

Atlas van de verstedelijking in Nederland

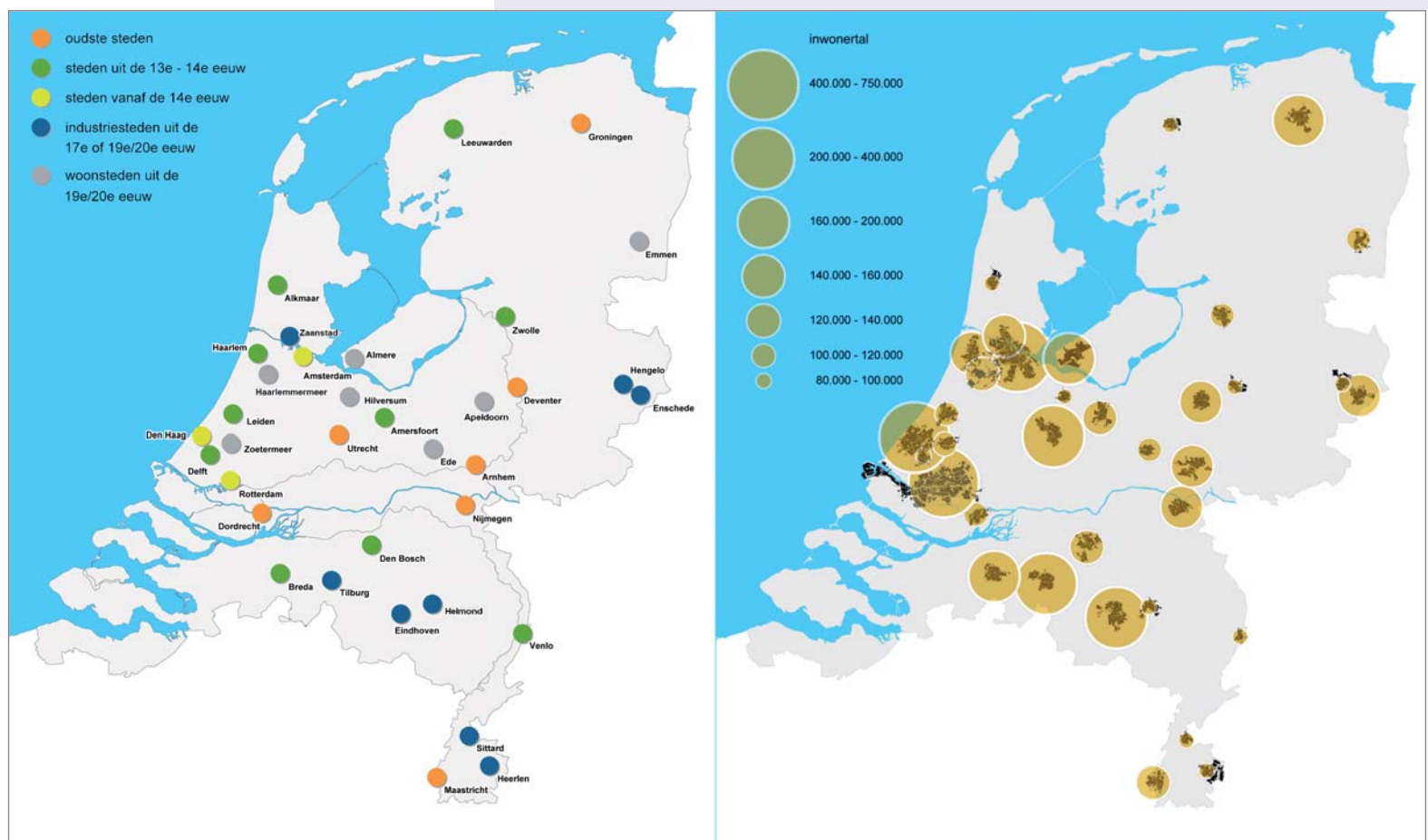
Jaap Evert Abrahamse

Senior onderzoeker historische stedenbouw bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Reinout Rutte

Universitair docent Geschiedenis bij de Faculteit Bouwkunde aan de TU Delft

Een overzicht van *duizend jaar* *stedenbouw*



1 – De vijfendertig grootste stedelijke gemeenten in Nederland gecategoriseerd in vijf groepen op basis van de wording.

Rechts de inwonertallen en het bebouwd oppervlak van de vijfendertig grootste stedelijke gemeenten in Nederland, peiljaar 2006.

MENNE KOSIAN/RIJKSDIENST VOOR HET CULTUREEL ERFGOED.

De *Atlas van de verstedelijking in Nederland* richt zich op de ruimtelijke ontwikkeling van steden; hun geografische situering, landschappelijke ondergrond, infrastructuur, stedenbouwkundige morfologie en ruimtegebruik. Als uitgangspunt zijn de vijfendertig stedelijke gemeenten van Nederland gekozen met het hoogste inwonertal – met 80.000 inwoners als ondergrens. Aan de hand

van deze groep kan een redelijk representatief beeld worden verkregen van de ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn.² Bovendien liggen in deze steden de grootste beschermings-, herstructurerings- en bouwopgaven.

Bestudeer je de lijst van vijfendertig, dan blijkt dat twintig daarvan in de middeleeuwen ontstonden als handelsnederzetting en markt- en bestuurscentrum. Bijna alle vijftien andere danken

hun plaats op de lijst aan het gegeven dat ze in de decennia rond 1900, en een klein aantal in de laatste vijftig jaar, opbleiden als industrie- of woonstad.

Oudste steden

Groningen, Deventer, Utrecht, Arnhem, Nijmegen, Maastricht en Dordrecht moeten worden gerekend tot de oudste steden van Nederland.³

Waarom zien de Nederlandse steden er tegenwoordig zo uit als ze eruit zien? Deze vraag is van belang voor opgaven rond bescherming, transformatie en stadsontwerp. Een antwoord kan slechts worden gegeven door de lange-termijntoewijking van de steden te bekijken, vanaf de prestedelijke situatie tot heden, en in kaart te brengen wat er wanneer in welke vorm is aangelegd, gebouwd en getransformeerd, en dit te analyseren, te vergelijken en trachten te verklaren. Dit gebeurt in de *Atlas van de verstedelijking in Nederland*, een samenwerkingsverband van de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.¹ In dit artikel worden de eerste – nog schetsmatige – onderzoeksresultaten gepresenteerd.

De stadswording vond plaats gedurende de elfde en twaalfde eeuw, bij sommige steden zelfs eerder. Ze liggen verspreid door het land en zijn gesitueerd aan een grote rivier of een zee-arm, die een bepalende rol speelde in hun ontwikkeling. