sup> Met het beursgebouw in Antwerpen was men waarschijnlijk al bekend. De Royal Exchange was echter wat architectuur betreft meer bij de tijd.

Op 14 juli 1607 ging ook het stadsbestuur akkoord met de locatie op het Rokin en dezelfde commissie werd opgedragen 'de patronen van een beurs te helpen vinden ende concipieren'. Op 1 september werden vervolgens aan het stadsbestuur twee modellen getoond, waarvan het kleinste werd uitgekozen. Aan dit besluit, waarbij kostenoverwegingen zeker een rol zullen hebben gespeeld, werd echter ruimhartig toegevoegd 'dat tot vercieringe van 't werk niet op een cleyntge sou worden gesien, ofte dat men aen een voet thyen, twaleff ofte twintich in de lengte, om 't werck te vergroten, sou wesen gebonden'.<sup>90</sup> Meer is er niet bekend over de gang van zaken rond het ontwerp. Alleen na 22 april 1608, toen met het heien was begonnen en enkele verzakkingen in dichtbij gelegen panden waren opgetreden, werd er nog een onderzoek opgedragen aan enige heren uit de raad en de meesters van het Fabriekamt. Die kwamen met het voorstel de betreffende panden af te

breken en het ontwerp van het gebouw zo te wijzigen dat de binnenplaats een boog breder zou worden en in de lengte een boog korter, 'opdat d'selve beurse betere proportie soude hebben ende verciert wesen'.<sup>91</sup>

Na weer het nodige onderzoek en overleg was dit voorstel op 17 mei 1608 definitief van de baan, maar het zou erop kunnen wijzen dat de betrokken bouwmeesters een mogelijkheid zagen de compositie van het gebouw meer in klassieke zin bij te stellen. De uitgevoerde versie van de binnenplaats heeft een breedte-lengteverhouding van 1:2, dat wil zeggen zes bogen voor de breedte en twaalf voor de lengte. Door de wijziging zou de breedte-lengteverhouding in de buurt zijn gekomen van 2:3. Waarschijnlijk was echter belangrijker dat beide zijden een oneven aantal bogen zouden hebben gekregen, namelijk zeven bogen voor de breedte en elf voor de lengte. Het midden van de zijden van de colonnades zou dan zijn bepaald door een open travee in plaats van door een zuil, zoals in de uitgevoerde versie het geval was.

In het bijzonder voor de twee toegangen tot het beursgebouw zou de wijziging een geheel ander resultaat hebben opgeleverd en er zou waarschijnlijk minder aanleiding zijn geweest de originaliteit van het ontwerp van het Amsterdamse beursgebouw te betwisten. Overigens is er ook zonder dat de voorgestelde wijziging is doorgevoerd geen enkele reden het ontwerp te beschouwen 'as a copy of the London Royal Exchange, which was itself a copy of Dominicus de Waghemakers's 1515 [moet zijn 1531] Antwerp Exchange', zoals Kuyper nog in 1980 nodig vond te zeggen.<sup>92</sup> Een dergelijke opmerking zou met betrekking tot de reeks opeenvolgende gotische kathedralen of de reeks palladiaanse villa's toch ook van weinig deskundigheid getuigen.

Geen van de drie beursgebouwen in Antwerpen, Londen en Amsterdam bestaat nog, en originele tekeningen zijn er ook niet meer. Van het Amsterdamse beursgebouw zijn er wel tekeningen uit later tijd, toen verbouwing en herstel noodzakelijk waren. Ook bestaan er de reconstructies van de architect A.N. Godefroy uit de tweede helft van de negentiende eeuw, toen architecten naarstig op zoek waren naar een 'nationale stijl' en bijzondere belangstelling hadden voor de periode die voorafging aan die van het Hollandse classicisme.<sup>93</sup> Kunsthistorische studies hebben vooral gebruikgemaakt van etsen die kort na de voltooiing van de bouwwerken zijn gemaakt.

Bij vergelijking van de drie beursgebouwen is altijd met nadruk gewezen op de overeenkomstige binnenplaatsen, alhoewel op de etsen toch ook opmerkelijke verschillen in architectonische uitwerking te zien zijn. Voor de Royal Exchange is van belang dat die, in tegenstelling tot het beursge-

Neurdenburg vermeldt dat half juni een budget ter beschikking werd gesteld voor de reis naar Londen. Neurdenburg, *Hendrick de Keyser* (noot 8), p. 68.

Breen, 'Topografische geschiedenis' (noot 39), p. 145.

Ibidem, p. 146.

W. Kuyper, *Dutch Classicist architecture*. Delft (DUP) 1980, p. 29.

E. Botman en P. van den Heuvel, *Het tekeningen-archief van A.N. Godefroy, architectuurttekeningen 1841-1896*. Rotterdam (NAi) 1989, pp. 35, 101 en 103-106. Daarin ook een reconstructie van het Amsterdamse Oude Stadhuis, pp. 36 en 108-109.



bouw in Antwerpen, ook twee gevels aan de straat had. Een daarvan is op een ets te zien, waaruit blijkt dat de globale opzet van deze gevel zeker model heeft gestaan voor de gevel aan het Rokin van het Amsterdamse beursgebouw. Maar bij vergelijking valt toch ook meteen op dat de proportionering geheel anders is en het ontwerp van de Amsterdamse beurstoren veel verfijnder, zoals Neurdenburg heeft opgemerkt.

Het meest opvallend in het Amsterdamse ontwerp is echter de toevoeging van een totaal ander motief dat de gehele compositie bindt, namelijk de brug die de pas voltooide kades langs het Rokin verbond. Ook dit motief is Neurdenburg niet ontgaan, maar een belangrijke betekenis kent zij er niet aan toe.<sup>94</sup> Zien we het eerste beursgebouw van Amsterdam echter als een 'stedelijk feit', dan is het een gebouw dat voor het eerst een architectonische gestalte heeft gegeven aan de transformatie van het natuurlijke gegeven van de Amstel tot een stedelijke ruimte. Cruciaal in dit proces waren de verandering van de oriëntatie van de bebouwing langs het water en de verschuiving van privaat naar publiek grondgebruik langs de Amsteloevers. Om deze verandering in conceptie op waarde te schatten zouden de interventies op en rond de Dam rond 1600 vergeleken moeten worden met soortgelijke interventies in Venetië en Parijs. In Venetië werd in dezelfde tijd de gesloten houten Rialto-brug vervangen door een monumentale stenen constructie die uitzicht bood over het Canal Grande (1588-1591).<sup>95</sup> Ook in die tijd werd in Parijs de Pont Neuf aangelegd; een niet bebouwde brug over de Seine, aansluitend op de eerste architectonisch geconcipeerde kade langs de Seine (1578-1604).<sup>96</sup> Deze bouwwerken kunnen in Venetië en Parijs nog steeds worden bewonderd. Het eerste beursgebouw van Amsterdam is bij de aanvang van de meest recente periode van stedelijke transformaties van de aardbodem verdwenen. De hier gepresenteerde historische reconstructie geeft hopelijk enigszins een voorstelling van dit bijzondere moment in de ontwikkeling van de stedelijke ruimte van Amsterdam.

94

Zie voor een uitvoerige beschrijving van de architectuur van het beursgebouw: Neurdenburg, *Hendrick de Keyser* (noot 8), pp. 68-70.

95

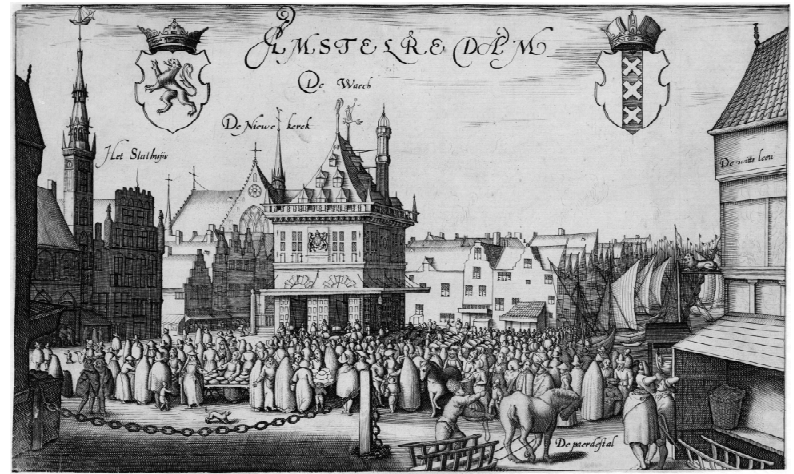
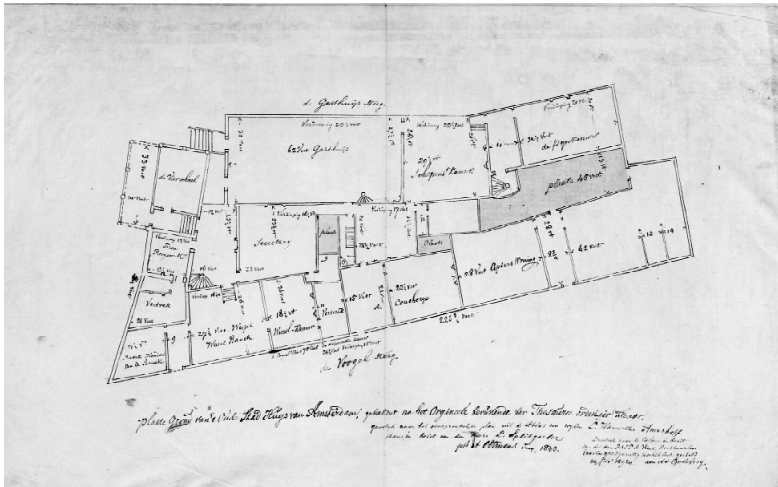
Al vanaf 1525 waren door de beroemde architecten van die tijd ontwerpen gemaakt voor de Rialto-brug, midden in het belangrijkste marktgebied van Venetië. Uiteindelijk viel de keuze op het ontwerp van de niet zo bekende architect Antonio da Ponte. Da Ponte was 'proto' (bouwopzichter) van het Magistrato al Sal en had vooral ervaring met waterbouwkundige werken. Hij bouwde een brug die met een enkele grote boog het Canal Grande overspant. De brug is bebouwd met winkeltjes. Nieuw is dat er naast een middenpad twee paden aan de buitenzijden zijn aangebracht, die uitzicht bieden op de ruimte van het Canal Grande. Het hoogste punt van de brug is geheel open-gewerkt. M Kaminski, *Kunst & Architektur: Venetië*. Keulen (Könemann) 2005, p. 52. Zie ook: R.J. Dietrich, *Faszination Brücken: Baukunst – Technik – Geschichte*. München (Callwey) 1998, pp. 144-149.

96

Met de bouw van een nieuwe vleugel tussen het Louvre en de Tuilerieën (1594-1610) werd voor het eerst een kade langs de Seine als publieke ruimte aangelegd. Door de aanleg van de Pont Neuf werd deze kade langs het Louvre verbonden met de westpunt van het Ile de la Cité en vandaar met de zuidoever. Op het Ile de la Cité werd het Place Dauphin gebouwd (1607-1613). Aan de buitenzijden van het driehoekige plein kwamen in plaats van de zandige oevers stenen kaden aan de Seine. Het plein opent op de Pont Neuf. Tegenover de toegang tot het plein, op de punt van het eiland, werd in 1614 het ruitersstandbeeld van Henri IV geplaatst. Ed Taverne, 'Van Pont-neuf tot Champs-Élysées, het straatbeeld van Parijs 1600-1914', in: *De*

*straat. Vorm van samenleven*. Catalogus Van Abbemuseum, Eindhoven 1972, p. 97 met verwijzing naar: J.P. Babelon, *Demeures parisiennes sous Henri IV et Louis XIII*. Parijs 1965. Castex, *De architectuur van renaissance, barok en classicisme* (noot 33), pp.347-352. Hilary Ballon, *The Paris of Henry IV. Architecture and Urbanisme*. Cambridge Mass./Londen (MIT Press) 1991, hoofdstuk 1 en 3.





Pieter Jansz. Saendredam,  
Het Oude Stadhuis te  
Amsterdam, 1657

De Plaats met waag en links  
het Huis onder 't Zeil, ca.  
1650-1700

De Dam omstreeks 1570,  
kopergravure, anoniem

A.N. Godefroy, reconstructie-  
tekening van het Oude  
Stadhuis te Amsterdam  
(1452), 1892

Pieter Jansz. Saendredam,  
The old Townhall of Amster-  
dam, 1657

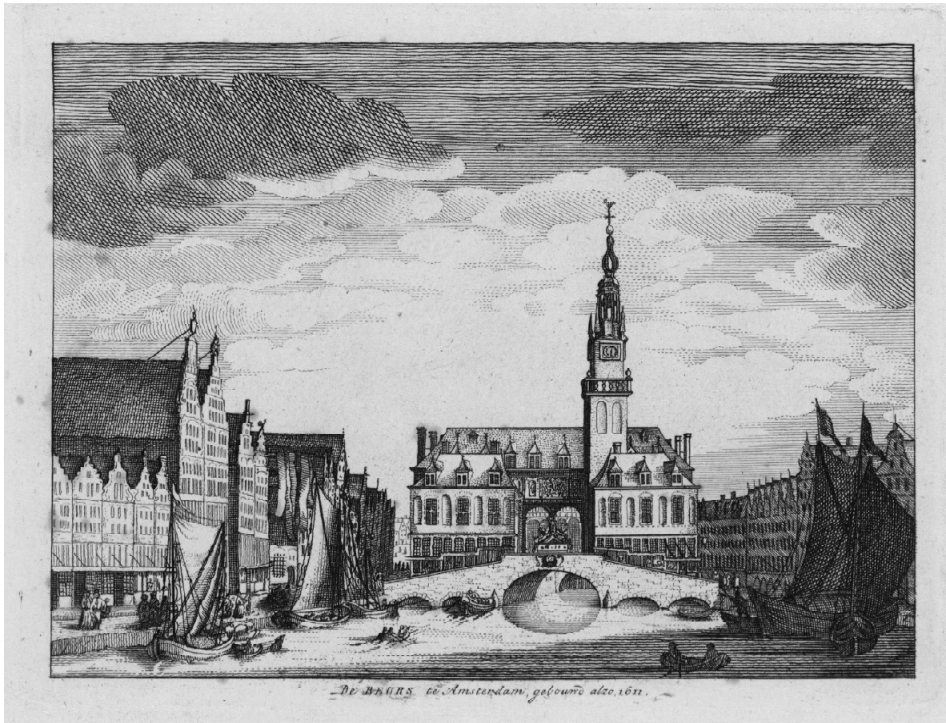
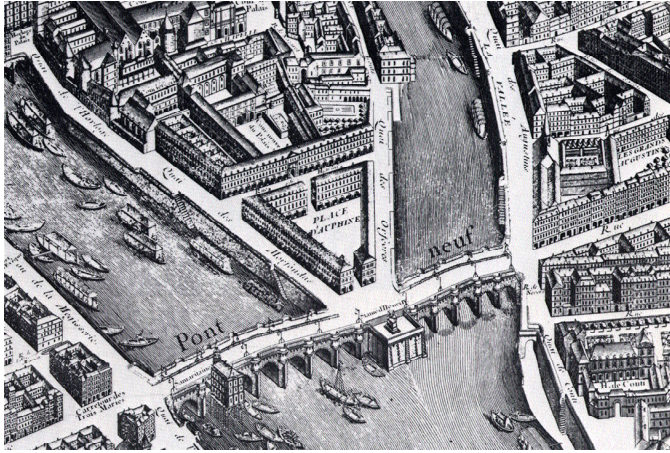
Dam square with weigh-  
house and Huis onder 't Zeil,  
around 1650-1700

Dam square around 1570,  
engraving, anonymous

A.N. Godefroy, reconstructie-  
tekening van het Oude  
Townhall of Amsterdam  
(1452), 1892







**027**  
Jacob van Ruysdael, *De Dam met de Waag te Amsterdam*, ca. 1670

**028**  
Pont Neuf en Place Dauphine, Parijs, fragment Plan Turgot, 1734-1739

**029**  
Rialto-brug, Venetië

**030**  
*De beurs van Hendrick de Keyser*, kopergravure door Claes Janszoon Visscher, ca. 1612

**027**  
Jacob van Ruysdael, *Dam square with weighhouse*, around 1670

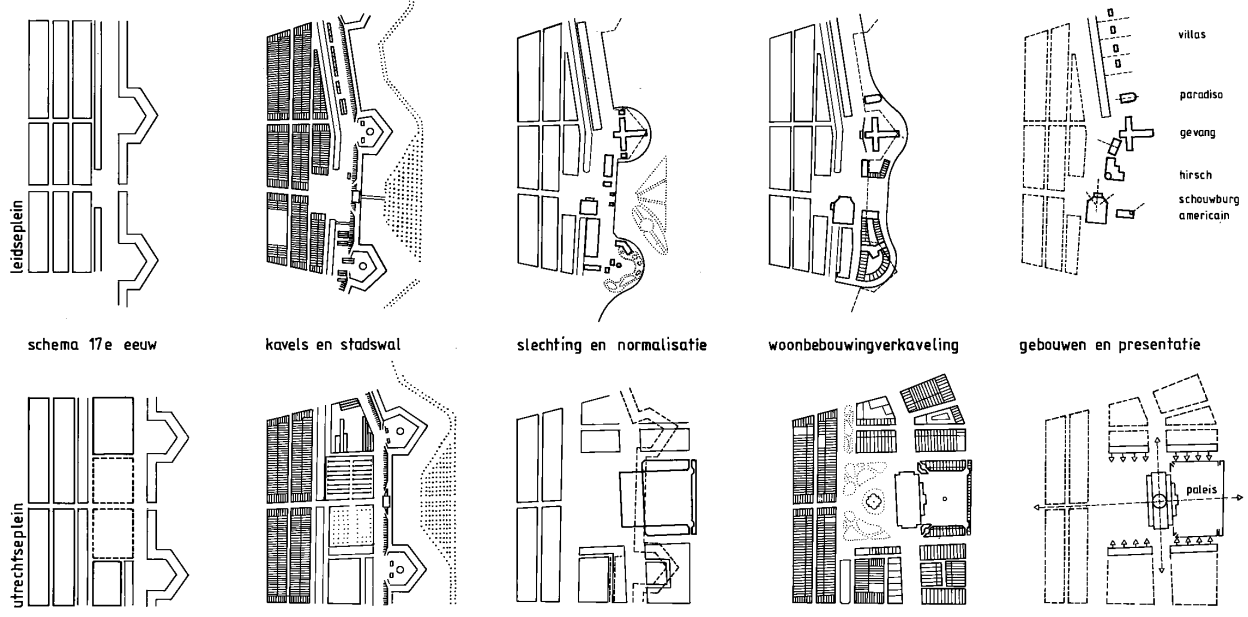
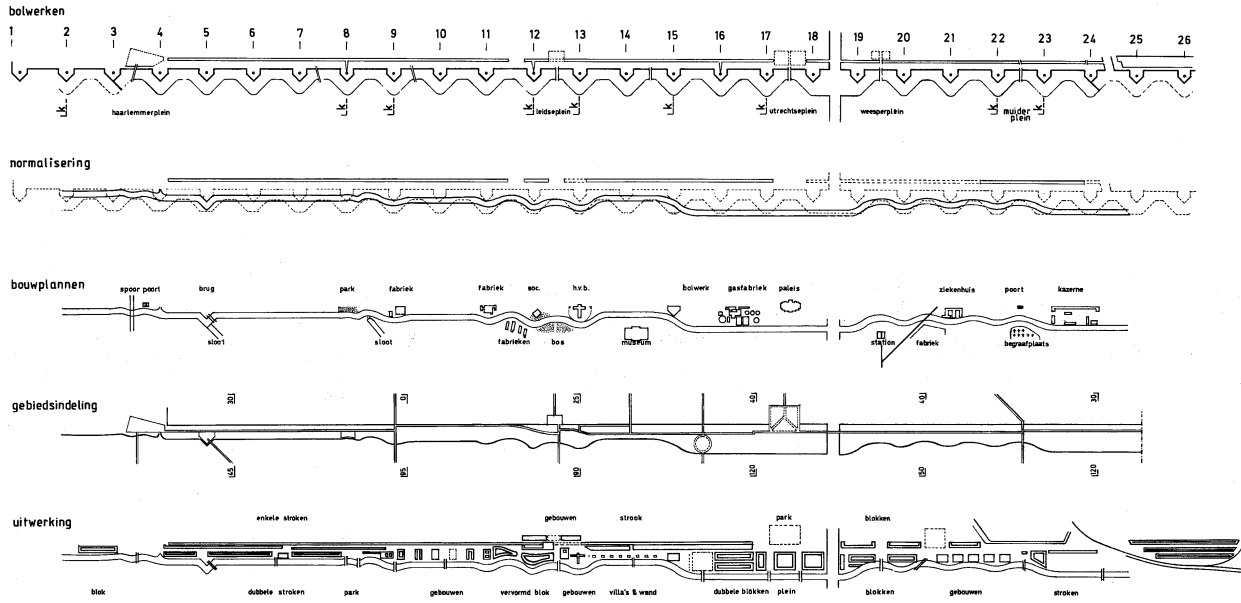
**028**  
Pont Neuf and Place Dauphine, Paris, fragment Plan Turgot, 1734-1739

**029**  
Rialto Bridge, Venice

**030**  
*The Exchange of Hendrick de Keyser*, engraving by Claes Janszoon Visscher, around 1612

singelgrachtstrip

7000 meter



1000 meter



# Van Vrije Gemeente tot Paradiso

## 125 jaar podium voor cultuur, maatschappij en muziek in Amsterdam

Roberto Cavallo en Dirk Zuiderveld

### Inleiding

Het gebied langs de Singelgracht in Amsterdam kent een bijzondere geschiedenis. Behalve uitzonderlijk vanwege zijn ontwikkeling als grenstrook direct achter de stadswallen, is het ook een ruimte waar markante bouwwerken zijn gerealiseerd. Een van deze bouwwerken is het voormalige verenigingsgebouw van de Vrije Gemeente aan de Weteringschans, dat sinds 1968 onderdak biedt aan poptempel Paradiso. Vanuit een stedenbouwkundige invalshoek kan het gebouw worden beschouwd als een scharnier tussen de grote bouwblokken aan het Leidseplein en de langgerekte en smallere bouwstrook aan de Weteringschans, waarop stadsvilla's zijn gerealiseerd. Zijn ligging en de stedelijke architectuur hebben het samen met zijn bestemming een belangrijke schakel gemaakt in de ontwikkeling van de directe omgeving.

De inwendige transformaties die het gebouw heeft ondergaan om aan de eisen van een hedendaags poppodium te beantwoorden, maken het tezamen met zijn sleutelpositie in de stad geschikt voor de rol van stedelijk artefact.<sup>1</sup>

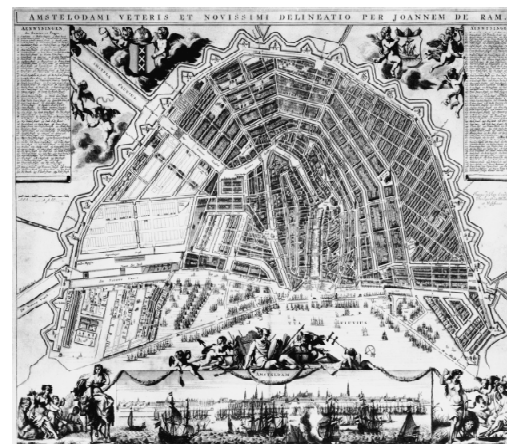
In dit artikel willen wij de stedelijke transformaties van de locatie alsmede de totstandkoming van het gebouw en de diverse architectonische ingrepen beschrijven. Bijzondere aandacht zal in de analyse aan de veranderende en blijvende elementen tijdens de transformatieprocessen van het gebouw worden geschonken. Om de verscheidenheid aan informatie en geraadpleegde bronnen inzichtelijk te maken, is voor een chronologische opbouw van de tekst gekozen.

### Locatie

De eerste ontwikkelingen van het gebied gaan terug tot de bekende zeventiende-eeuwse stadsuitleg (afb. 1). Het gemeentebesluit van 1657<sup>2</sup> gaf de stoot tot de aanleg van de 26 bolwerken (afb. 2) die samen de vestingwerken van Amsterdam zouden vormen. In 1672 werd de bouw van de stevige omwalling voltooid, zodat de in 1612 opgestelde

plannen voor stadsuitleg gestalte konden krijgen. Rondom de ommuring werd een brede gracht gegraven, de Buitensingelgracht. Hoewel de fortificaties en de bouwwerken op regelmatige afstand van elkaar waren opgesteld, kreeg ieder bolwerk een eigen naam en een eigen specifiek karakter dat verband hield met zijn ligging ten opzichte van de stad en het omliggende land. De locatie waar later het gebouw van de Vrije Gemeente zou worden opgetrokken, lag tussen twee bolwerken, de Schinkel en Amstelveen.<sup>3</sup> De Schinkel was in 1658 aan de oostzijde van de Leidsepoort aangelegd. Amstelveen was het eerstvolgende bolwerk oostwaarts, de plaats waar de korenmolen de Spring (later de Spiering genoemd) werd gebouwd in de as van de Spiegelgracht. Behalve de aanpassing van de stadspoorten en de daarbijbehorende faciliteiten kende het gebied tussen deze twee bolwerken, de Buitensingelgracht en de Baangracht (de huidige Lijnbaansgracht), jarenlang geen eenduidige ontwikkeling. Op kleine aanpassingen aan de werk- en opslagplaatsen aan de Lijnbaansgracht na bleef het stadsbeeld op deze locatie tot ongeveer 1840 vrijwel onveranderd (afb. 3). In 1844 besloot de gemeenteraad het bolwerk de Schinkel in gebruik te geven aan het rijk voor de bouw van het Huis van Bewaring (afb. 4 en 5). De Schinkel was een van de meest bebouwde bolwerken, in Amsterdam bekend onder de naam het Roode Dorp<sup>4</sup> vanwege de rode pannendaken van de woningen en loodsen. Deze naam werd ook de bijnaam van de eerste cellulaire gevangenis van Nederland, voor deze locatie ontworpen door de architecten Van Gendt en Warnsinck. Het ontwerp van het complex was gebaseerd op de toenmalige modelgevangenis Pentonville, in 1842 in Londen in gebruik genomen en gebouwd naar het voorbeeld van het Panopticon.<sup>5</sup> De gevangenis werd aan de zijde van de Singelgracht door een hoge, half cirkelvormige muur omgeven. Deze muur eindigde in een rechte lijn aan de Weteringschans, waar een poortgebouw werd gesitueerd. De beslissing om de ingang van het complex aan de Weteringschans

001



**001**  
Amstelodami veteris et novissimi delineatio per Joannem de Ram

**002**  
Singelgrachtstrip

**003**  
Transformation van twee pleinen

**001**  
Amstelodami veteris et novissimi delineatio per Joannem de Ram

**002**  
Singelgracht strip

**003**  
Transformation of two public squares

1  
Zoals A. Rossi aangeeft in zijn *Architettura della città*. Padua (Marsilio Editore) 1966; Ned. vert.: *De architectuur van de stad*. Nijmegen (SUN) 2002, is een stedelijk artefact een gebouw of monument dat, onlosmakelijk gebonden aan zijn locus, als een geheugensteun, als een symbool van een stad kan dienen.

2  
Het gemeentebesluit werd ondertekend door de burgemeesters C. van Vlooswijk, G. Schaep, J. Huijdecoper en A. de Graeff zoals vermeld in: J. van Eck, *De Amsterdamsche Schans en de Buitensingel*. Amsterdam (P.N. van Kampen & Zoon) 1948, p. 108.

3  
Ibidem, p. 144.

4  
Ibidem, p. 145.

5  
Een uitgebreide tekst over dit onderwerp is te vinden in: T. Morris, *Pentonville. A sociological study of an*

*English prison*. New York (Routledge) 2000.

te situeren, had tot gevolg dat de totale breedte van de straat daar tot dertien meter was gereduceerd, in plaats van de oorspronkelijke twintig meter. Tussen het Huis van Bewaring en het bolwerk Amstelveen werd vervolgens een overdekte markt voor fruit, groente en bloemen gepland. Na veel discussie op gemeentelijk niveau werd de markt uiteindelijk niet gerealiseerd vanwege een aantal bezwaren die te maken hadden met de positionering van het Rijksmuseum. De totstandkoming van dat museum had veel invloed op het gebied in kwestie. De bouw van de brug in de as van de Spiegelgracht en de onderdoorgang onder het museum betekenden de sloop van het bolwerk Amstelveen en de aanpassing ervan tot gracht. Een gemeenteraadsbesluit kort daarna maakte de weg vrij voor de openbare verkoop van de grond tussen de Singelgracht en de Weteringschans, die later als villaterrein is ontwikkeld.<sup>6</sup> De kavels aan de Weteringschans kwamen uiteindelijk op 28 mei 1878 in de verkoop. Van de zeven aangewezen bouwterreinen voor villabouw werden er slechts drie verkocht. De eerste kavel, direct naast het Huis van Bewaring, werd op 9 oktober van hetzelfde jaar gekocht voor 25 gulden per vierkante meter door het 'zedelijke lichaam' de Vrije Gemeente om daarop een verenigingsgebouw te stichten (afb. 6).<sup>7</sup>

## De Vrije Gemeente

Deze Vrije Gemeente was in 1877 ontstaan uit onvrede met 'het conservatisme en de starre houding van de Nederlandse Hervormde Kerk'.<sup>8</sup> Onder leiding van de gebroeders Hugenholtz<sup>9</sup> traden een paar honderd leden uit de hervormde Kerk en richtten de Vrije Gemeente op. De vereniging was nadrukkelijk geen kerk en zocht religieuze inspiratie binnen en buiten het christendom. Doelstelling was het 'bevorderen van vrije religie en het versterken van het ethisch waardebefes, in vrijzinnige, ondogmatische geest'.<sup>10</sup>

In 1878 schreef de Vrije Gemeente, die inmiddels bijna duizend leden telde, een besloten prijsvraag uit ten behoeve van de nieuwbouw van een verenigingsgebouw aan de Weteringschans. Voor de prijsvraag werden zes gerenommeerde architecten uitgenodigd: A.L. van Gendt, J.L. Springer, I. Gosschalk, N. Vos, J.H. Leliman en G.B. Salm. De bijzondere religieuze opvattingen van de vereniging moesten zichtbaar worden in het nieuwe gebouw en de architecten kregen nadrukkelijk de opdracht een gebouw te ontwerpen dat er niet uit zou zien als een kerk. Het gebouw moest, net als de vereniging, breken met de traditie van de kerk in het algemeen.

Van de inzendingen voldeed er geen aan alle eisen die de vereniging had gesteld. Het ontwerp met het motto 'Begin' van Gerlof Bartholomeus

Salm werd beoordeeld als beste inzending, maar kreeg niet de eerste prijs. Pas nadat het bestuur advies had ingewonnen bij de Architect des Konings L.H. Eberson,<sup>11</sup> kreeg Salm de opdracht.

## Twee ontwerpen

G.B. Salm was een van de talrijke architecten die in Amsterdam in de tweede helft van de negentiende eeuw vorm gaven aan de stad waarvan de economie opbloede. Zijn oeuvre, later in samenwerking met zijn zoon A. Salm,<sup>12</sup> is uitgebreid en divers van aard en kenmerkt zich door een grote 'verscheidenheid aan kunsthistorische stijlvormen'.<sup>13</sup> Vader en zoon Salm zijn typisch eclectische architecten: 'De meeste ontwerpen laten een bewerking zien van vormen die uit het hele gamma van de architectuurgeschiedenis werden gekozen, en zonder voorkeur voor één bepaalde bouwstijl tot een a-historische collage verenigd'.<sup>14</sup>

Van het ontwerp van Salm voor de Vrije Gemeente bestaan twee versies.<sup>15</sup> Zowel het oorspronkelijke ontwerp als het aanzienlijk daarvan afwijkende gerealiseerde ontwerp hebben het karakter van een stijlcollage.

De voorgevel van het oorspronkelijke ontwerp (afb. 7) heeft een classicistische opbouw met drie ordes en een horizontale kroonlijst als beëindiging. Het middenrisaliet is bekroond met een fronton. De twee kopgevels krijgen nadruk door de beëindiging met een fronton dat hoger en groter is dan dat van de voorgevel.

De classicistische rondboogvensters, de middelste orde van de voorbouw, komen in een kleinere variant terug in het bovenste deel van de achterbouw. De romaanse dubbele vensters in de onderbouw van de achterbouw komen niet voor in de voorbouw, andersom komen de rechthoekige vensters van de begane grond en de toogvensters van de bovenste laag van de voorbouw niet voor in de achterbouw.

De tekeningen van dit ontwerp zijn gedateerd op 1879 en dus korter dan vijf maanden voor de aanvang van de bouw, op 24 mei 1879, gemaakt. Het is onduidelijk waarom het ontwerp zo kort voor de bouw ingrijpend werd veranderd. Dat G.B. Salm met de opgave worstelde, wordt ook duidelijk uit het verzoek dat hij zijn zoon in het voorjaar van dat jaar deed om in de bibliotheek van de École des Beaux-Arts in Parijs, waar hij studeerde, een aantal alternatieve gevelmotieven voor het gebouw te onderzoeken.

Zijn zoon antwoordde hem in een brief van 23 april,<sup>16</sup> iets meer dan een maand voor het begin van de bouw, waarin hij een aantal mogelijke oplossingen (afb. 8) schetste voor een alternatieve beëindiging van het middenrisaliet van de voor- gevel (afb. 9).

6

In het boek *Amsterdam als stedelijk bouwwerk* van C. van der Hoeven en J. Louwe (Nijmegen [SUN] 2003) wordt vanaf p. 77 een uitgebreide beschrijving gegeven van de transformatie van dit deel van de stad. De veranderingen zijn op p. 83 goed inzichtelijk gemaakt door een reeks schematische tekeningen.

7

Van Eck, *De Amsterdamsche Schans*, p. 148.

8

*De Vrije Gemeente*. Amsterdam z.j., p. 1.

9

De broers Ph.R. en P.H. Hugenholtz waren twee Amsterdamsche predikanten die zich, na een conflict over de belijdenisformule, distantiëerden van de Nederlands Hervormde Gemeente om met medestanders een nieuwe geloofsgroepering te vormen, zoals beschreven in: L. Mutsaers, *25 jaar Paradiso. Geschiedenis van een podium, podium van een geschiedenis*. Amsterdam (Jan Mets) 1993, p. 11; en in: J. Hartman, *De Vrije Gemeente. Verleden, heden en toekomst*. Amsterdam (Vrije Gemeente) 1997; 2001, p. 2.

10

Hartman, *ibidem*, p. 6.

11

L.H. Eberson (1822-1889) was een bekende architect en een veelgevraagd jurylid van bouwkundige prijsvragen. Hij was in die hoedanigheid betrokken bij onder andere de prijsvraag voor de Beurs van Amsterdam.

12

G.B. Salm (1831-1897) vormde met zijn zoon A. Salm (1857-1915) vanaf 1881 een architectenbureau, waarin zij vaak samen aan ontwerpen werkten.

13

In J. Kuyt, N. Middelkoop en A. van der Woud, *G.B. Salm & A. Salm Gbnz – Bouwmeesters van Amsterdam*. Rotterdam (010) 1997, is een essay opgenomen van A. van der Woud over eclecticisme, getiteld 'Architectuur voor een nieuwe geschiedenis', pp. 10 e.v.

14

*ibidem*, pp. 10-11.

15

In het artikel van R. Hoogewoud en L. Feisser, 'Vrije Gemeente / Paradiso moet blijven', in: *Wonen-TAIKB*, 18 (1975), p. 15 worden deze twee varianten voor het eerst gepubliceerd.

16

In Kuyt, Middelkoop en Van der Woud, *G.B. Salm*, p. 20 zijn schetsen uit deze brief opgenomen.

De uiteindelijk gerealiseerde voorgevel bevat echter een andere oplossing, die sterke overeenkomst vertoont met twee ontwerpen van Salm's Amsterdamse collega en medelid van het architectonisch genootschap *Architectura et Amicitia A.N.* Godefroy. Het gaat om de Nieuwe Walenkerk (afb. 10) aan de Keizersgracht uit 1856 en de voormalige kraamkliniek van het Binnengasthuis (afb. 11) aan de Turfmarkt uit 1871.<sup>17</sup> De gevel van deze beide gebouwen heeft een driedeling met een kroonlijst, waarbij het middenrisaliet door de lijst heen steekt en eindigt in een tuitgevel met aan de zijden en de top een liseenmotief. Beide gevels hebben in de top van het middenrisaliet de ook voor Paradiso kenmerkende combinatie van een rondboogvenster geflankeerd door twee kleinere rondboogvensters (een motief dat overigens ook op de schetsen van A. Salm te zien is). De Nieuwe Walenkerk bezit bovendien het kenmerkende romaanse rondboogfries dat in het gebouw van de Vrije Gemeente rondom de voorbouw loopt.

In het uitgevoerde ontwerp heeft het zadeldak met twee frontons plaatsgemaakt voor een schilddak met rondlopend fries. De zijgevels krijgen hierdoor een meer ondergeschikte rol, waardoor de nadruk op de voorgevel wordt versterkt.

De achterbouw verschilt nauwelijks in de beide ontwerpen. In het uitgevoerde ontwerp laat Salm ook in de voorbouw de lisenen aan de bovenzijde uitkragen en bekroont hij deze met pinakels, waarschijnlijk om zo de samenhang tussen voor- en achterbouw te versterken.

In het nieuwe ontwerp is alleen het bovenste fries aangepast; de twee andere friezen behouden een classicistisch karakter. De toogvensters op de bovenste verdieping van de voorbouw zijn vervangen door de kleine dubbele rondboogvensters die ook in de achterbouw zijn toegepast.

De wijzigingen hebben tot gevolg dat het stilistische zwaartepunt verschuift. Het eerste ontwerp maakt een duidelijk neoclassicistische indruk en doet denken aan een van Salm's bekendste gebouwen, het aquarium van Artis, dat vrijwel gelijktijdig met het gebouw van de Vrije Gemeente werd ontworpen. In het uitgevoerde ontwerp zijn de romaanse elementen veel nadrukkelijker aanwezig, en het is begrijpelijk dat er wordt gesproken over 'in Romaanschen stijl'.<sup>18</sup> Op basis van de ontwikkeling van het ontwerp en de eclectische manier van werken van Salm lijkt het echter gerechtvaardigd te concluderen dat er geen sprake is van een gebouw in romaanse stijl.

De veronderstelling dat deze romaanse elementen een verwijzing zouden zijn naar de puurheid van het vroege christendom en het motto 'Begin',<sup>19</sup> wordt door het oorspronkelijke neoclassicistische ontwerp ontkracht. Zolang niet duidelijk is waarom het ontwerp zo ingrijpend werd aangepast,

blijft het onzeker of deze romaanse symboliek een rol heeft gespeeld bij deze aanpassing.

Het lijkt gezien de uitgangspunten van de Vrije Gemeente onwaarschijnlijk dat zij heeft gezocht het gebouw een meer vroegchristelijk karakter te geven. Het is echter net zo onwaarschijnlijk dat Salm zelf tot dat inzicht zou zijn gekomen als we de opvatting van Van der Woud volgen: 'De eclectici zagen het niet als hun taak de samenleving via de kunst moreel te verbeteren, ze weigerden de architectuur op te vatten als een instrument in dienst van een hoger politiek of religieus ideaal.'<sup>20</sup>

Er lijkt eerder sprake van het tegendeel. De omschrijving 'Ontwerp van een Kerkgebouw voor de V.G. te Amsterdam' op de eerste versie van het ontwerp is op de nieuwe versie veranderd in 'Gebouw tot het houden van Bijeenkomsten van de Vereeniging de Vrije Gemeente te Amsterdam'. De omschrijving 'gebouw' in plaats van 'kerk' is ook terug te vinden op de twee andere inzendingen voor de prijsvraag, die zich bevinden in het Gemeentearchief van Amsterdam.

## Het gebouw

De opzet van het gebouw is symmetrisch (afb. 12). Het is opgebouwd uit twee volumes, een hoog en representatief deel aan de Weteringschans en een lager en soberder uitgevoerd deel tussen de voorbouw en de Singelgracht (afb. 13). Hoewel de ornamentiek doorloopt over beide delen, is er een duidelijke geleding. De voorbouw is iets breder dan de achterbouw en onderscheidt zich van de achterbouw door de toepassing van natuursteen in de plint, de classicistische ramen op de begane grond, een aantal decoratieve ronde vensters en het romaanse fries bij de dakrand.

In tegenstelling tot de voorbouw heeft de achterbouw door zijn dakvorm, verhoudingen en vooral de nadrukkelijk aanwezige absis aan de Singelgracht een enigszins religieus karakter.

De momenteel braakliggende ruimte ten zuidoosten van het gebouw was oorspronkelijk een klein plantsoen, en de aangrenzende zijgevel bezit een aantal bijzondere elementen die ontbreken in de zijgevel aan de kant van de voormalige gevangenis. In deze gevel bevindt zich de dienstentree en bovendien is de zij-ingang van de grote zaal (gezien het feit dat de Vrije Gemeente het woord 'kerk' nadrukkelijk vermeed, lijkt 'kerkzaal' geen gepaste benaming) ruimtelijk meer verzelfstandigd en uitgevoerd in zandsteen. In de ontwerptekeningen is deze asymmetrie ook herkenbaar in het interieur van de grote zaal; alleen de hoofdingang en de zij-ingang aan de kant van het plantsoen hebben hierin een portaal; de buitendeur aan de zijde van de gevangenis is direct toegankelijk van-



uit de zaal. In de uitvoering is ook aan de gevange-  
niszijde een portaal gerealiseerd en is de symme-  
trie in het interieur hersteld.

Via de hoofdentree biedt de symmetrische  
hal direct toegang tot de grote zaal. Aan weerszij-  
den van de hal bevindt zich aan de voorgevel een  
hoog lokaal met daarnaast een trap naar het tus-  
senniveau van waaruit de bibliotheek, de bestuurs-  
kamer en de daarboven gelegen woningen toegan-  
kelijk zijn. De helderheid van de symmetrische  
trappen in de hal staat in contrast met de diver-  
siteit van de overige trappen, die de verschillende  
niveaus ontsluiten. De symmetrie is op de andere  
niveaus verdwenen, en samenhang met de archi-  
tectonische geleiding van het interieur ontbreekt.

De heldere opbouw van het gebouw in twee  
volumes, voorbouw en zaal (afb. 14), is in het inte-  
rieur niet voortgezet. De eerste travee van de  
achterbouw, direct naast de voorbouw, behoort  
voor het grootste deel niet tot de zaal. De dien-  
stentree bevindt zich, van buitenaf gezien, in het  
volume van de zaal, maar geeft toegang tot een  
zone die zich bevindt tussen de grote ruimte van  
de grote zaal en de ondersteunende ruimtes van  
de voorbouw. Deze tussenzone komt voor op alle  
lager gelegen verdiepingen: de kelder, de begane  
grond, het tussenniveau en het niveau van het eer-  
ste balkon. Pas daarboven behoort deze zone tot  
de grote zaal en vormt het tweede balkon. In de  
doorsnede is deze sprong duidelijk te zien. Een  
gevolg van deze oplossing is dat het grote boog-  
venster in de eerste travee horizontaal is opge-  
deeld; het onderste deel geeft licht aan de tussen-  
zone, het bovenste deel aan het tweede balkon  
van de grote zaal.

De grote zaal (afb. 15 en 16) heeft een tradi-  
tionele verdeling in drie beuken. Lichte gietijzeren  
kolommen dragen het balkon en het houten pla-  
fond, dat vlak is boven de zijbeuken en een tonge-  
welf vormt boven het middengedeelte van de zaal.  
Het centrale gedeelte van het tongewelf is ver-  
hoogd. De verhoging in het plafond correspondeert  
met de verhoging in het dak. Door de staande kan-  
ten van beide verhogingen wordt de zaal eventue-  
leerd. De ruimte tussen het dak en het plafond van  
de zaal heeft net als de kap van de voorbouw geen  
functie.

De grote rondboogvensters boven het eerste  
balkon geven de zaal, in combinatie met de giet-  
ijzeren constructie en de grote hoogte, een licht en  
ruim karakter. In de verdeling van de ramen vindt  
een verdubbeling van het rondboogmotief plaats,  
waarbij de ruimte tussen de bovenzijde van de ver-  
dubbeling en de onderkant van de rondboog van  
het raam wordt opgevuld door een cirkel. Dit is  
een religieus motief dat bijvoorbeeld ook door  
Hendrick de Keyser is toegepast in de Westerkerk  
en de Zuiderkerk.<sup>21</sup> Het gebruik van dit motief lijkt

de ambivalentie van Salm te tonen ten aanzien van  
het 'zich losmaken van elke traditionele kerkelijk-  
heid' dat de Vrije Gemeente nastreefde.

De twintig glas-in-loodramen die zich bevon-  
den in de vensters van de grote zaal op de begane  
grond, illustreren de open houding van de verenig-  
ging ten opzichte van religie en ethiek: de oud-  
testamentische profeet Mozes en de kerkvader  
Augustinus werden op de ramen geflankeerd door  
de Romeinse keizer Marcus Aurelius en de filoso-  
fen Spinoza en Kant.

De deuren in de zijgevel van de zaal maken  
de ruimte direct toegankelijk van buitenaf en open-  
nen zo letterlijk het gebouw naar de buitenwereld.

Onder het gehele gebouw bevindt zich een  
kelder die de indeling van de bovenbouw volgt. De  
ruimtes aan de voorgevel onder de lokalen werden  
onder andere gebruikt door de jongerenorganisatie  
van de Vrije Gemeente en stonden bekend als het  
'vooronder'.<sup>22</sup>

De vorm van de absis in de kelder wijkt af  
van die van de grote zaal; de absis geeft toegang  
tot het spreekgestoelte in de zaal. Naast de absis  
bevonden zich enige ruimtes voor de voorganger  
en sprekers. De ruimte tussen het 'vooronder' en  
de ruimtes naast de absis werd waarschijnlijk  
gebruikt voor opslag.

## Paradiso

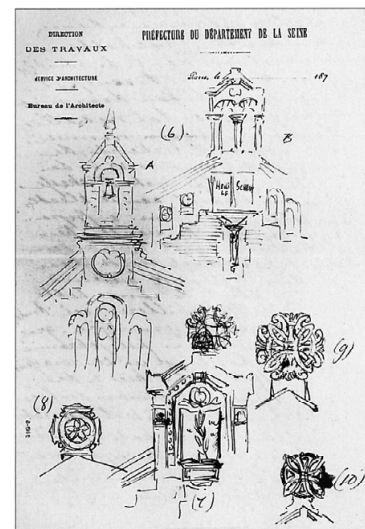
Tot in het midden van de vorige eeuw fungeerde  
het gebouw naar tevredenheid als hoofdkwartier  
van de Vrije Gemeente. Eind jaren vijftig was het  
gebouw driekwart eeuw oud en zag de vereniging  
zich voor de fundamentele keus geplaatst om óf  
het gebouw grondig te moderniseren óf de moge-  
lijkheid van nieuwbouw te onderzoeken. Dit bracht  
veel onzekerheid met zich mee voor de vereniging  
én voor het gebouw van Salm.

Begin jaren zestig besloot de vereniging te  
verhuizen naar een nieuw te bouwen gebouw in  
Buitenveldert waarvoor zij Gerrit Rietveld als archi-  
tect had uitverkoren. Na het overlijden van Rietveld  
in 1964 nam Johan van Tricht de opdracht over.  
Het gebouw werd in 1967 opgeleverd.

De laatste zondagochtendienst van de Vrije  
Gemeente aan de Weteringschans vond plaats op  
3 januari 1965. Daarna kende het gebouw een  
periode van leegstand en verwaarlozing, waarin het  
vaak doelwit was van speculatie. De tijdelijke  
bestemming als opslag van een tapijtbedrijf en het  
daaropvolgende semi-illegale gebruik droegen ver-  
der bij aan de verslechtering van de bouwkundige  
staat van het gebouw (afb. 17). In deze periode  
verdween ook een aantal belangrijke elementen uit  
het interieur van de grote zaal: het orgel, de grote  
kroonluchters en alle twintig glas-in-loodramen op  
de begane grond.

In W. Kuyper, *Dutch Classi-  
cist architecture*. Delft (Delft  
University Press) 1980 zijn  
ontwerptekeningen van De  
Keyser en foto's van beide  
kerken opgenomen, zie  
pp. 337, 340, 341.

In Hoogewoud en Feisser,  
'Vrije Gemeente', is een foto  
met omschrijving van deze  
ruimte opgenomen.



004

De gevangenis aan de Schans op het vroegere bolwerk de Schinkel, tekening door W. Hekking jr. (1825-1904) (bron: Van Eck 1948, p. 176)

005

Plattegrond van het Huis van Bewaring te Amsterdam (Gemeentearchief Amsterdam)

006

De achterzijde van Paradiso aan de Singelgracht. Links het Huis van Bewaring (Gemeentearchief Amsterdam)

007

Brief met schets van A. Salm van 23 april 1879 (bron: Kuyt e.a. 1997)

008

Eerste ontwerp van G.B. Salm voor de Vrije Gemeente (Gemeentearchief Amsterdam)

004

The prison on the Schans, built at the former fortress de Schinkel, drawing by W. Hekking jr. (1825-1904) (source: Van Eck 1948, p. 176)

005

Floor plan of the Huis van Bewaring (prison) in Amsterdam (Municipal Archive of Amsterdam)

006

The rear of Paradiso on the Singelgracht. At the left the Huis van Bewaring (Municipal Archive of Amsterdam)

007

Letter with sketch by A. Salm dated 23 April 1879 (source: Kuyt e.a. 1997)

008

First design of G.B. Salm for the Vrije Gemeente (Municipal Archive of Amsterdam)

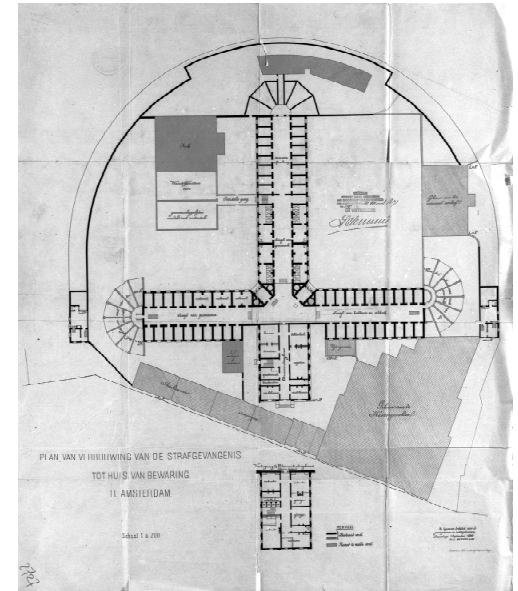
004



006

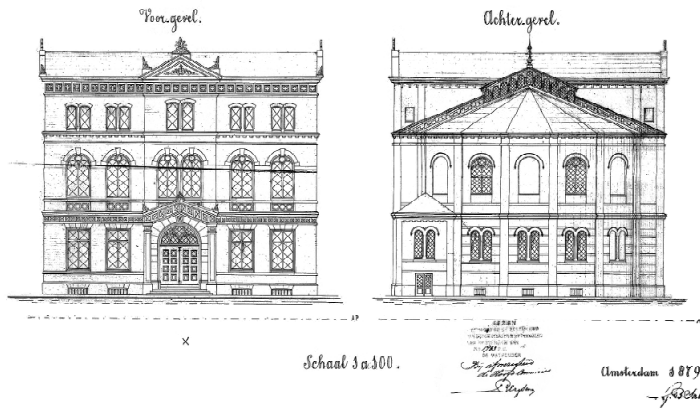


005

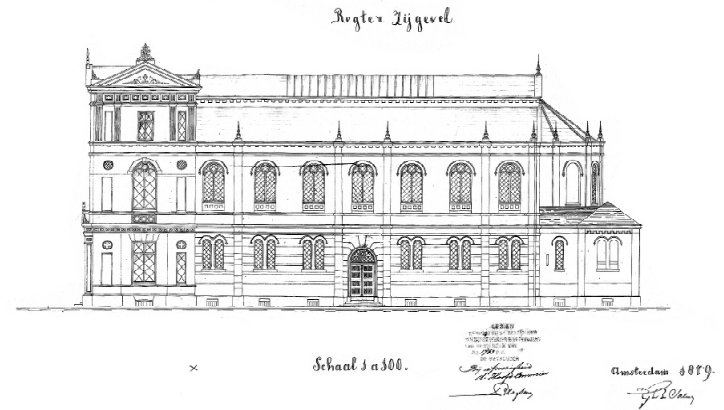


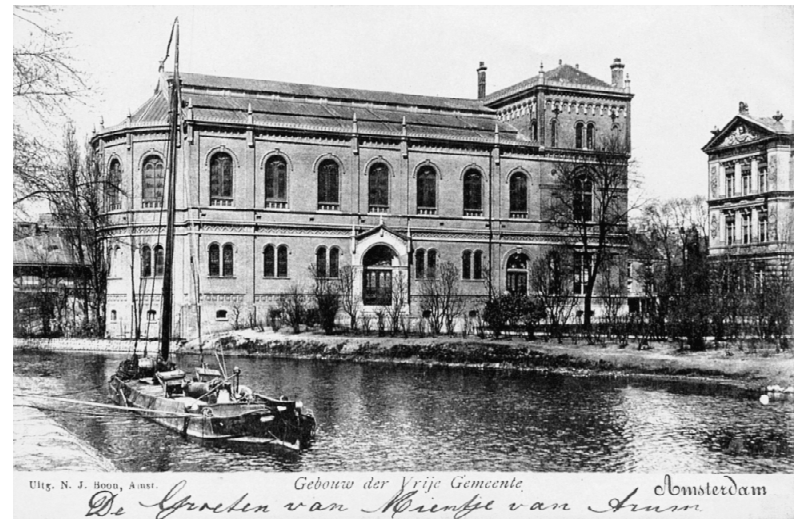
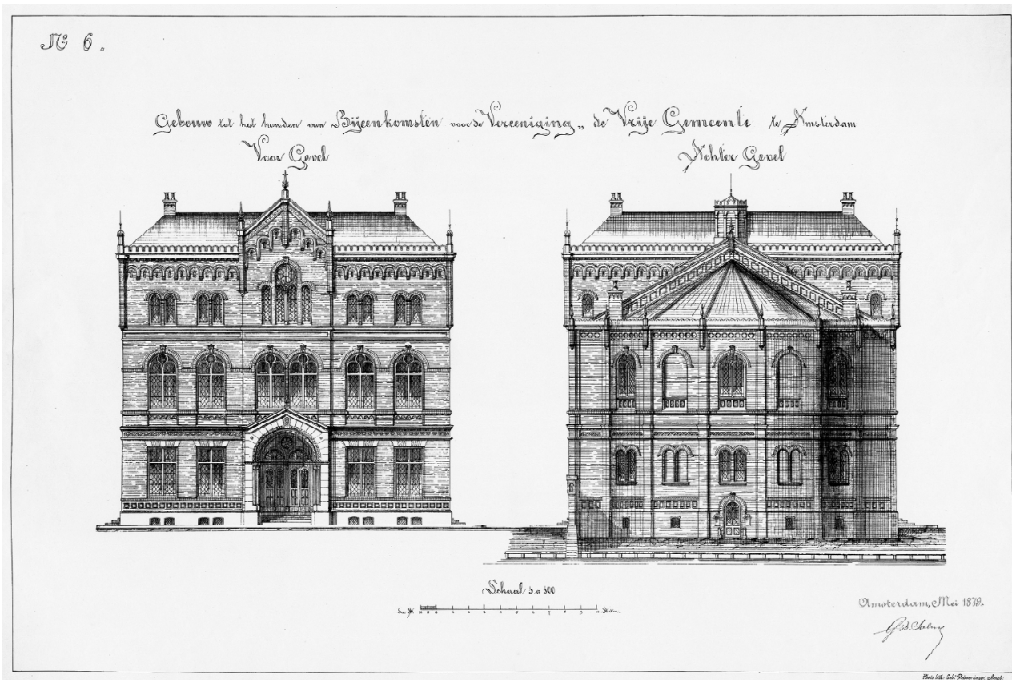
008

Ontwerp van een Kerkgebouw voor de V.G. te Amsterdam voor 1600 Personen.



Ontwerp van een Kerkgebouw voor de V.G. te Amsterdam voor 1600 Personen.







009

Gevels van het uitgevoerde ontwerp van de Vrije Gemeente (Gemeente-archief Amsterdam)

010

Nieuwe Walenkerk van A.N. Godefroy (foto Dirk Zuiderveld)

011

Voormalige kraamkliniek van het Binnengasthuis van A.N. Godefroy en B. de Greef (Gemeentearchief Amsterdam)

012a-b

De Vrije Gemeente, eind negentiende eeuw  
a. gezien vanaf de Weteringschans  
b. gezien vanaf de Stadhouderskade

013

Doorsnede van het uitgevoerde ontwerp voor de Vrije Gemeente (Gemeentearchief Amsterdam)

014a-b

Grote zaal van de Vrije Gemeente, 1900-1905 (Gemeentearchief Amsterdam)

009

Façades of the implemented design of the Vrije Gemeente (Municipal Archive of Amsterdam)

010

Nieuwe Walenkerk designed by A.N. Godefroy (photograph Dirk Zuiderveld)

011

Former maternity clinic of the Binnengasthuis, designed by A.N. Godefroy and B. de Greef (Municipal Archive of Amsterdam)

012a-b

The Vrije Gemeente at the end of the nineteenth century  
a. seen from the Weteringschans  
b. seen from the Stadhouderskade

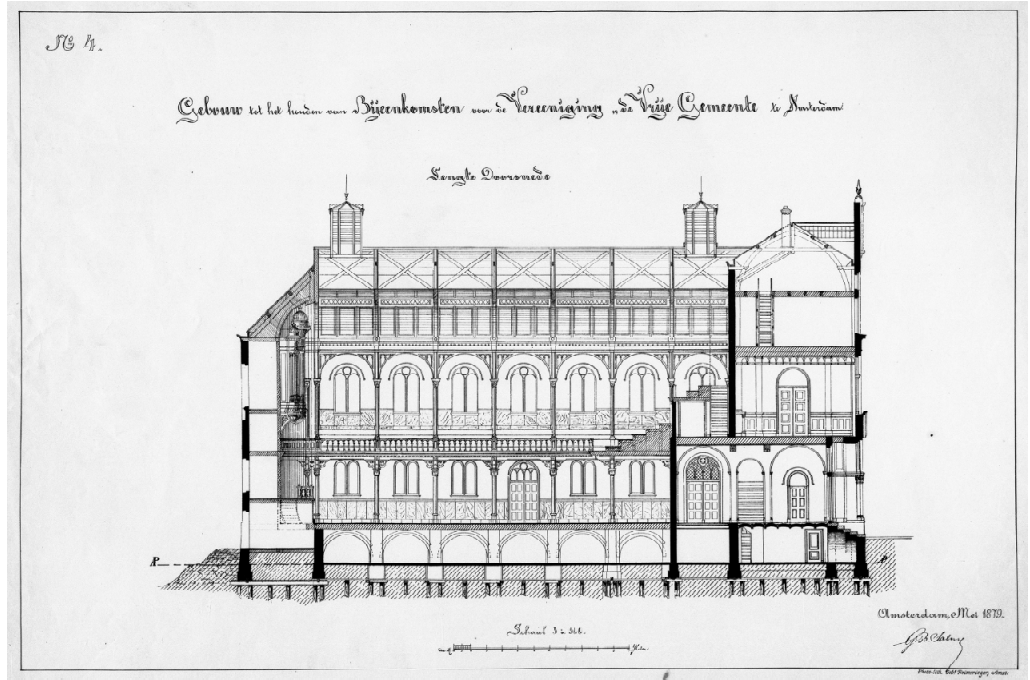
013

Cross section of the implemented design of the Vrije Gemeente (Municipal Archive of Amsterdam)

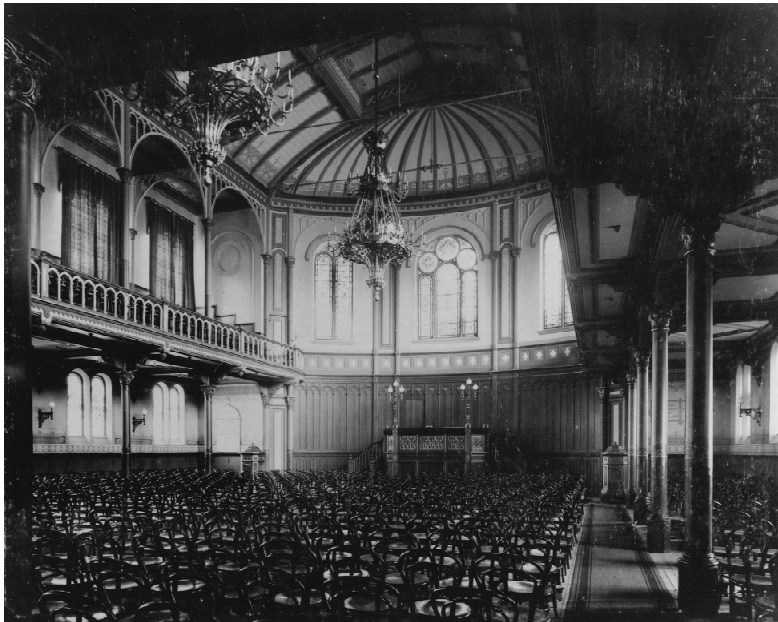
014a-b

Main auditorium of the Vrije Gemeente, 1900-1905 (Municipal Archive of Amsterdam)

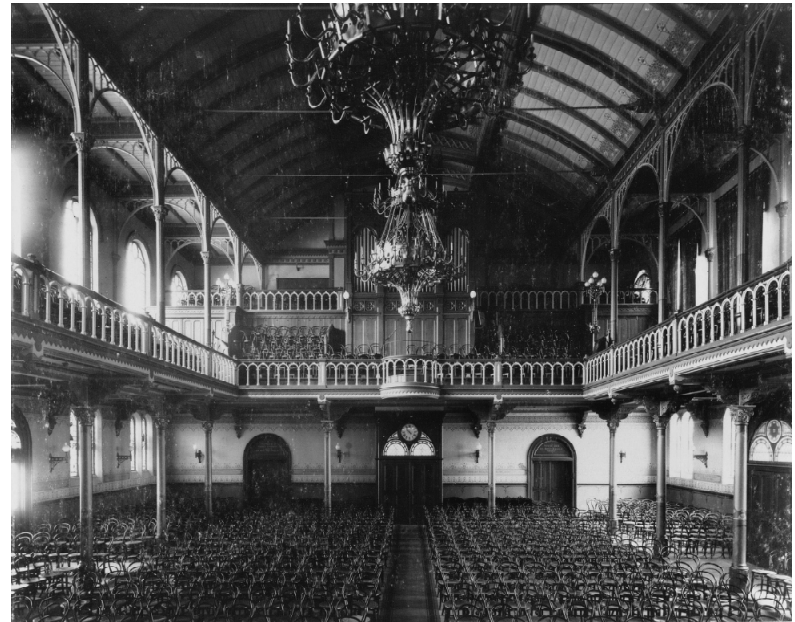
013



014a



014b



015

Winter 1967/1968 (bron: Mutsaers 1993, foto Pieter Broersma)

016

Leden van het *Depressief Erotisch Panorama* (bron: Mutsaers 1993, foto Govert Vetten)

017

Het dj-hok in het voormalig orgel (Gemeentearchief Amsterdam, foto Martin Alberts)

018

Paradiso kort na de opening, 2 mei 1968 (Gemeentearchief Amsterdam)

019

Paradiso begin jaren tachtig (fotograaf onbekend)

015

Winter 1967/1968 (source: Mutsaers 1993, photograph Pieter Broersma)

016

Members of the *Depressief Erotisch Panorama* (source: Mutsaers 1993, photograph Govert Vetten)

017

The DJ cabin in the former organ (source: Municipal Archive of Amsterdam, photograph Martin Alberts)

018

Paradiso soon after the opening, 2 May 1968 (Municipal Archive of Amsterdam)

019

Paradiso at the beginning of the 1980s (photographer unknown)

015



016



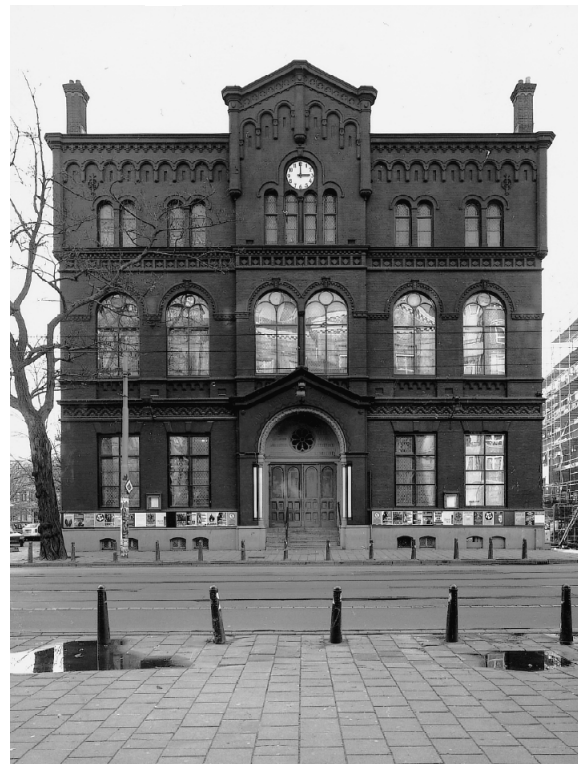
017



018



019



Na een rommelige periode begin jaren negentig werd Pierre Ballings in 1992 directeur. Hij was afkomstig van het ministerie van WVC en onder zijn leiding werden de professionalisering en institutionalisering van Paradiso voortgezet. Voor het eerst werden er plannen ontwikkeld voor een volwaardige verbouwing. Na 25 jaar kon worden begonnen met de structurele aanpassing van het gebouw van de Vrije Gemeente aan de eisen van een poppodium. De verbouwing zou uiteindelijk plaatsvinden in twee fasen. De eerste fase werd gerealiseerd in 1994, de tweede, omvangrijkere fase van 2002 tot 2004.

Een grondige bouwkundige inventarisatie van het interieur in 1993 bracht voor het eerst alle wijzigingen in 25 jaar Paradiso in kaart. Hoewel er in de loop van de jaren vele verbouwingen hebben plaatsgevonden, is het opmerkelijk dat de oorspronkelijke structuur nog vrijwel helemaal intact is.

De vier hoofdruimtes, de grote zaal, de vergaderruimte en de twee lokalen op de begane grond vormen nog steeds het hart van het gebouw. In de grote zaal is het podium aanzienlijk vergroot en verbeteren vier lagere zijpodia de zichtlijnen. Om de circulatie te verbeteren zijn er twee trappen naar het eerste balkon en twee trappen van het eerste naar het tweede balkon toegevoegd. Een bar en diverse voorzieningen voor de techniek hebben een plaats onder het eerste balkon gekregen. De constructie van het verdwenen orgel, dat een tijdlang als dj-ruimte heeft gefunctioneerd, is voor het grootste gedeelte gesloopt, en het onderste deel is benut als uitbreiding van het tweede balkon.

De vergaderruimte is vergroot door de wand aan de zijde van de bestuurskamer te slopen en is nu in gebruik als tweede zaal. De lokalen worden gebruikt als receptie en kantoor en de dubbele hoogte is benut om tussenvloeren te maken. In de hal is de belangrijkste verandering de toevoeging van een tochtportaal. De voormalige woningen op de tweede verdieping en de zolder van de voorbouw staan leeg.

De programmatisch minder bepaalde zones van het gebouw hebben de grootste veranderingen ondergaan. De kelder biedt plaats aan allerlei ondersteunende functies: kleedruimtes, werkplaats, bierkoeling, drankopslag, drukkerij, technische ruimtes en kantoren. De open zone tussen de voorbouw en de grote zaal is op alle lagen gebruikt om aanvullende functies in onder te brengen. In de kelder bevinden zich hier de drankopslag en de drukkerij, op de begane grond de toiletten en de garderobe, op de tussenverdieping een koffieshop en op het niveau van het eerste balkon een extra toilet-

Het jaar 1967 was cruciaal voor de toekomst van het gebouw. Na getouwtrek tussen de gemeente, de diverse ontwikkelaars die het gebouw met sloop bedreigden en een groep hippies die onder de vlag van de jongerenkrant *Hitweek*<sup>23</sup> onderdak in het gebouw van de Vrije Gemeente eisten, werd het op zondagmiddag 29 oktober 1967 gekraakt. De bezetting was van korte duur, maar had als consequentie dat de gemeente en voornamelijk de toenmalige wethouder Harry Verhey onder druk werden gezet om zich uit te spreken over de toekomst van het gebouw. In januari 1968 werd de Stichting Vrijtijdscentra Amsterdam opgericht, die het gebouw tijdelijk ging beheeren. Ondanks de herhaaldelijke dreiging van sloop verscheen op 9 februari 1968 op de voorpagina van *Hitweek* het bericht dat vanaf 23 februari het gebouw van de Vrije Gemeente 'Paradiso' ging heten. In een maand tijd werd het verbouwd, schoongemaakt en ingericht zodat de officiële opening van Paradiso op 30 maart 1968 plaats kon vinden (afb. 18).

De ontwikkelingen rond de opening van Paradiso bleken een voorbode van de roemruchte toekomst die het gebouw onder zijn nieuwe naam tegemoet ging.<sup>24</sup> De eerste jaren was Paradiso het 'magisch creatief centrum' van de hippiebeweging. De combinatie van popmuziek, wonderlijke acts, films, lichtshows en drugs trok internationaal de aandacht. De energie en vernieuwingsdrift van de hippiebeweging ebden echter geleidelijk weg en Paradiso ontwikkelde zich met horten en stoten tot een toonaangevend poppodium.

In 1975 kwam na weer een crisis een aantal nieuwe mensen in het bestuur, onder wie Huib Schreurs, waarna de organisatie drastisch werd vernieuwd. Om dit nieuwe begin te markeren werd de wit-blauw-rode buitengevel uit 1968 geheel wit geschilderd.

Huib Schreurs werd in 1977 directeur en bleef dat tot 1990. Onder zijn leiding werd de organisatie geprofessionaliseerd en werd de identiteit van Paradiso als poppodium versterkt. De opkomst van de punk in 1977 bevestigde de vooraanstaande positie van Paradiso in de Nederlandse muziekwereld.

In 1981 werd er opnieuw ingrijpend gereorganiseerd en ook nu kreeg het gebouw een andere kleur: zwart, dat het begin van de jaren tachtig markeerde (afb. 19). Onder leiding van Schreurs werd de programmering verbreed en werden nadrukkelijker culturele activiteiten ontplooid. Paradiso werd een 'pop- en cultuurpodium' en die ontwikkeling zou tot vandaag de dag bepalend voor Paradiso blijven.

Willem de Ridder was de drijvende kracht achter dit blad. Samen met Ruud Tegehaar (Jeugd en muziek), Matthijs van Heijningen (multimedia en happenings: Sigmacentrum) en Koos Zwart was De Ridder op zoek naar een geschikt gebouw voor de Provo-activiteiten; dit is beschreven in Mutsaers, *25 jaar Paradiso*, pp. 13-19.

In Mutsaers, *25 jaar Paradiso* zijn de ontstaansgeschiedenis en de eerste 25 jaar van Paradiso uitgebreid beschreven.



groep en een extra doorgang naar de kleine zaal. De oorspronkelijke verbindingen tussen de verdiepingen zijn vrijwel onveranderd.

In het ontwerp van Studio di Architettura (Eric Hulstein, Umberto Barbieri) voor de eerste fase van de verbouwing werden de verschillende verkeersstromen – bezoekers, artiesten en personeel – gestroomlijnd en werd de architectonische samenhang tussen de aanpassingen aan het oorspronkelijke gebouw versterkt. Er werd extra ruimte gecreëerd door alle kantoren te verhuizen naar de bovenste twee verdiepingen van de voorbouw. Een apart trappenhuis vanaf de begane grond zorgt voor de toegang. De vrijgekomen lokalen worden op de begane grond benut voor de receptie en de garderobe, die in samenhang met het nieuwe entreeportaal (afb. 20) zijn vormgegeven. De dubbele hoogte wordt benut voor een nieuwe tussenverdieping die extra publieksruimte creëert. De wanden tussen de voormalige lokalen en de hal werden geopend, zodat de tussenverdieping visueel een onderdeel wordt van de hal. In de grote zaal werden de toegevoegde trappen verwijderd.

De kelder werd toegankelijk voor het publiek door toevoeging van een trap vanaf de begane grond; hier werden de nieuwe toiletten gerealiseerd.

Naast de nieuwe trappen naar de kantoren en de kelder biedt de zone tussen voorbouw en achterbouw ook ruimte voor een lift. Het deel van deze zone dat onderdeel is van het tweede balkon, werd ruimtelijk verzelfstandigd en onttrokken aan de grote zaal. In de zo ontstane ruimtes werden nieuwe trappen van het eerste naar het tweede balkon en een aantal ondersteunende functies ondergebracht. De oorspronkelijke dieptemaat van de zaal, die overeenkomt met het aan de buitenzijde leesbare volume, is alleen nog te zien boven het (derde) volgsportbalkon.

De buitenzijde bleef ongewijzigd, maar kreeg wel volgens Paradisotraditie een andere kleur, die de ontwikkelingen in de organisatie en het gebouw weergeeft. Alle verflagen werden van de baksteen-gevel verwijderd en het gebouw was voor eerst in ruim 25 jaar weer te zien zoals het was gebouwd. Het hernam zijn monumentale positie in het historisch-stedelijk landschap en reflecteert zo de door Paradiso verworven status in de Nederlandse pop- en cultuurwereld.

Vanaf 1997 werkte Studio di Architettura aan het ontwerp van de tweede fase van de aanpassing van het gebouw. In eerste instantie bestond de opdracht uit uitbreiding van de capaciteit van de grote zaal door het vergroten van het tweede balkon, en het verbeteren van de werkomstandigheden door het creëren van een overdekt laad-entlospatform aan de zijde van het voormalige plantsoen. Verder moesten de luchtbehandelings-

elektrische installaties geheel worden vernieuwd. Een belangrijke bijkomende eis was dat Paradiso gedurende de verbouwing zo veel mogelijk open moest blijven. Tijdens de anderhalf jaar durende verbouwing zou het gebouw uiteindelijk slechts vier weken gesloten zijn. In deze periode werden de meest ingrijpende constructieve werkzaamheden in de grote zaal uitgevoerd.

De opdracht werd uitgebreid met een nieuwe kelder als opslagruimte onder het voormalige plantsoen, waardoor de bestaande kelder, na te zijn verdiept, als publieksruimte kon worden gebruikt. Dit vormde ook aanleiding om de krappe en verouderde kleedkamers in de kelder geheel te vernieuwen. Verder werden de aanleg van een bar op het eerste balkon en de verbouwing van de kleine zaal aan de opdracht toegevoegd. De bar van de kleine zaal werd verplaatst naar de aanliggende ruimte, waardoor de kleine zaal meer zijn oorspronkelijke karakter terugkreeg en bovendien over meer bruikbare oppervlakte voor concerten ging beschikken. In 2000 nam Studio AI (Dirk Zuiderveld, Roberto Cavallo) de opdracht van Studio di Architettura over.

De cafébrand in Volendam op 1 januari 2001 en de daaropvolgende striktere naleving van de brandveiligheidseisen leidden ertoe dat de gebruiksvergunning van Paradiso in de zomer van 2001 werd herzien. Hoewel Paradiso de brandveiligheid altijd in nauw overleg met de brandweer had gewaarborgd, werden nu door de brandweer aanvullende eisen aan de vluchtroutes gesteld. In een tijdsbestek van twee weken werden daarom drie nieuwe nooduitgangen in de buitengevel gerealiseerd (afb. 21).

De aanvullende eisen hadden ook consequenties voor het ontwerp van de tweede fase. Er kwam een veiligheidstrappenhuis dat alle voor het publiek toegankelijke verdiepingen verbindt. Enkele trappen en een groot aantal deuren moesten worden verbreed.

Overigens zou in 2004 blijken dat de extra eisen die de brandweer op grond van het Bouwbesluit had gesteld niet gerechtvaardigd waren. Een flink deel van de ingrijpende maatregelen die in 2001 en tijdens de uitvoering van fase twee plaats hadden gevonden, bleek achteraf niet nodig. De schade aan het gebouw was voor een deel echter onherstelbaar.

Inmiddels was de opdracht zo veelomvattend geworden dat vrijwel overal in het gebouw veranderingen plaats zouden vinden. Hierdoor werd het mogelijk om de totale uitstraling van Paradiso te verbeteren, en dit zou een belangrijke aanvullende doelstelling van het project worden. Uitgangspunt vormden het behoud van de bijzondere atmosfeer van het gebouw, de unieke combinatie van monumentale negentiende-eeuwse architectuur en de

hedendaagse dynamiek van een poppodium (afb. 22 en 24).

De samenhang van de verschillende ruimtes in het gebouw werd versterkt door de vele kleine bouwkundige aanpassingen nauw aan te laten sluiten bij de oorspronkelijke materialisatie en detaillering en door een nieuw kleurenschema, lichter van karakter, consequent door het gehele gebouw toe te passen. De monumentale architectonische elementen en de rijke detaillering kregen door de kleurkeuze meer nadruk. Het glas-in-lood werd op een aantal plaatsen gerestaureerd of gereconstrueerd en de oorspronkelijke verlichtingsarmaturen uit de grote zaal, waarvan nog maar één exemplaar intact was, werden gekopieerd en op de originele plaatsen aangebracht.

De beeldbepalende nieuwe elementen van het project – het laad-en-losplatform, het tweede balkon, het nieuwe trappenhuis, de artiestenfoyer in de kelder en de drie bars – hebben een materialisatie die zich in meer of mindere mate van het bestaande gebouw onderscheidt, maar zijn zo veel mogelijk binnen de oorspronkelijke architectonische opzet en structuur van het gebouw gerealiseerd.

Het overdekte laad-en-losplatform was de opvallendste verandering aan de buitenzijde van het gebouw (afb. 23). Het ritme en de gebruikte architectonische middelen ervan zijn gebaseerd op het bestaande gebouw, de materialisatie wijkt duidelijk af. De combinatie van verzinkt staal en beton geeft de uitbreiding een eigentijds karakter en schept een respectvol contrast met de materialen van het ontwerp van Salm.

Zink is ook toegepast in de twee nieuwe ventilatietorentjes op het dak van de grote zaal, die een echo vormen van de twee torentjes die onderdeel uitmaakten van het oorspronkelijke ontwerp van Salm, maar nooit zijn gerealiseerd.

In het interieur onderging de zone tussen voorbouw en achterbouw opnieuw een belangrijke wijziging. De invulling van de tussenzone aan de kant van de nieuwe aanbouw bleef vrijwel zoals ze was uitgevoerd in fase één, de trap naar de kantoren en de lift vormen een belangrijk onderdeel van de interne organisatie. Aan de andere zijde was de verandering ingrijpend: vanaf het niveau van de kelder tot het tweede balkon maakten alle invullingen plaats voor een nieuw trappenhuis, dat al deze niveaus voor het publiek ging verbinden. Om als vluchtroute te kunnen functioneren was het noodzakelijk dat er een directe verbinding met buiten kwam. De oorspronkelijke dienstentree aan de zijde van het voormalige plantsoen werd gekopieerd en weerspiegelt zo de ontwikkeling van de openbare ruimte rond Paradiso: het oorspronkelijke plantsoen is voor een deel laad-en-losruimte van Paradiso en voor een deel bouwgrond gewor-

den, terwijl aan de zijde van de voormalige gevangenis op het dak van een ondergronds gebouwde fietsenstalling een pleintje is gecreëerd.

De materialisatie van het nieuwe trappenhuis sluit aan bij die van het oorspronkelijke gebouw: blank eiken, stucwerk en houten lijstwerk. De gelijmde stalen grijsgroene hekwerken vormen een voor het project kenmerkend contrast.

Het tweede balkon langs de zijgevels onderscheidt zich duidelijk van het bestaande balkon. De stalen constructie ontwikkelt zich binnen het architectonische ritme van het gebouw en is opgehangen aan de dakconstructie. Het middendeel van het tweede balkon is een reconstructie. De oorspronkelijke gietijzeren balustrade-elementen zijn hergebruikt, maar de positie, hoofdvorm en verdere materialisatie zijn niet origineel.

De nieuwe artiestenfoyer heeft een duidelijk afwijkend karakter. Het geperforeerde stalen scherm tussen de gang en de foyer, de verlichte polyester panelen in de bar en het afwijkende meubilair geven deze ruimte in combinatie met de oorspronkelijke metselwerkbogen een hedendaagse uitstraling.

Op 28 november 2004, toen Paradiso feestelijk werd heropend, waren plannen voor nieuwe verbouwingen al volop in ontwikkeling: de opening was slechts een tussenstop in een continu veranderingsproces.

## Stedelijk artefact

In de 125 jaar van zijn bestaan heeft het gebouw van de Vrije Gemeente een belangrijke plaats in het culturele en maatschappelijke landschap van Amsterdam verworven. De transformatie van verenigingsgebouw tot poppodium heeft zijn betekenis in en voor de stad vergroot.

De economische, culturele en stedenbouwkundige ontwikkelingen in de directe omgeving van het gebouw hebben dit nog versterkt. Het Leidseplein-gebied heeft zich in de twintigste eeuw ontwikkeld tot hét uitgaansgebied van Amsterdam: naast een grote concentratie horecavoorzieningen bevindt zich hier een aantal toonaangevende theaters en bioscopen. Door de herontwikkeling in de jaren tachtig van het naastgelegen gevangeniscomplex tot woningen, horeca en het cultureel centrum De Balie is Paradiso direct onderdeel geworden van dit uitgaansgebied.

Het gebouw functioneert als stedenbouwkundig scharnier tussen de grote bouwblokken aan het Leidseplein en de langgerekte en smallere strook met stadsvilla's aan de Weteringschans (zie de introductie). Deze scharnierfunctie heeft extra lading gekregen doordat het gebouw de grens van het uitgaansgebied van het Leidseplein markeert. Door de aanleg eind jaren negentig van een plein-

ruimte op het dak van een ondergrondse fietsstalling tussen Paradiso en de voormalige gevangenis is de relatief autonome positie van het gebouw verder versterkt.

De succesvolle transformatie van verenigingsgebouw tot poppodium was mogelijk door de combinatie van de ook voor popmuziek geschikte grote zaal en de programmatische onbepaaldheid van de overige ruimtes. Paradiso kon door deze onbepaaldheid proefondervindelijk invulling geven aan het voor Nederland nieuwe programma van poppodium en heeft zo een grote invloed gehad op de ontwikkeling van andere poppodia in Nederland. Dit continue wordingsproces duurt voort tot op de dag van vandaag.

De bijzondere positie van het gebouw in het stedelijke weefsel en de belangrijke, door transformatie en verandering gecontinueerde bijdrage aan het culturele en maatschappelijke klimaat van Amsterdam maken dit gebouw tot een mooi voorbeeld van een stedelijk artefact.

#### 020

De entreehal na de verbouwing van 1994 (foto Studio di Architettura)

#### 021

De tijdelijke extra vluchtvoorzieningen in 2002 (foto Dirk Zuiderveld)

#### 022a-d

Paradiso na de verbouwing in 2004 (foto's Rob 't Hart)

- a. De grote zaal
- b. De kleine zaal
- c. Het nieuwe trappenhuis
- d. Het nieuwe tweede balkon

#### 020

The entry hall after the renovation of 1994 (photograph Studio di Architettura)

#### 021

The temporary extra emergency exits in 2002 (photograph Dirk Zuiderveld)

#### 022a-d

Paradiso after the renovation in 2004 (photographs Rob 't Hart)

- a. The main auditorium
- b. The small auditorium
- c. The new stairwell
- d. The new second balcony

020



021





022a



022b



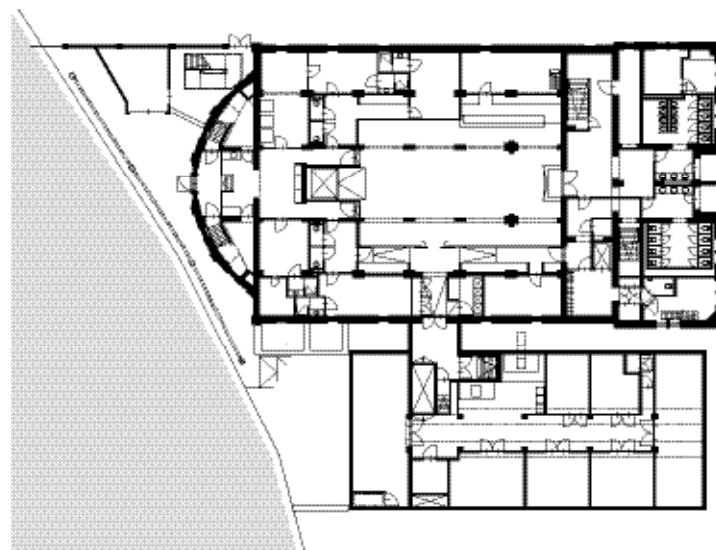
022c



022d







## 023

Het nieuwe laad-en-losplatform vanaf de Stadhouderskade (foto Rob 't Hart)

## 024a-f

Verbouwing 2002-2004

- a. Plattegrond kelder
- b. Plattegrond begane grond
- c. Plattegrond tweede balkon
- d. Langsdoorsnede
- e. Dwarsdoorsnede door de grote zaal
- f. Dwarsdoorsnede door het nieuwe trappenhuis

## 023

The new loading platform seen from the Stadhouderskade (photograph Rob 't Hart)

## 024a-f

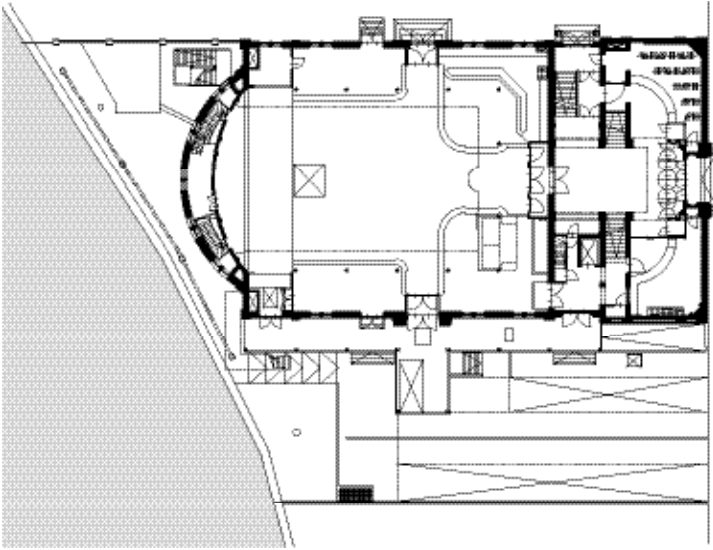
Renovation 2002-2004

- a. Floor plan cellar
- b. Floor plan main floor
- c. Floor plan second balcony
- d. Longitudinal section
- e. Transverse section through the main auditorium
- f. Transverse section through the new stairwell

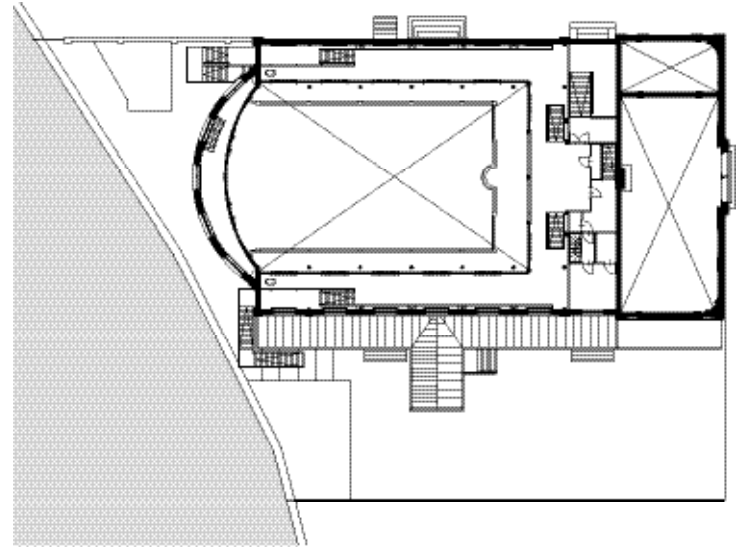
## 024d



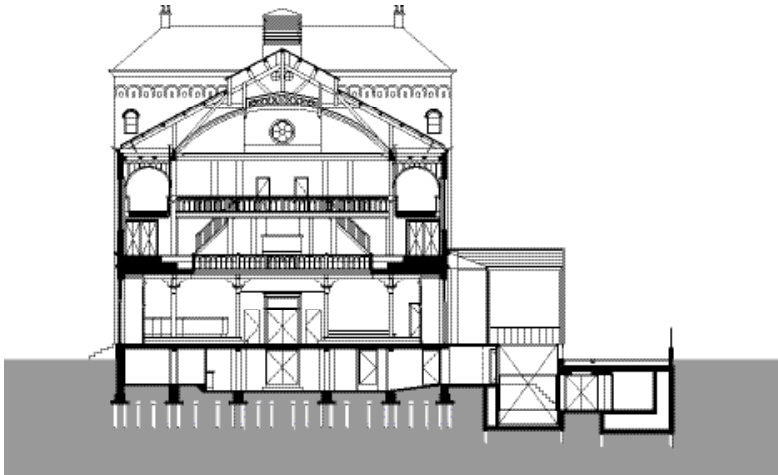
024b



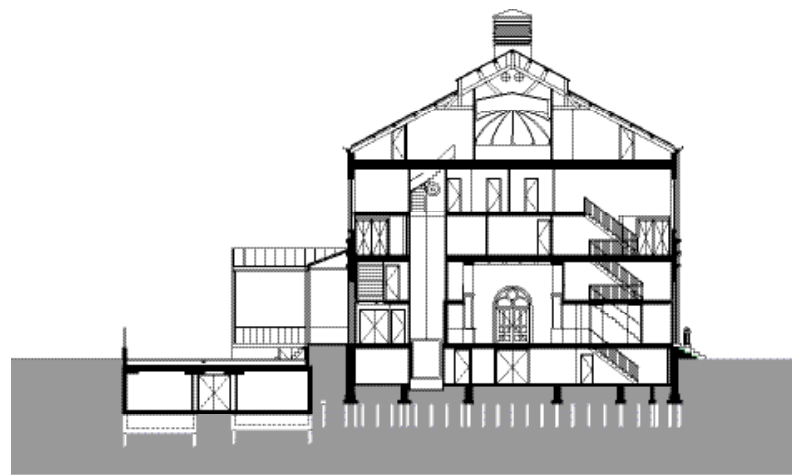
024c



024e



024f







**001**  
Luchtfoto Oostelijk Haven-  
gebied – rangeerterrin na  
2000

**002**  
Luchtfoto Oostelijk Haven-  
gebied – locatie na 2000

**003**  
Luchtfoto Oostelijk Haven-  
gebied – locatie in 1980

**001**  
Aerial Photograph Oostelijk  
Havengebied – Marshalling  
yard after 2000

**002**  
Aerial Photograph Oostelijk  
Havengebied – Site after  
2000

**003**  
Aerial Photograph Oostelijk  
Havengebied – Site 1980



# Het Oostelijk Havengebied van Amsterdam en het spoorwegtracé: architectonische interventies met het oog op stedelijke continuïteit

Roberto Cavallo

De constante transformaties van de stad en de daarbijbehorende architectonische vraagstukken zijn een zeer interessant studieonderwerp. Met bijzondere aandacht voor de Hollandse stad komen deze thema's uitgebreid aan de orde in het onderzoeksprogramma Urban Architecture MIT<sup>1</sup> van de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft. Dit onderzoeksprogramma richt zich in het bijzonder op het bestuderen van de relatie tussen stedelijke transformaties en architectonische interventies. Dankzij een aanpak waarin onderwijs- en onderzoeksactiviteiten met elkaar worden verweven, kunnen studenten en docenten in de afstudeerateliers van Hybrid Buildings / Urban Architecture werken aan actuele veranderingen op een aantal cruciale locaties in de Randstad.

In dit artikel worden enkele resultaten van een van deze ateliers besproken. Eerst komen de algemene thematieken die te maken hebben met de projectlocatie aan de orde. Vervolgens geef ik een toelichting op het door de studenten voorgestelde masterplan en ik eindig met een presentatie van een aantal individueel uitgewerkte projecten.

## Oostelijk Havengebied Amsterdam en spoorzone

In de afgelopen drie jaar heeft het afstudeeratelier Amsterdam zich geconcentreerd op het gebied rondom de spoorzone in het Oostelijk Havengebied. De binnenstad en de oostelijke zijde van het waterfront van het IJ zijn sinds de zeventiende-eeuwse stadsuitleg niet meer met elkaar verbonden. In feite heeft dit oostelijke deel van de stad altijd het karakter van een buitengebied gehad. Vanwege de huisvesting van haven en industrie is er om allerlei redenen steeds gezocht naar een afscheiding van de rest van de stad. Eerst met de komst van de Plantage en daarna, rond 1880, met het bouwen van de spoordijk raakte dit deel van de stad steeds meer afgezonderd van het historische centrum. Vanwege de verdere groei van haven- en industrieactiviteiten werd de spoorweg

uitgebreid met diverse vertakkingen om direct pieren en pakhuisen te bedienen. Het spoorverkeer nam met de jaren toe en de ontwikkeling van de haveneilanden werd verder functioneel en morfologisch medebepaald door de aanwezigheid van de spoordijk. Het gebied werd door de spoordijk in twee delen gesneden. In het deel aan het IJ ten noorden van het spoor, waar de eilanden KNSM en Java waren aangelegd, was de bestemming vooral haven. De eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg ten zuiden van het spoor, aangelegd vlak na de zeventiende-eeuwse stadsuitleg, boden ruimte aan haven en industrie en later ook aan woningbouw.<sup>2</sup>

Na het vertrek van de havenactiviteiten en een groot deel van de industrie bood de locatie met haar unieke ligging veel ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. De stadsbestuurders hadden de intentie om het imago van Amsterdam als waterstad te versterken en wilden daartoe het waterfront van het IJ ontwikkelen. Nieuwe bouwwerken op de voormalige haveneilanden ten noorden van het spoor en in het gebied langs het IJ en de uitbreiding van het Centraal Station moesten gestalte geven aan dit idee. Grootschalige projecten zoals het KNSM- en Java-eiland of Borneo-Spoenburg zijn inmiddels voltooid. In opzet en realisatie heeft men hier getracht aansluiting te vinden bij de stedenbouwkundige en architectonische kenmerken van de Amsterdamse binnenstad. Dit is vooral het geval bij het Java-eiland. Al met al is het resultaat een succes; deze projecten staan bekend als zeer gewilde woonlocaties en zijn een begrip geworden binnen en buiten de kring van de architectuur.<sup>3</sup>

Daarnaast karakteriseert een strip tussen water en spoorweg met het nieuwe Muziektheater, de Passenger Terminal en een aantal nieuwe bouwwerken ontworpen door gerenommeerde architecten<sup>4</sup> het nieuwe waterfront van Amsterdam aan het IJ. Ondanks de geringe afstand tot het centrum kan niet onopgemerkt blijven dat deze laatste gebouwen niet naadloos aansluiten bij de binnenstad. Hoewel dit in de verkoopbrochures



1  
Onderzoeksprogramma 'Urban Architecture MIT, Modification, Intervention and Transformation of built environment', Faculteit Bouwkunde TU Delft.

2  
Zie ook J. van Eck, *De Amsterdamse Schans en de Buitensingel*. Amsterdam (P.N. van Kampen & Zoon) 1948.

3  
Zie ook J. E. Abrahamse, A. Jolles e.a., *Oostelijk Havengebied Amsterdam*. Rotterdam (NAi Uitgevers) 2003.

4  
Hier wordt verwezen naar de recentelijk gerealiseerde gebouwen in het Oostelijk Havengebied van Amsterdam. Voorbeelden hiervan zijn het gebouw Detroit van AWG architecten, het gebouw Chicago van Rapp & Rapp en het appartementengebouw De Loodsen ontworpen door Köther en Salman.

vaak anders wordt gepresenteerd, heeft de maat van de kavels samen met de uiteindelijke opzet en schaal van deze realisaties veel meer gemeen met de voormalige havenpakhuisen dan met de grachtenpanden. Met deze bouwwerken is het waterfront van het Oostelijk Havengebied van Amsterdam tot voltooiing gekomen.

## Theoretisch kader

In de ontwerpstudio werden eerst gegevens verzameld en geïnventariseerd in een goed bruikbare digitale databank. Tegelijkertijd werd begonnen met brainstormen over de locatie en haar relatie tot de stad. Hieruit kwam naar voren dat na de recente ontwikkelingen een aantal onopgeloste problemen is blijven bestaan, vooral aan de zuidzijde van het spoor. Ook hier zijn recentelijk projecten gerealiseerd. De sloop van een paar leegstaande gebouwen op het Storkterrein<sup>5</sup> creëerde de ruimte voor de bouw van het INIT-complex<sup>6</sup>. Verder wordt het woningbouwproject Het Funen<sup>7</sup> gerealiseerd in een driehoek ingeklemd tussen het spoor, de Cruquiuskade en de blokken aan de Czaar Peterstraat. Tevens worden de openbare ruimtes in de omgeving van de Czaar Peterstraat behoorlijk gerenovert in een poging aansluiting te vinden bij de ontwikkelingen aan de andere kant van het spoor.

Een van de resultaten van de in de studio uitgevoerde analyse van het gebied was dat, ondanks de intrinsieke kwaliteiten van de onlangs gerealiseerde bouwwerken, deze locatie in haar geheel tekortschoot in stedenbouwkundige en architectonische samenhang. De conclusie van de analyse luidde dat voor het probleem van de spoorbarrière geen afdoende oplossing is gevonden. De aanwezigheid van het grote rangeerterrein, vroeger onderdeel van het Storkcomplex en vandaag niet meer in gebruik, maakte de scheiding tussen de twee zijden van het spoor extra voelbaar. Om de strook nieuwbouwwerken ten noorden van de spoordijk en de realisaties ten zuiden daarvan meer op elkaar te betrekken, zou de herontwikkeling van dit rangeerterrein een belangrijke rol kunnen spelen. De toestand van het eigendom van dit terrein<sup>8</sup> maakt interventies in dit gebied echter zeer moeilijk. Er is voor gekozen het gebied nader te onderzoeken. Verder gaand dan wat projectontwikkelaars en gemeente realistisch en haalbaar achten, konden wij door experimentele interventies mogelijke toekomstige scenario's in kaart brengen.

Vrij snel werd duidelijk dat er voor het 'hoe' en 'waarom' van deze experimentele interventies behoefte was aan een passende theoretische onderbouwing om te voorkomen dat ieder project een oefening op zich zou blijven. De eerste gedachten gingen uit naar mogelijke beschouwingen over de spoorweg in relatie tot de stad. Mijn

eigen stelling luidt dat de spoorweg kan worden gezien als een reeks architectonische elementen die de vorm en de ruimtelijke ontwikkeling van hun directe omgeving in sterke mate beïnvloeden. Directe consequentie van deze interpretatie is dat alle interventies in de stad die zijn gericht op het bouwen en/of aanpassen van de spoorweg moeten worden gezien als architectonische opgaven.

Om deze stelling te ondersteunen maak ik gebruik van geschriften van Kevin Lynch en Aldo Rossi over dit onderwerp. Een van de belangrijke uitgangspunten van beide auteurs is het beschouwen van de stad als een in de loop van de tijd opgebouwde architectonische constructie. Terwijl Lynch in het boek *The image of the city*<sup>9</sup> schrijft over de waarneming van de stad, richt Rossi zich in zijn *De architectuur van de stad*<sup>10</sup> hoofdzakelijk op haar constructie. Waarneming en constructie zijn complementaire begrippen, beide instrumenten om de relatie tussen stad en spoor te bestuderen.

Lynch classificeert de inhoud van de *city images* in vijf categorieën van elementen: 'paths, edges, districts, nodes and landmarks'.<sup>11</sup> Met betrekking tot de *paths* beweert hij dat 'those are the channels along which the observer customarily, occasionally, or potentially moves. They may be streets, walkways, transit lines, canals, railroads.'<sup>12</sup> Met andere woorden, volgens Lynch is de spoorweg, als een van de *paths*, een element dat ons in staat stelt de stad waar te nemen. Daar waar Rossi in *De architectuur van de stad* spreekt over de genererende elementen van de stad, zegt Lynch: 'Omdat het allesbehalve eenvoudig is een definitie te geven van de primaire bestanddelen, kan ik alleen proberen aan te geven wat ik eronder versta. Wanneer we een stad analyseren, ontdekken we dat het stedelijk geheel zich naar drie hoofdfuncties laat indelen: de woonfunctie, de verkeersfunctie en de vaste activiteiten, waaronder winkels, openbare gebouwen en zaken- en bedrijfsgebouwen, universiteiten, ziekenhuizen, scholen enzovoort vallen. In de stedenbouwkundige literatuur is bovendien sprake van stedelijke voorzieningen, stedelijke standaarden, dienstverlening en ook stedelijke infrastructuur. (...) Om de dingen niet node-loos ingewikkeld te maken gebruik ik de term vaste activiteiten als behorend tot de primaire bestanddelen.'<sup>13</sup> De spoorweg is een infrastructuur, een van de door Rossi genoemde vaste activiteiten, en als zodanig ook een van primaire bestanddelen. Die bestanddelen zijn volgens Lynch in staat 'het urbanisatieproces van een stad te versnellen; met betrekking tot een groter territorium karakteriseren zij ook de ruimtelijke transformatie van het betreffende gebied. Vaak werken ze in dit proces daarom als katalysatoren.'<sup>14</sup>

Als we de beweringen van beide auteurs

5  
Het voormalige Storkterrein bevindt zich op het eiland Oostenburg aan de zuidzijde van de spoordijk.

6  
Het Czaar Petergebouw, oftewel INIT, is het eerste nieuwe gebouw dat op het Oostenburgereiland is gerealiseerd. In dit gebouw, ontworpen door Groosman en Partners architecten, wordt de Werf Binnenstad gecombineerd met commerciële functies.

7  
Het project Het Funen bestaat uit een langgerekt appartementencomplex aan de Cruquiuskade, appartementengebouw De Sporenboog langs het spoor en een binnengebied met stadsvilla's: Het Funenpark. In totaal omvat dit project 565 woningen. Het masterplan is een ontwerp van de Architecten Cie.

8  
Spoor, spoordijk en rangeerterrein zijn eigendom van de Nederlandse Spoorwegen. De kade en een strook van minimaal drie meter langs het water zijn gemeenteeigendom.

9  
K. Lynch, *The image of the city*. Cambridge, Mass. (MIT Press) 1960.

10  
A. Rossi, *De architectuur van de stad*. Nijmegen (SUN) 2002.

11  
Lynch, *The image of the city*, p. 46.

12  
Ibidem, p. 47.

13  
'To define primary elements is by no means easy. When we study a city, we find that the urban whole tends to be divided according to three principal functions: housing, fixed activities and circulation. Fixed activities include stores, public and commercial buildings, universities, hospitals and schools. In addition, the urban literature also speaks of urban equipment, urban standards, services and infrastructures. To simplify matters I will consider fixed activities as inclu-

ded within primary elements.' Rossi, *De architectuur van de stad*, p. 91.

14  
'... capable of accelerating the process of urbanization in a city, and they also characterize the processes of spatial transformation in an area larger than the city. Often they act as catalysts'. Ibidem, p. 93.

naast elkaar leggen, kunnen we stellen dat de spoorweg een van de genererende elementen van de stad is, vaak als katalysator functioneert en de mogelijkheid biedt om de stad waar te nemen. Hiermee wordt een architectonisch perspectief gekoppeld aan het bouwen van viaducten, bruggen en andere elementen die de spoorweg vormen.

Een ander interessant uitgangspunt van Rossi is het begrip 'continuïteit van de stedelijke ruimte', zoals hij dat beschrijft in het artikel 'I problemi metodologici della ricerca urbana'.<sup>15</sup> Rossi legt daarin uit dat alle gebeurtenissen die in een stad of in een bepaald deel daarvan plaats hebben gevonden, een gemeenschappelijke aard hebben en dat er geen fundamentele interrupties zijn in de reeks elementen die in dezelfde stad (of een deel daarvan) zijn gesitueerd. Als we dit theoretisch kader toepassen op ons interventiegebied, zouden we de spoorweg kunnen beschouwen als een element van overgang en niet noodzakelijk als een barrière.<sup>16</sup>

15

Het artikel 'I problemi metodologici della ricerca urbana' (Methodologische vraagstukken van het stads onderzoek) is opgenomen in de bundel *La formazione del concetto di tipologia edilizia*. Venetië (CLUVA) 1965. Later is het artikel gepubliceerd in: A. Rossi, *Scritti scelti sull'architettura e la città*. Turijn (CittàStudiEdizioni) 1975.

16

Zie noot 2.



# Masterplan

De bovengenoemde stellingen en gedachten over de relatie tussen stad en spoor zijn in het kader van het afstudeeratelier uitgebreid behandeld. De wijze waarop de studenten hun plan van aanpak met betrekking tot de locatie hebben geformuleerd, is tot op zekere hoogte beïnvloed door deze theoretische achtergrond. In feite is het gezamenlijke masterplan voor de locatie gebaseerd op de beschouwing van stad en spoor als architectonische elementen en op de opvatting van de continuïteit van de stedelijke ruimte. Deze uitgangspunten hebben het mogelijk gemaakt de noord- en de zuidzijde van het spoor op te nemen in een voorstel voor een interventie waarin het spoor zelf geen onoverbrugbare barrière hoeft te vormen.

Een van de doelstellingen van het masterplan is het creëren van een stedelijk weefsel waarin de beide zijden van de spoorweg kunnen worden geïntegreerd. In de hier opgenomen afbeeldingen is door de studenten aangegeven in welke gebieden rondom de spoorweg kan worden gebouwd. Zoals al is opgemerkt vormt de doorsnijding door het spoor een belangrijk kenmerk van de locatie. Een gevolg hiervan is dat alle grote kavels in minstens twee delen zijn gesneden. Noodzakelijk voor iedere kavel is dat er een verbinding tot stand komt tussen het deel ten noorden en dat ten zuiden van het spoor. Bij een andere indeling of bundeling van het spoor ontstaan interessante tussengebieden, die ertoe bijdragen dat de spoorinfrastructuur en haar fysieke impact voor het gevoel worden versmald.

Andere thema's van het masterplan betreffen het vaststellen van algemene regels, zoals maximale bouwhoogtes, rooilijnen, enzovoort. De geschetste theoretische benadering heeft vanuit het oogpunt van de perceptie van de stad direct invloed op de manier waarop de gevels van de nieuwe bouwwerken en het spoor op elkaar reageren. Via de gevels aan beide zijden van het spoor speelt de architectuur van deze bouwwerken een bijzondere rol in de wisselwerking tussen nieuwe en bestaande blokken. Tegelijkertijd wordt de spoorweg deel van het project, niet enkel als bouwtechnische opgave, maar ook als architectonisch thema dat binnen de bouwblokken moet worden opgelost. De aanwezigheid van het spoor in of naast de kavels draagt bij aan het hybride karakter van de bouwblokken.

Het bundelen van zowel ideeën als bebouwingmogelijkheden maakt dit masterplan tot een begin van de verdere ontwikkeling van architectonische voorstellen. De empirische benadering die is toegepast voor de opstelling van het plan bepaalt alleen de basis van de verschillende opgaven. Verdere architectonische oplossingen zijn niet

expliciet opgenomen, zodat ruimte blijft bestaan voor de individuele uitwerking door de studenten.

De plannen die hier worden gepresenteerd, geven een idee van de gevarieerdheid van de benaderingen van masterplan en locatie die door de studenten zijn gekozen. Hoewel de ontwerpstudies niet altijd aansluiten op de verwachting van het onderzoek, is het resultaat van deze projecten zeer positief. Hoe het theoretische kader kan worden gebruikt als uitgangspunt voor de architectonische interventies is een belangrijke vraag die alle studenten zich hebben gesteld.

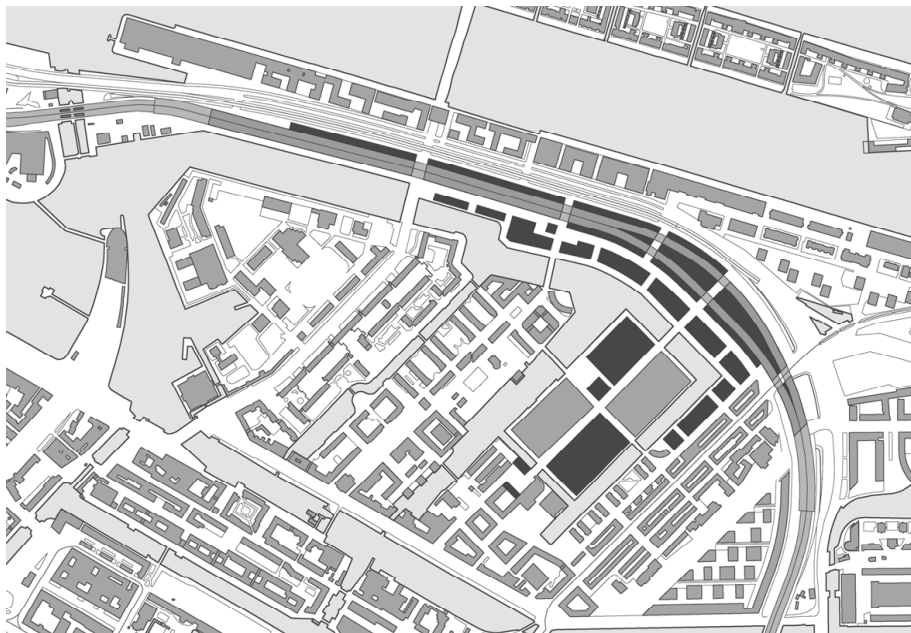
## 004a-d

Masterplan Oostelijk  
Havengebied Amsterdam –  
Spoorzone  
a. Situatietekening  
b. Fragment plattegrond +  
profielen  
c. Doorsnede + profiel-  
schetsen  
d. Oostelijk Havengebied  
Amsterdam – Thematische  
tekening

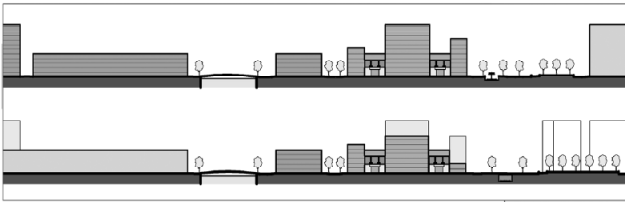
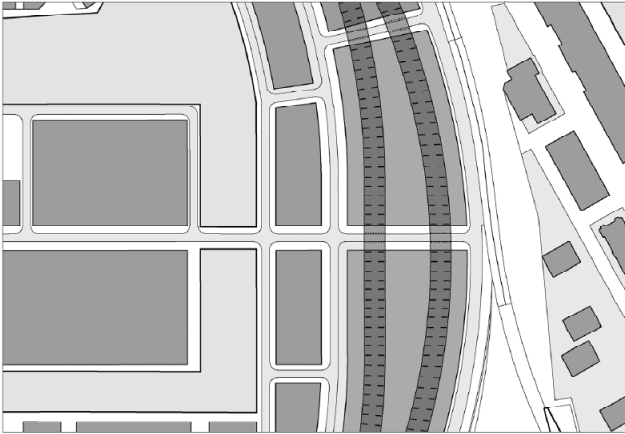
## 004a-d

Master Plan Oostelijk  
Havengebied Amsterdam –  
Railway zone  
a. Situation  
b. Fragment of street map +  
profiles  
c. Cross section + profile  
drawings  
d. Oostelijk Havengebied  
Amsterdam – Thematic  
sketch

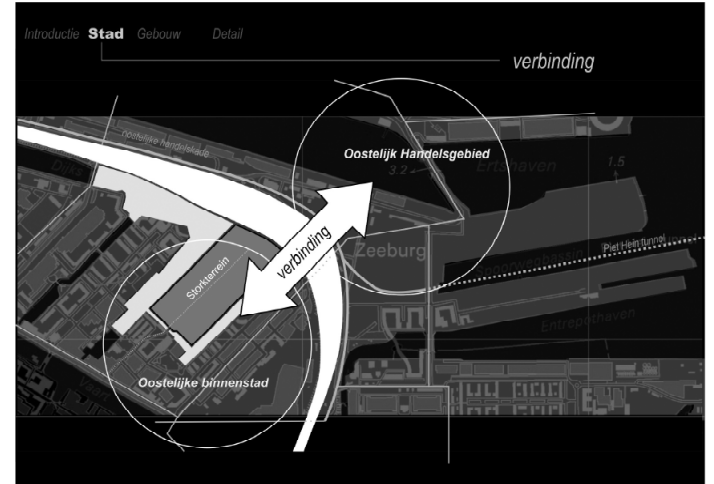
004a



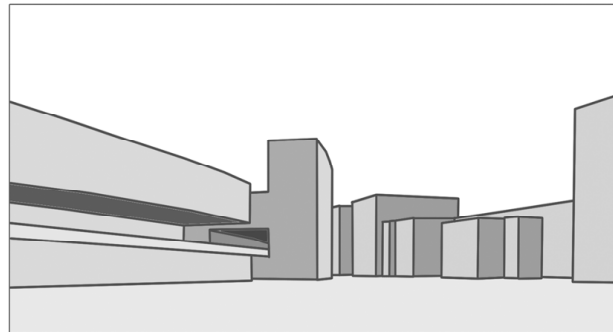
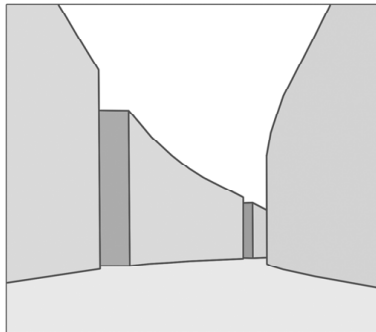
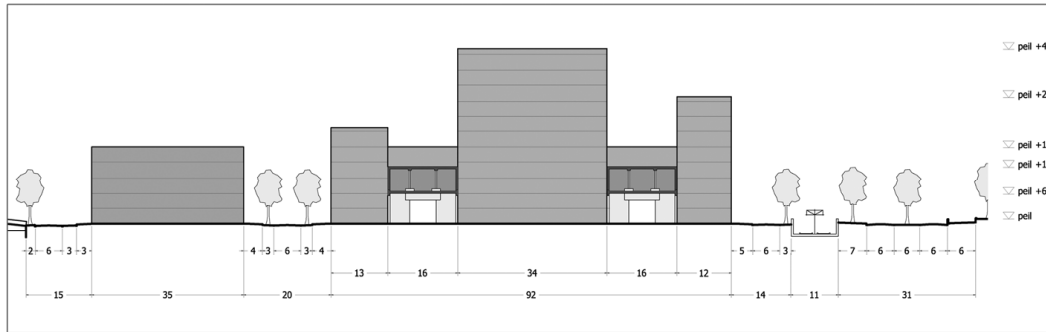
004b



004d



004c



## 'In het recht(e) spoor', Martin Elslo

Martin Elslo werkte zijn voorstel uit door de belangrijkste principes van het masterplan als geheel te volgen. Eerst bestudeerde hij hoe het bestaande spooremplacement deels vervangen kan worden door een nieuw viaduct op dezelfde hoogte te plaatsen. Het nieuwe viaduct, dat hij beschouwde als een stadssouterrain, biedt aan de onder-, boven- en zijkanten ruimte voor de huisvesting van nieuwe functies. Aanvankelijk benaderde hij het project zeer technisch. In zijn onderzoek hoe in het algemeen spoorwegen en bebouwing gecombineerd kunnen worden, stuitte hij op veel interessante technische aspecten die in het voorlopige ontwerp duidelijk naar voren komen. Hij maakte een grondige analyse van de problemen van fundering, akoestiek en trillingen van zowel de spoorlijnen als de bouwwerken.

De schaal van dit project doet denken aan een van de nieuwe interventies die onlangs afgebouwd werden aan het IJ-front; de gebouwen Detroit en Chicago zijn hiervan goede voorbeelden. De ligging van het project is strategisch gekozen: precies aan de kruising van de Czaar Peterstraat (een belangrijke stadsas) en de spoorwegonderdoorgang die al voorzien was door de gemeente Amsterdam. Stedenbouwkundig gezien was het hoofdthema het ontwerpen van een gebouw met gevels aan beide zijden van het spoor, dat eveneens kan dienen als toegang tot het historische centrum van de stad.

Martin zocht naar een zeer constante oplossing in de omvang en de positie van het gebouw. De contouren en de vorm van het gebouw volgen het stadsweefsel van de bestaande blokken bebouwing aan de zuidzijde van het spoor. Aan de noordkant en parallel aan de spoorlijnen ontwierp hij een lange verhoging, met een kenmerkende halfopen binnenplaats die afgesloten wordt door een poort en aan de andere kant doorloopt in de Czaar Peterstraat. Vanwege de strategische ligging en de grote omvang besloot Elslo te kiezen voor een zeer representatieve bestemming voor het gebouw: het nieuwe hoofdgerichtsgebouw van de gemeente Amsterdam. Het programma van eisen voor een dergelijk openbaar gebouw was voor deze ingewikkelde locatie niet gemakkelijk op te stellen. Een parkeergarage, opslagruimten en enkele tijdelijke voorzieningen voor bewoners bevinden zich op de benedenverdieping, gedeeltelijk onder het treinviaduct. Kantoren en voorzieningen bevinden zich direct boven het souterrain, waarin winkels gevestigd zijn, langs de boulevard die parallel aan de spoorweg loopt. Door de hoofdingang, geplaatst aan het halfopen binnenplein, hebben bezoekers toegang tot de centrale hal die

onmiddellijk aan het spoor gelegen is. Deze centrale hal, die geïnterpreteerd en ontworpen is als een verhoogd en overkapt plein, is het hart van het project. Hier treffen we alle verschillende ruimtes van het gerechtsgebouw aan, ingevoegd als hangende blokken die het ritme van het enorme glazen dak bepalen. De materialen en de plaatsing van de verhogingen dragen bij aan de gewenste massieve indruk van het gebouw. Bezoekers die de halfopen binnenplaats betreden en een blik werpen in de richting van de poort, hebben zicht op alle lagen van het project: de stedelijke blokken die de onderdoorgang markeren en het nog zichtbare spoorniveau met daarboven de grote glazen hal. In dit project worden infrastructuur en bebouwing op een heel solide wijze gecombineerd.

### 005a-h

'In het recht(e) spoor'

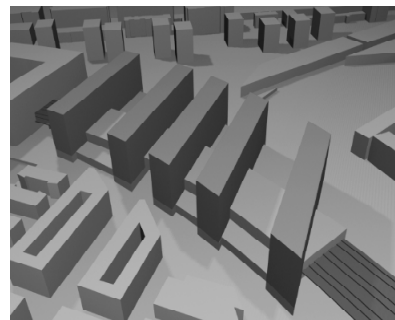
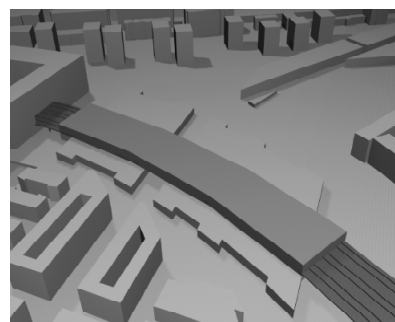
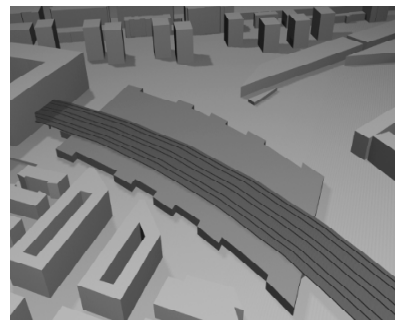
- Massastudie / stap 1, 2, 3
- Dwarsdoorsnede
- Plattegrond begane grond
- Plattegrond verdieping / zalen
- Massamodel / overzicht
- Perspectief interieur
- Gevelfragmenten
- Gevelfragmenten

### 005a-h

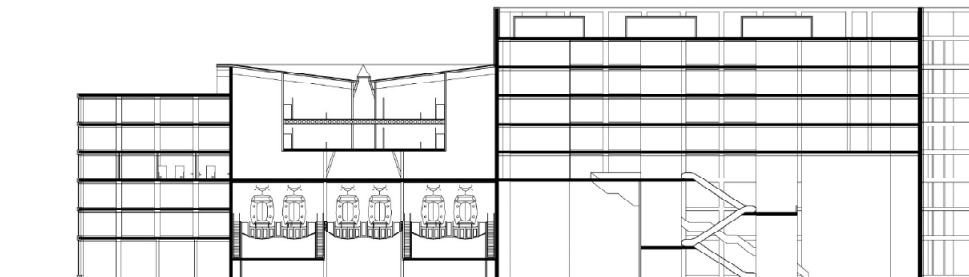
'In het recht(e) spoor'

- Mass study / step 1, 2, 3
- Cross section
- Floor plan, ground floor
- Floor plan, first floor / halls
- Mass model / overview
- Perspective interior
- Façade fragments
- Façade fragments

005a

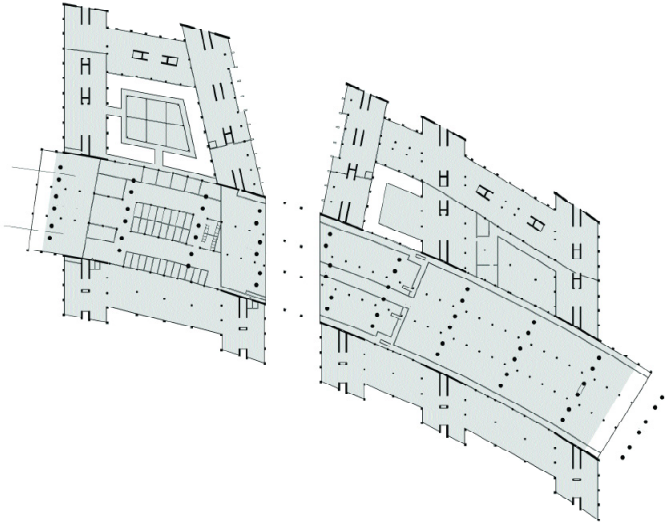


005b

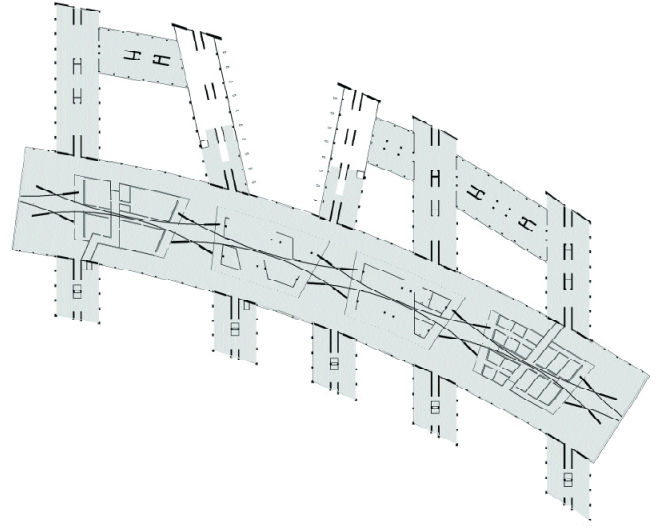




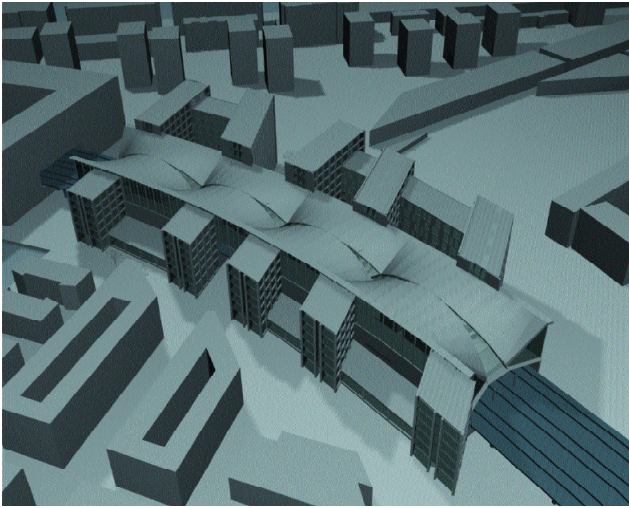
005c



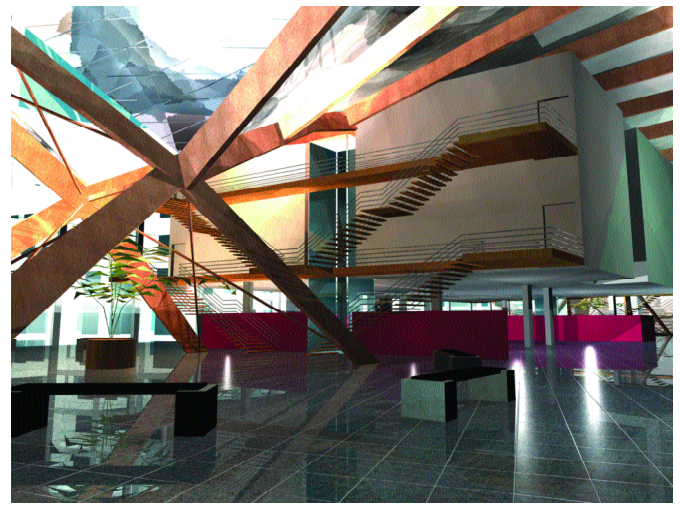
005d



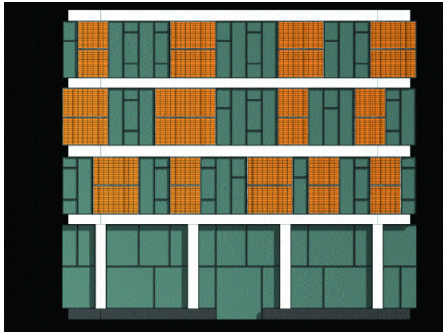
005e



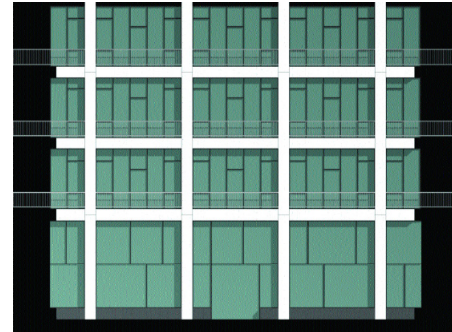
005f



005g



005h



## 'Urban Living', David Philippsen

De aanpak van dit project is gebaseerd op de vraag hoe de nadruk te leggen op de verbinding tussen beide zijden van het spoor. De rooilijnen, de vorm van de blokken en het hergebruik van het rangeerterrein, de elementen die zo belangrijk zijn in het voorstel van Martin Elslo, zijn voor dit tweede project niet meer dan uitgangspunten. De poging om een complex te ontwerpen met gebruikmaking van een eenduidige architecturale taal is in dit project veel belangrijker dan de vraag of het wel geheel past binnen de richtlijnen van het masterplan. Het centrale thema, de verbinding leggen tussen de twee delen van de stad die gescheiden worden door de spoorlijn, inspireert tot een symbolische stedenbouwkundige interpretatie: het oversteken van de spoorweg wordt aanleiding om een gebouw te ontwerpen dat fungeert als poort naar het stadscentrum toe.

Dit 'Hybride Gebouw' is de programmatische som van heterogene functies die gerangschikt zijn rondom een binnenplaats. Een cultureel centrum, een sportschool, een supermarkt en andere kleinschalige voorzieningen bevinden zich midden tussen de kantoorruimten, met daarboven woningen.

David Philippsen werkt zijn interventie nader uit tot een gebouw met sterke vormen, die goed samengaan met de complexe omgeving. Hoewel het spoor (verdeeld in twee zones) en het park het project letterlijk in stroken snijden, is er toch een duidelijk streven om alle verschillende delen van de locatie te verenigen door middel van de bebouwing. Het ontwerpen van de binnenplaats als belangrijke publieke ruimte kreeg tijdens de ontwikkeling van het project gaandeweg een cruciale rol. Deze plek biedt toegang tot de verschillende functies en werkt daarnaast als filter tussen de drukke weg aan de noordkant en de wat rustigere zuidzijde van het spoorgebied. De verkeersproblemen rondom en binnen de interventie worden opgelost door voortdurend aandacht te besteden aan de verhouding tussen mogelijke gebruikers en de omringende ruimte. Speciale aandacht wordt besteed aan de materialen en de details van het complex. Het resultaat is een bijzonder interessant voorstel dat de autonomie van het gebouw opeist te midden van een context waarin de infrastructuur de voornaamste rol speelt.

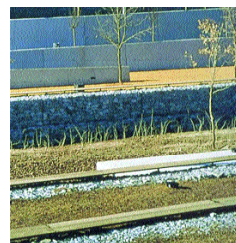
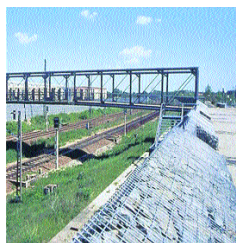
006a



006b



006c





**006a-i**

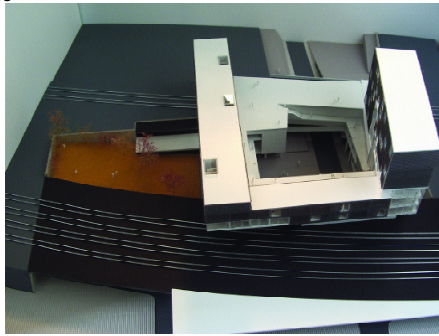
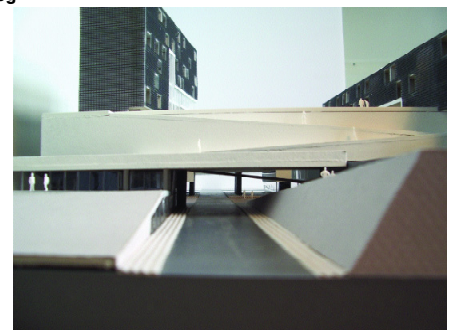
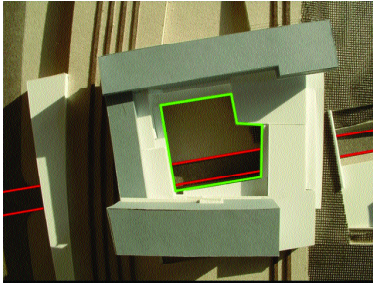
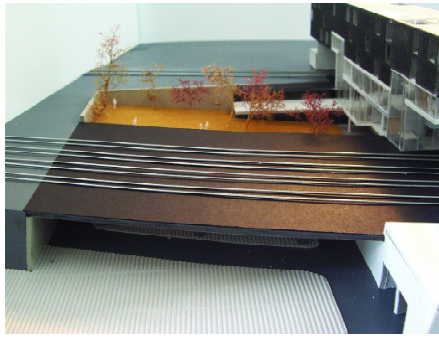
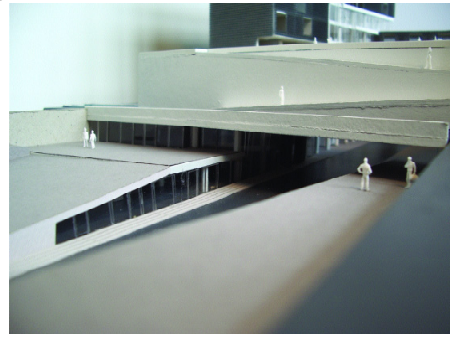
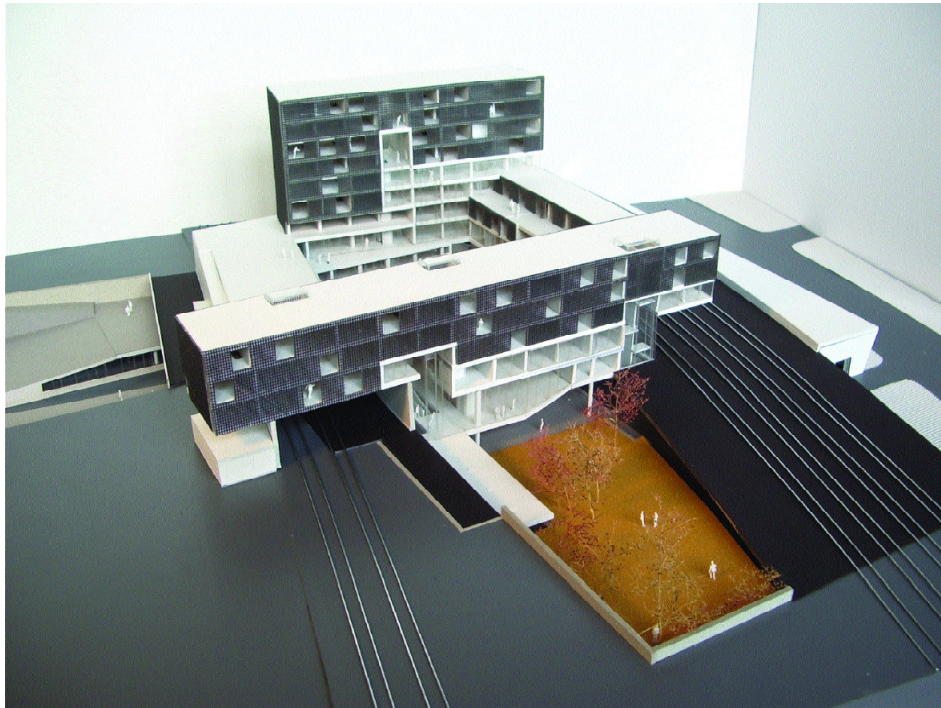
'Urban Living'

- a. Concept
- b. Doorsnede / aanzicht
- c. Voorbeeld park
- d. Maquette / bovenaanzicht
- e. Maquette / complex vanuit het spoor
- f. Maquette / spoor + park
- g. Maquette / onderdoorgang
- h. Maquette / zuidaanzicht
- i. Maquette / complex aan het spoor

**006a-i**

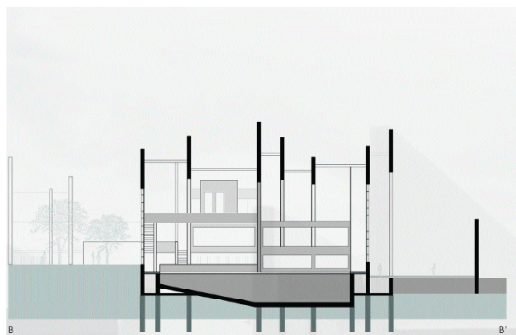
'Urban Living'

- a. Draft
- b. Cross section / elevation
- c. Example of park
- d. Scale model / view from above
- e. Scale model / complex seen from the railway
- f. Scale model / railway + park
- g. Scale model / underpass
- h. Scale model / view from the south
- i. Scale model / complex on the railway

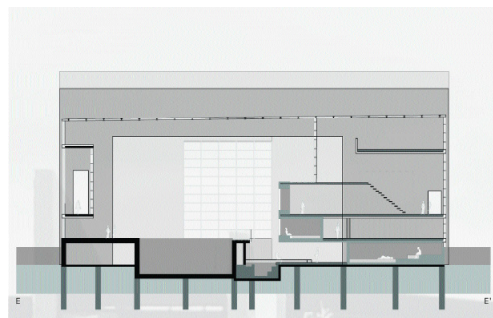
**006e****006g****006d****006f****006h****006i**



007e



007f



007g



007h



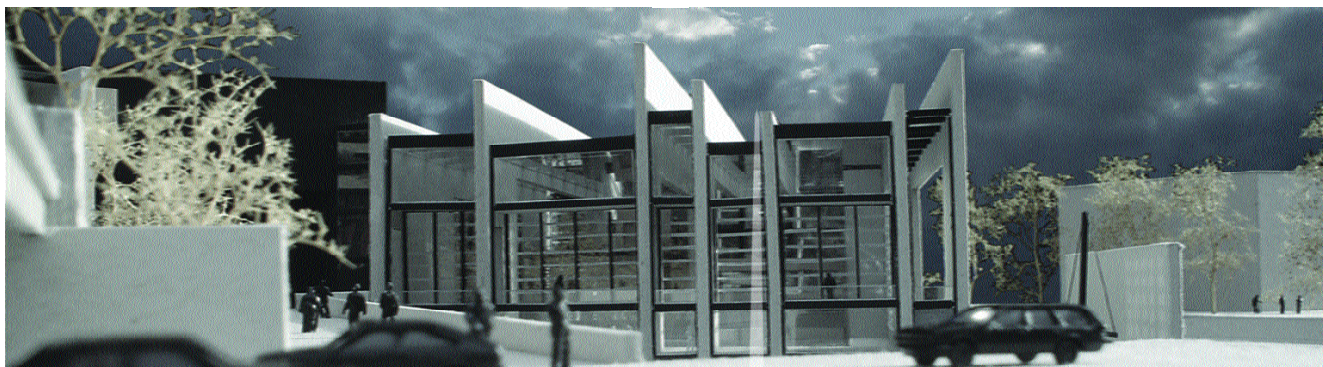
007i



007j



007k





## 'Beauty in the Margin', Leander Moons

De huidige staat van de locatie langs het spoor beschouwen als marginale context, als een 'overgebleven' plek in de stad. Deze visie biedt de gelegenheid voor een totaal andere positie tegenover de problemen die in het masterplan geschetst worden. Leander Moons opereert aan de rand van de locatie, in een zone tussen het spoor en het water in. Hij heeft zijn schoonheids- en gezondheidscentrum zo ontworpen dat het bijna pal in het hart van het gebouw begint. Het punt waarop een weg voor langzaam verkeer, parallel aan het spoor, en een al bestaande weg elkaar kruisen, markeert de positie van het complex, waarin een schoonheidssalon, een sportschool en een zwembad zijn gehuisvest. In vorm, structuur en afmetingen is het gebouw het resultaat van een ontwerpproces waarin een blok grachtenpanden, kenmerkend voor het historische centrum van Amsterdam, meervoudige transformaties heeft ondergaan. De visuele interactie tussen de voorbijgangers aan de waterkant en de klanten van het schoonheidscomplex is een zeer belangrijk punt bij het begrijpen van dit project.

Vanaf de weg voor langzaam verkeer, voorbijrijdend aan de ingang van het gebouw, kan de bezoeker een glimp opvangen van zowel de verzinken tuinen als een vleugel van het overdekte zwembad. De bouwvoorschriften zijn zorgvuldig gecombineerd met aspecten als de natuurlijke en de kunstmatige verlichting of de akoestiek van alle ruimtes. Koude, massieve en warme materialen zijn gecombineerd om de beleving van de klanten bij het betreden van de specifieke ruimtes van het gebouw te versterken. Functies die gebaat zijn bij een grotere graad van intimiteit werden strategisch geplaatst onder het waterniveau. Hoewel de vorm en de locatie van het gebouw niet voortkomen uit het masterplan, is er een duidelijk streven om dit project te verbinden met zijn omgeving. De manier waarop de weg met snelheidsbeperking het gebied doorsnijdt, de visuele relaties tussen binnen en buiten, de manier waarop water en bebouwing elkaar ontmoeten en, last but not least, de voltooide vorm die geïnspireerd werd door de historische stadsblokken, creëren indirecte maar betekenisvolle verbindingen tussen het gebouw en deze specifieke locatie.

007a



007a-k

'Beauty in the Margin'

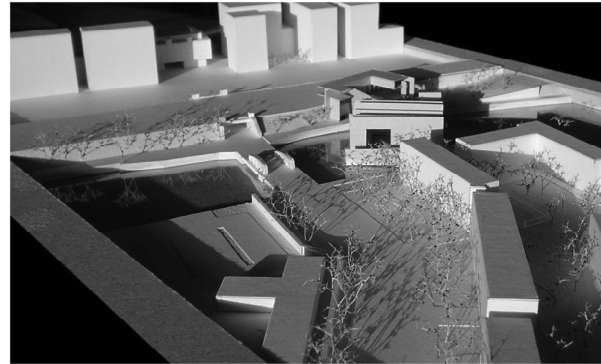
- Situatie
- Maquette / situatie
- Plattegrond niveau 0
- Plattegrond niveau 3000+
- Doorsnede
- Doorsnede
- Beeld zwembad
- Beeld vanuit voetpad
- Beeld infobalie
- Beeld binnenhof
- Maquette / aanzicht

007a-k

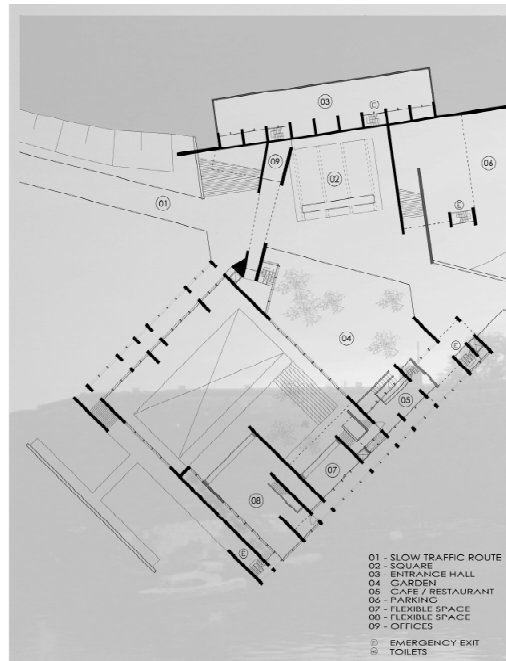
'Beauty in the Margin'

- Situatie
- Scale model / situation
- Plan level 0
- Plan level 3000+
- Cross section
- Cross section
- Image of swimming pool
- Image from foot path
- Image of information desk
- Image of inner courtyard
- Scale model / elevation

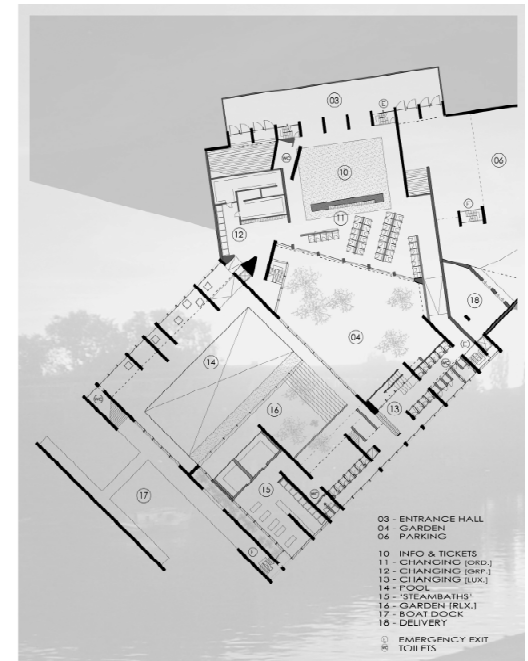
007b



007c



007d





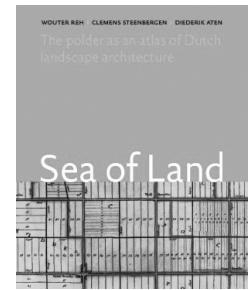
## Boekbespreking

Guus Borger

Wouter Reh, Clemens Steenberg en  
Diederik Aten

### **Zee van land. De droogmakerij als atlas van de Hollandse landschapsarchitectuur**

Amsterdam (Architectura & Natura) 2005, 340 pp.



In dit omvangrijke en fraai geïllustreerde boek gaan de auteurs op zoek naar de authentieke landschapsarchitectuur van de Noord-Hollandse droogmakerij. Het streven is de vormtaal van deze droogmakerij zodanig te ontleden en te typeren dat de vorminstrumenten ervan worden blootgelegd en er een kader ontstaat waarbinnen de vorm van het historische cultuurlandschap kan worden geactualiseerd. In een tijd waarin verstedelijking en herstructurering ook op het Noord-Hollandse platteland onverbiddelijk voortschrijden, bestaat er volgens de auteurs dringend behoefte aan zo'n kader. De verdieping van het inzicht in de architectonische opbouw van het droogmakerijlandschap is volgens hen namelijk niet alleen nodig om het vraagstuk van ontwikkeling en transformatie beter te begrijpen. Het is ook een middel om te zoeken naar een authentieke landschapsarchitectuur die enerzijds het Hollandse erfgoed kan beschermen en anderzijds mogelijkheden schept voor een verantwoord en creatief gebruik van het verleden. De vraag is dus of de Noord-Hollandse droogmakerij bouwstenen kan leveren voor een 'landschapsarchitectonische grammatica' die het mogelijk maakt het programma en de vorm van het huidige landschap te ontsluiten, en daardoor iets kan betekenen voor de hedendaagse ontwerppogaven. De auteurs verhalen niet dat deze vraag hun is ingegeven door teleurstelling over het resultaat van allerlei ontwerpen van gebruiksgroen en nieuwe natuur. Eigenlijk worden we bij de neus genomen, stellen ze onthutst vast.

Met betrekking tot de Noord-Hollandse droogmakerijen gaat het de auteurs dus om een zoektocht naar een eigentijds evenwicht tussen behoud door bescherming en behoud in ontwikkeling. In dat opzicht mag hun werk inderdaad 'baanbrekend' worden genoemd. In tal van verhandelingen zijn de kwaliteiten van het Nederlandse polderland uitgebreid beschreven. Meestal gaat het dan echter om de waterstaat- en waterbouwkundige aspecten van het Nederlandse polderwezen, en minder om het spanningsveld tussen de tegenge-

stelde belangen die een rol hebben gespeeld in de landaanwinning en die bepalend zijn geweest voor de vormgeving en inrichting van het nieuwe land. Wat echter geheel ontbreekt, is een analyse van het landschapsarchitectonische ontwerp van de droogmakerijen in het perspectief van het toekomstige gebruik van het nieuwe land. Die lacune hebben de auteurs met dit boek willen opvullen. Juist vanwege de rol die het water heeft gespeeld bij de inrichting van het nieuwe land zouden de droogmakerijen en bedijkingen een sleutelrol kunnen spelen bij het verbinden van de typisch Hollandse landschapsarchitectuur met een stedenbouwkundige traditie waarin het water vanouds een doorslaggevende rol speelt.

De auteurs gaan in hun onderzoek uit van de stelling dat de veenvlakte en het landschap van de droogmakerijen in het Hollandse laagland nauw met elkaar verbonden zijn. Het natuurlandschap ligt verankerd in de grote wateren, het kustlandschap en de veenstromen, en de topografie van het veenontginningslandschap werd daar als een matrix overheen gelegd. Hun uitgangspunt is dat de droogmakerijen een bijzonder architectonisch stempel op de veenvlakte hebben gedrukt en daardoor op een karakteristieke wijze uitdrukking en vorm hebben gegeven aan de wisselwerking tussen natuurlandschap en ontginning. Daarnaast gaan zij ervan uit dat het vormsysteem van zowel landelijke gebieden als stedelijke nederzettingen naast expliciete ook impliciete architectonische bepalingen bevat van lijnen, punten en vlakken, ruimtes en zichtrelaties. De auteurs noemen dat het denkbeeldige architectonische landschap, en menen dat dit landschap kan worden opgevat als een architectonische compositie, als een ontwerp in de traditie van de landschapsarchitectuur. Vier formele bewerkingen zouden in die compositie een rol spelen, te weten de geometrische grondvorm, de ruimtevorm, de beeldstructuur en de programavorm. In het afsluitende hoofdstuk over de Hollandse landschapsarchitectuur worden de aard en de betekenis van deze vier elementen van de 'pol-

dergrammatica' het duidelijkst toegelicht. Het onderzoek dat aan dit boek ten grondslag ligt, richt zich op de vraag of deze vier betekenislagen op structurerende wijze terug te vinden zijn in de Noord-Hollandse droogmakerij. Dat de verwachtingen hooggespannen waren, is volstrekt terecht. De droogmakerij, en met name de Noord-Hollandse, was immers een belangrijke leerschool voor de ontwikkeling van de disciplines die zich in Nederland bezighouden met de vormgeving en inrichting van de ruimte.

Het boek opent met een vlot geschreven en goed leesbare schets van de cultuurhistorische achtergronden van het landschap, de architectuur en de samenleving van vooral West-Nederland. Bij enkele passages heb ik mijn wenkbrauwen gefronst, maar dergelijke passages houden de lezer scherp. Vervolgens wordt aandacht besteed aan de grondvormen van het Hollandse laagland: het rivierengebied, de kustzone en het veengebied. Deze aanpak is op zich correct, maar het is duidelijk dat de auteurs in deze materie niet geveerd zijn. De geologische en landschapsreconstructies zijn over het algemeen adequaat, maar voor de archeologie van Nederland wordt teruggegrepen op een overzichtswerkje uit 1970. Dat was indertijd verdienstelijk, maar is nu niet meer zo relevant. De hele dynamiek van het nederzettingenpatroon van het Noord-Hollandse veengebied sinds de ontginning is de auteurs daardoor ontgaan. Ook zoeken zij in Noord-Holland tevergeefs naar standaardkavels met een vooraf vastgelegde lengte en breedte. Die gestandaardiseerde maatvoering is kenmerkend voor de copeontginningen van het Zuid-Hollands-Utrechtse veengebied, maar komt in Noord-Holland niet voor. Een meer interdisciplinaire aanpak had hier tot een hoger rendement kunnen leiden. Ook in de schets van de waterstaatsorganisatie mis ik de Noord-Hollandse nuance, doordat over het hoofd is gezien dat West-Friesland pas in 1288 door graaf Floris V werd onderworpen. Voordien werden de maatschappelijke ver-

houdingen ten noorden van het IJ goeddeels bepaald door Friese rechtsverhoudingen, en die hebben nog lange tijd doorgewerkt in de bestuurlijke en waterstaatkundige verhoudingen. Als gevolg daarvan werden het toezicht op het dijkbeheer en de waterstaatsaken in Noord-Holland eeuwenlang gekenmerkt door een versnippering, die in zuidelijker delen van het graafschap onvoorstelbaar was.

Een goed verstaan van de vormende krachten in het natuurlandschap en het ontsluitings- en ontginningsproces vraagt niet om een volledig overzicht van de huidige inzichten van alle betrokken disciplines. Dat is niet alleen onmogelijk, maar ook niet nodig. Wel ware het wenselijk geweest het spanningsveld tussen natuurlijke processen en menselijke ingrepen verantwoord en evenwichtiger te plaatsen in de langlopende geschiedenis van de voortdurend veranderende wisselwerking tussen mens, techniek en natuur. Maar in het onderhavige boek staat niet die veranderende wisselwerking centraal, maar de vraag of de Noord-Hollandse droogmakerij begrepen kan worden als landschapsarchitectonische compositie. Anders gezegd, biedt de samenhang tussen stolp, erf, standaardkavel en polderblok een bruikbaar raamwerk voor de vormgeving van een nieuw cultuurlandschap in de Noord-Hollandse droogmakerij? De genoemde elementen worden door de auteurs namelijk beschouwd als basisingrediënten voor de modulaire opbouw van het nieuwe land en daarmee van de droogmakerij als samenhangend bouwwerk.

De bakermat van de Noord-Hollandse droogmakerij wordt in de omgeving van Alkmaar gezocht. Daar is ook de leerschool te vinden waar kon worden geoefend in de vormenwereld die bepalend is geweest voor de inrichting van de latere bedijkingsprojecten. Om die reden wordt de speurtocht naar de landschapsarchitectonische vorm van de droogmakerij begonnen met een schets van de bedijkingsgeschiedenis en de landinrichting van

een aantal meertjes rond Alkmaar. Stadsuitbreidingen en de ruilverkaveling van Geestmerambacht hebben de landschappelijke sporen van deze vroege droogmakerijen grotendeels onleesbaar gemaakt. Oude kaarten en historische documenten wekken de indruk dat aanvankelijk vooral pragmatische overwegingen een rol hebben gespeeld bij de vormgeving en inrichting van het nieuwe land. Dat is volstrekt anders in het geval van de in 1597 bedijkte Zijpe. Daar is in veel opzichten de authentieke landschapsarchitectuur nog duidelijk herkenbaar in het huidige landschap. Hoewel de Zijpe een bedijking is en geen droogmakerij, rechtvaardigt de voorbeeldrol die deze polder voor latere droogmakerijen heeft vervuld volledig dat zij in dit boek een plaats heeft gekregen. Bovendien is het verschil tussen een bedijking en een droogmakerij niet zo groot als wordt gelet op de landschapsarchitectonische vormgeving van de ruimte. De auteurs concluderen dan ook terecht dat de Zijpe in een aantal opzichten het prototype is van het Noord-Hollandse droogmakerijlandschap, ook al stellen zij vast dat in deze bedijking de inrichting van de ruimte niet is gebaseerd op een 'landbouwkundig ideale standaardmaat'.

Op de bespreking van de totstandkoming en de inrichting van de Zijpe volgt die van een groot aantal Noord-Hollandse droogmakerijen. Achtereenvolgens zijn dat de Wieringerwaard (1611, in feite ook een bedijking), de Wogmeer (1608), de Beemster (1612), de Watergraafmeer (1629), de Purmer (1622), de Wormer (1622), de Heerhugowaard (1630), de Schermer (1635) en de Haarlemmermeer (1850). Daarna volgen nog de Anna Paulownapolder (1846) en de Wieringermeer (1930), beide aan te merken als bedijkingsprojecten omdat de Afsluitdijk nog niet gesloten was toen de laatstgenoemde polder droogviel. Van al deze polders wordt een korte karakteristiek gegeven van de bodemgesteldheid, de voorgeschiedenis van de bedijking, het proces van inrichting en vormgeving en enkele aspecten van het latere gebruik. Die karakteristieken zijn stuk voor stuk juweeltjes van



plaatselijke geschiedschrijving, en alleen al om die reden is het boek de moeite van het aanschaffen waard. De auteurs willen echter meer. Het gaat ze om de analyse van het landschapsarchitectonische ontwerp van deze droogmakerijen, en om de vraag of er sprake is van een 'grammatica' die bruikbaar kan zijn voor het toekomstig gebruik en de veranderende inrichting van de droogmakerijen of breder, het landschap van West-Nederland.

Op zoek naar een bruikbare grammatica wordt de bespreking van elke droogmakerij afgesloten met een beschouwing over de landschapsarchitectonische vorm. Daaruit blijkt dat het geometrische grondplan van de polder kennelijk het eenvoudigst is te vatten en in woorden te vangen. Opvallender is echter dat de vier formele bewerkingen niet in alle droogmakerijen even nadrukkelijk aan de orde komen. Uitgebreid wordt over deze vier elementen van de 'poldergrammatica' gesproken in het geval van de Beemster, maar in die droogmakerij ziet de landschapsarchitect, vanouds en haast als vanzelfsprekend, het virtueuze moment in architectonische zin het meest uitgesproken en ingetogen aanwezig. Ook in de afsluitende beschouwing over de drie decennia later drooggevallen en ingerichte Schermer worden deze vier elementen expliciet aan de orde gesteld. De Schermer had kunnen laten zien hoezeer de landschapsarchitectonische vorm in die dertig jaar is voortgeschreden. Bijna teleurgesteld stellen de auteurs echter vast dat de cultuurhistorische verbetering van de Schermer ten opzichte van de Beemster vooral is gelegen in het meer geavanceerde afwateringssysteem. Het architectonische en rationele ideaal van de Beemster vindt zo zijn tegenpool in de uitgekende techniek van de Schermer. In het conceptuele spanningsveld tussen deze twee polen lijkt het niet goed mogelijk om aan een van beide de voorrang te geven. Wel een verbetering dus, maar geen vooruitgang?

De bespreking van de Purmer wordt eveneens expliciet afgesloten met een beschouwing over de vier formele bewerkingen. Dat gebeurt

minder uitgebreid dan in het geval van de Beemster of de Schermer, maar de Purmer past dan ook nog minder in de bijna vanzelfsprekende veronderstelling van voortgaande rationalisatie van de polderinrichting, met als doel een steeds regelmatigere en efficiëntere vormgeving van het nieuwe land. De vier grammaticale elementen komen ook weer terug bij de bespreking van de Haarlemmermeer. Hier lijken die betekenislagen echter vooral bedoeld te zijn om de tegenstelling met de totstandkoming en inrichting van de eerder besproken droogmakerijen zo fel mogelijk te belichten. Het beeldloze schema van deze polder zou niet meer hebben opgeleverd dan een karig landschap, vrijwel naakt en zonder arcadische inspiratie. Opvallend heten te zijn de karige stoffering en de ruimtelijke onbepaaldheid van het grove agrarische raster. In haast minne bewoordingen wordt de in oppervlak grootste van de Noord-Hollandse droogmakerijen weggezet als het exercitieterrein van een nieuwe bestuurlijke en ruimtelijke orde.

De volgende hoofdstukken zijn gewijd aan het polderwater, de poldervilla en de polderstad. Daarin wordt geprobeerd om een verband te leggen tussen de authentieke landschapsarchitectuur van de Noord-Hollandse droogmakerij, zoals die in de voorafgaande hoofdstukken is geanalyseerd, en de ruimtelijke consequenties van enkele eigentijdse vraagstukken zoals een ontoereikende waterberging, de wenselijkheid van het buiten wonen en de verstedelijkingsopgave waar West-Nederland voor staat. Het is zonder meer goed dat deze grote eigentijdse thema's ook landschapsarchitectonisch worden doordacht en dat zij worden geplaatst in het historisch gegroeide ruimtelijke kader van het veenlandschap en de droogmakerijen. Daarbij staat wat mij betreft buiten discussie dat de auteurs op zorgvuldige en behoedzame wijze hebben geprobeerd om de ruimtelijke opgave die samenhangt met deze grote thema's te verbinden met hun kennis van de huidige inrichting van de ruimte en de wordingsgeschiedenis van die ruimtelijke patronen zoals die is weergegeven in het onderhavige boek-

werk. Toch wekken deze hoofdstukken sterk de indruk dat er wordt gedacht en gewerkt vanuit het patroon en niet vanuit het proces. Dat vermoeden wordt op beangstigende wijze bevestigd door het haast tijdloze hoofdstuk over de Hollandse landschapsarchitectuur waarmee het boek wordt afgesloten, en door Bijlage 2, waarin wordt gesuggereerd dat de poldergrammatica van de onderzochte landaanwinningen alleen maar in de voormentaal te vinden is. Dat kan toch niet de bedoeling zijn geweest van dit boek? Juist op het punt van het spanningsveld tussen vorm en proces vraagt deze voortreffelijke en baanbrekende studie dringend om een vervolgstap: hoe kan de analyse van het landschapsarchitectonische ontwerp van de Noord-Hollandse droogmakerij als product van een historisch proces relevant worden gemaakt voor de ruimtelijke vormgeving van de grote herstructureringsopgaven waar de huidige samenleving voor staat?

Gelukkig hebben de auteurs ook zelf gezien dat hun uitdagende project met het verschijnen van dit boek niet af is. Dat blijkt uit hun pleidooi voor een ontwerp-atlas waarin het eenvoudige en heldere polderschema van de (Noord-?)Hollandse droogmakerijen zo elementair wordt beschreven dat het een operationele betekenis krijgt voor uiteenlopende nieuwe programma's en composities. Deze atlas moet een beredeneerde catalogus worden, waarin expliciet wordt verwezen naar de sterke beelden van het Hollandse cultuurlandschap. Te hopen is dat in die atlas ook historisch en procesmatig aandacht zal worden geschonken aan de aard en achtergronden van dat thans nog herkenbare polderschema. In dat geval kan deze ontwerp-atlas mijns inziens een belangrijke rol spelen bij het vastleggen en borgen van de genius loci van het Hollandse laagland. Tegelijkertijd zal hij op die manier een basis leggen voor nieuwe transformaties die de eenheid van het polderlandschap als architectonische constructie niet bedreigen.

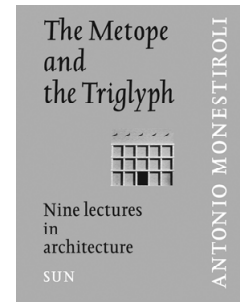
De kracht van deze studie ligt in de zorgvuldigheid en nauwgezetheid waarmee is gekeken

naar de verscheidenheid in vormgeving op verschillende schaalniveaus, gemakshalve getypeerd als enerzijds stolp, erf en kavel, en anderzijds als polderblok en polderzoom. Met behulp van een onderzoek naar het ontstaan en het gebruik van deze vormgeving in de loop van de eeuwen is deze vormentaal verstaan als een articulatie van een veranderende wisselwerking tussen mens, samenleving en natuur. Bij het doorvertalen van deze vormentaal naar de ruimtelijke consequenties van de uitdagingen waar de huidige samenleving voor staat, lijken ontstaan en gebruik door de eeuwen heen geen of nauwelijks nog een rol te spelen. Naar mijn overtuiging zou dat wel moeten, want anders is de kale vorm de enige verbinding tussen verleden en toekomst en daarmee wordt de vorm overvraagd en de geloofwaardigheid van voorgestelde ruimtelijke oplossingen op het spel gezet. Immers, wat zeggen overeenkomsten in vorm? In de geografie heeft men lang voor zeker gehouden dat vormovereenkomsten iets zeiden over overeenkomsten in oorsprong of genese. Dat blijkt echter niet per se zo te zijn: dezelfde functie kan verschillend worden vormgegeven en dezelfde vorm kan het product zijn van verschillende functies. Verkijk je dus niet op de vorm! De natuur is de mens daarin voorgegaan: een walvis is geen vis maar een zoogdier, en ondanks een gelijksoortige vrucht heeft de (tamme) kastanje genetisch niets van doen met de paardenkastanje. Het verstaan van het historische wordingsproces is dan ook een betere grondslag voor een verantwoorde verankering van de ruimtelijke verscheidenheid dan alleen de vorm. De auteurs hebben een buitengewoon interessante stap gezet op een uitdagend terrein van onderzoek. Ik ben brandnieuwsgierig naar het vervolg.

Tot slot nog het volgende. Terecht stellen de schrijvers in de inleidende beschouwing over 'de droogmakerij als landschapsarchitectonische bouwdoos' dat de droogmakerij een belangrijke leerschool is geweest voor de ontwikkeling van de disciplines die zich in Nederland richten op de

vormgeving en inrichting van de ruimte. Die bouwdoos was echter gevuld met vormen, gereedschappen en materialen die eigen waren aan het tijdperk waarin de droogmakerijen werden aangelegd en ingericht. Van die vormen kan men tot op zekere hoogte stellen dat ze de tand des tijds goed hebben doorstaan, maar de toentertijd gebruikte gereedschappen en materialen kunnen niet meer als eigentijds worden aangemerkt. Door de Noord-Hollandse droogmakerij ideaaltypisch te beschouwen als het summum van de Hollandse landmeetkunst en landschapsarchitectuur, kiest men per definitie voor een conserverende benadering van het West-Nederlandse landschap. Spannend wordt het echter als de droogmakerij wordt gezien als een typisch product van een vergleden verleden. Dan staan we voor de opgave om aan te geven hoe nieuwe vormen, gereedschappen en materialen passend op de oude kunnen worden aangesloten. Een fascinerende uitdaging!

Antonio Monestirolì  
**The Metope and the Triglyph. Nine lectures in architecture**  
Amsterdam (SUN) 2005, 166 pp.



De Italiaanse architect Antonio Monestirolì neemt in de hedendaagse architectuur een bijzondere plaats in: als een van de weinigen weet hij een bloeiende architectenpraktijk te combineren met een docentschap (en decaanschap) aan een van de universiteiten van Milaan en ook nog tijd te vinden voor het schrijven van diepgravende theoretische reflecties op zijn vak. Dit begon in 1979 met zijn in Italië beroemde boek *L'architettura della realtà* (De architectuur van de realiteit).<sup>1</sup> In de decenia daaropvolgend heeft Monestirolì op diverse internationale podia lezingen en publicaties verzorgd, waarvan in 2002 een compilatie is uitgegeven onder de titel *La metopa e il triglifo*. Van dit werk verscheen onlangs een Engelse vertaling.<sup>2</sup> Hiermee wordt voor het eerst zowel het theoretische alsook het architectonische werk van Monestirolì voor een breed internationaal publiek toegankelijk gemaakt.

Voor Monestirolì is het vak van de architect primair een intellectuele arbeid: naast het uitdenken en tekenen van gebouwen (ontwerpen) vereist architectuur ook een reflexieve component in de vorm van schrijven. Zonder de constante opbouw van een dergelijk 'discours' heeft de architectuur in zijn opvatting als zelfstandige discipline geen bestaansrecht. Daarom plaatst Monestirolì zijn eigen architectonische 'project' (ontwerpen, onderzoeken, schrijven, doceren) dan ook bewust in de traditie van de schrijvers van architectonisch traktaat. Niet voor niets zijn de meeste van zijn zowel literair-theoretische als ontwerpreferenties afkomstig van architect-schrijvers uit de lange geschiedenis van het vak: van Vitruvius over Alberti, Filarete, Milizia, Boullée, Schinkel, naar moderne meesters als Loos, Mies, Le Corbusier en Hilberseimer, tot Rossi (bij wie Monestirolì ooit zijn academische carrière is begonnen als assistent aan de universiteit van Milaan). Andere terugkerende bronnen in Monestirolì's geschriften zijn de systematische verhandelingen over architectonische esthetica van filosofen als Hegel, Schelling en Lukács: niet bepaald en vogue in het vak architectuur, waarin

men heden ten dage toch vooral goede sier maakt met postmoderne Franse filosofie.

Het centrale thema dat de architectonische positie van Monestirolì binnen de context van de hedendaagse architectuur bepaalt, is dat van de 'continuïteit'. In een tijd waarin begrippen als dynamiek en veranderlijkheid als kenmerken per se van de moderniteit worden gezien, mag een dergelijke opvatting uitzonderlijk zo niet bevreemdend lijken. Vooral in Nederland wordt moderniteit nog eens geïdentificeerd met het creëren van 'breuken' (breuken met de geschiedenis, met de traditie, met de conventies). Modern wil dan zeggen het tegen elkaar afgrenzen van de nieuwste tijd en de nieuwe tijd: het heden begrijpen als de actualiteit van de nieuwste tijd. De breuk met het verleden dient als een continue vernieuwing te worden nagevolgd. Daarbij horen bewegingsbegrippen als revolutie, vooruitgang, emancipatie, crisis en tijdgeest. Op basis van een dergelijk moderniteitsbegrip kan en wil men zijn oriënterende maatstaven niet meer aan voorbeelden van een ander tijdperk ontlenen, maar moet men zijn normativiteit uit zichzelf scheppen.<sup>3</sup> Waar in de gangbare geschiedenisboeken de moderne architectuur als radicale breuk met de architectuur van het verleden wordt voorgesteld, stelt Monestirolì gedurfd dat er wel degelijk lijnen zijn door te trekken van de klassieke naar de moderne traditie in de architectuur. Tegenover een moderniteitsbegrip dat vervat ligt in de term 'revolutie' plaatst Monestirolì dan ook een 'realistischer' moderniteitsopvatting van 'evolutie'.

Monestirolì baseert de noodzaak tot het formuleren van een positieve theorie van het ontwerpen en van de architectuur (die volgens hem overigens niet identiek zijn) op de constatering dat we in het huidige tijdsgewricht een samenhangende visie op de architectuur zijn kwijtgeraakt. We zouden uiteraard genoeg kunnen nemen met deze constatering en ons kunnen laten meesleuren in de maalstroom van mediatisering en consumen-tisme, waaraan ook ons vak en zijn producten in toenemende mate onderhevig zijn. Maar men kan



Antonio Monestiroli,  
*L'architettura della realtà*.  
 Milaan 1979, heruitgave  
 Turijn (Allemandi) 1999.  
 Voor een overzicht van  
 Antonio Monestiroli's archi-  
 tectonisch werk, zie: M Fer-  
 rari (red.), *Antonio Monesti-  
 roli. Opere, progetti, studi di  
 architettura*. Milaan (Electa)  
 2001.

Antonio Monestiroli, *La  
 metopa e il triglifo. Nove  
 lezioni di architettura*. Bari  
 (Laterza) 2002.

Zie Jürgen Habermas, *Der  
 philosophische Diskurs der  
 Moderne*. Frankfurt a.M.  
 (Suhrkamp) 1983, 1991,  
 pp. 15-16.

ook bewust op zoek gaan naar mogelijke andere te bewandelen wegen. Dat laatste is de keuze van Monestiroli. Deze keuze impliceert echter niet een vrijblijvend zoeken naar nieuwe persoonlijke inspiraties, maar juist een diepgravend en kritisch onderzoek, een onderzoek dat wordt gekenmerkt door een zekere wetenschappelijke instelling en aspiratie. Immers, wie zoekt naar de principes, regels en normen van een vak of discipline kan dit enkel doen onder het gesternte van de 'scientia'. Wie vertrekt vanuit het geloof in de mogelijkheid en de noodzaak van het bestaan en de werking van een dergelijke disciplinaire canon van de architectuur, veronderstelt tevens het conventionele gehalte ervan. Een canon maakt het immers mogelijk om niet telkens opnieuw te hoeven bouwen op persoonlijke standpunten en ingevingen, maar ons werk te funderen op en vervolgens te meten aan exemplarische voorbeelden. Daarbij speelt de 'analogie' als denkvorm een belangrijke rol: architectonische constructies zijn in deze traditie volgens Monestiroli gebaseerd op analogierelaties met twee kennisbronnen: de natuur en de geschiedenis. De natuur speelt in de Vitruviaanse traditie vooral een belangrijke rol als model (via proportiesystemen en antropomorfe vormen), terwijl de geschiedenis – de historische vormen van de architectuur – ook voor moderne architecten een eenheid is gebleven. Het was in dit licht dat Monestiroli reeds in zijn eerste boek aandacht besteedde aan Nederlandse meesters van de jaren twintig van de vorige eeuw. Hij voert hen, in het bijzonder J.J.P. Oud en H.P. Berlage, op als voorbeelden van een 'architectuur van de realiteit'. Dit zoeken naar de continuïteit in de geschiedenis van de architectuur en naar de inherente rationaliteit en logica van haar onderzoeksmethoden en instrumenten bepaalt de inhoud van de in dit boek verzamelde lezingen over architectuur. Een dergelijke onderzoek vergt een lange adem. Vandaar dat het theoretisch project van Monestiroli nog lang niet voltooid is.

*The Metope and the Triglyph* is in de eerste

plaats een tekstboek voor studenten architectuur, en als zodanig toont het Monestiroli's grote didactische vaardigheden. Hoewel het boek oorspronkelijk niet als eenheid is geconcipieerd, laat het zich wel degelijk als een consistent en samenhangend betoog lezen. Monestiroli heeft het talent om heldere verbanden te leggen tussen enkele terugkerende basisthema's van de architectuurtheorie. Dit boek getuigt van zijn wens en overtuiging dat architectuur een vak is dat systematisch kan en moet worden onderwezen.



**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.)**

Eindredactie  
**Suzanne Loohuis**  
**Lucy Klaassen**  
Vertalingen  
**Bookmakers, Nijmegen (Kevin Cook en Rob Kuitenbrouwer); Frink Communications, Kesterdam; Kim van der Zouw**  
Vormgeving  
**Roger Willems, Amsterdam**  
Achterzijde omslag  
**Zeventiende-eeuwse vestingwerken van Coevorden, door de gebroeders Hattin-ga, midden achttiende eeuw**  
Druk  
**A-D Druk, Zeist**

© **Uitgeverij SUN,**  
zomer 2006  
**ISBN 90 8506 196 2**  
**ISSN 1574-3160**  
**NUR 648**

## Over de auteurs

**Guus J. Borger** (1942) is hoogleraar in de historische geografie aan de Faculteit Maatschappij- en Gedragswetenschappen van de Universiteit van Amsterdam en aan de Faculteit Aard- en Levenswetenschappen van de Vrije Universiteit in Amsterdam.

**Roberto Cavallo** (1967) studeerde in 1991 met eervolle vermelding af in de architectuur. Hij is partner in Studio Al in Amsterdam en werkt als universitair docent architectonisch ontwerpen aan de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft, waar hij verbonden is aan de afdeling Gebouwtypologie. Momenteel werkt hij aan een proefschrift met de titel *Railway and City, shifting in spatial relationship*.

**François Claessens** (1967) is architect en filosoof en promoveerde in 2005 aan de TU Delft op een studie over de architectuur van de Duitse Großstadt (*De stad als architectonische constructie*). Thans is hij universitair hoofddocent aan de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft.

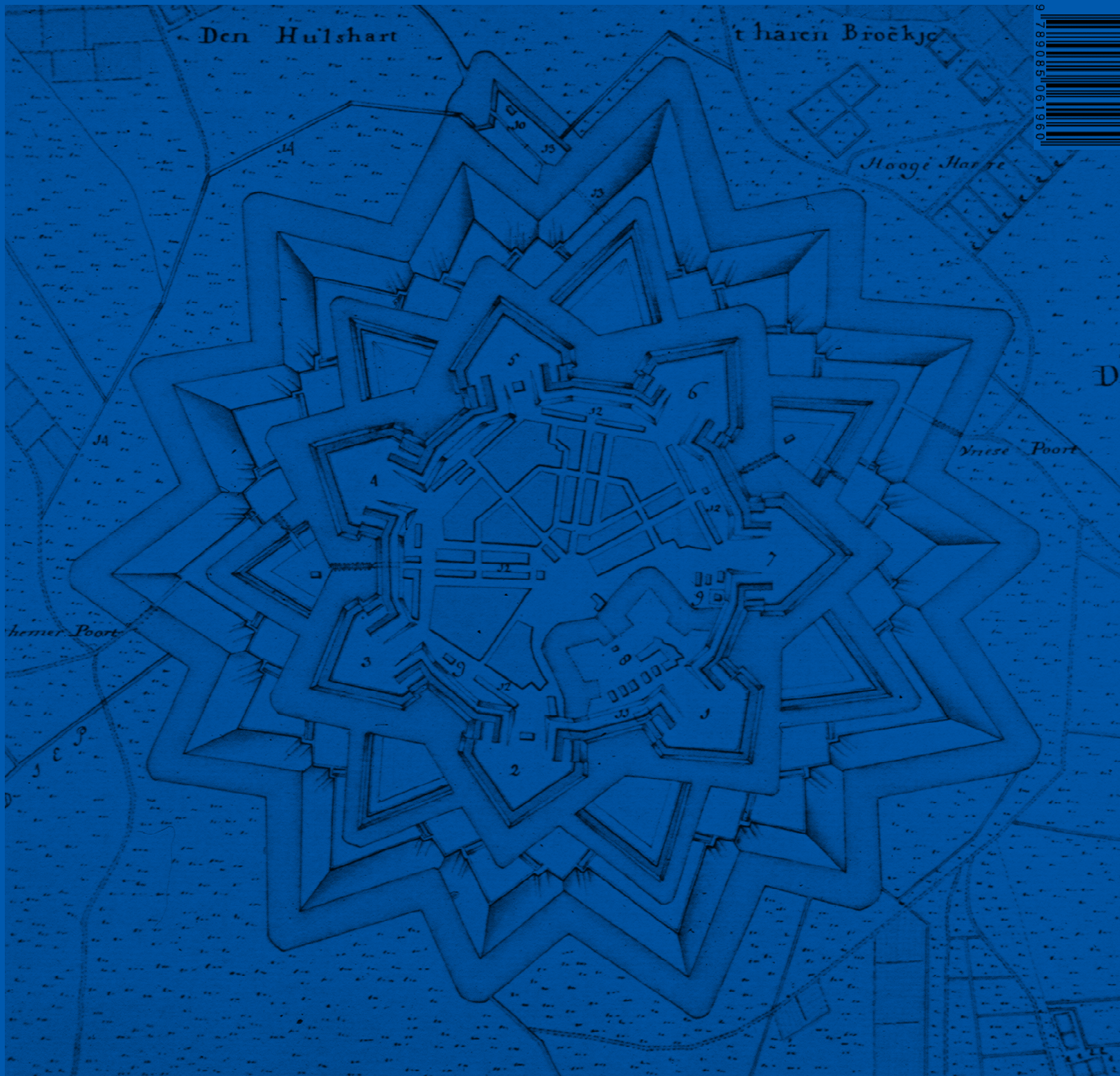
**Henk Engel** (1949) is architect en partner in het bureau De Nijl Architecten te Rotterdam. In 1998 had dit bureau een tentoonstelling in het NAI, begeleid door de publicatie *Als we huizen bouwen, praten en schrijven we* (NAI 1998). Engel is universitair hoofddocent Architectonisch Ontwerpen in Delft, 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.

**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 (12de – 13de eeuw)* (Walburg Pers 2002). Rutte is universitair docent bij de sectie geschiedenis van de Faculteit Bouwkunde aan de TU Delft.

**Dirk Zuiderveld** (1966) is architect en partner in Studio Al in Amsterdam. De verbouwing van Paradiso in Amsterdam en de realisatie van een kantoorgebouw aan de Teilingerstraat in Rotterdam zijn projecten van zijn bureau die recentelijk gepubliceerd werden. Sinds 1994 doceert hij met regelmaat aan de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft. Daarnaast schrijft en publiceert hij voor verschillende gelegenheden artikelen.







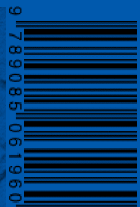
Den Hulshart

t haren Broekje

Hooge Slagte

Niese Poort

hemer Poort



ISBN 90 8506 196 2 / www.witgeverijsun.nl

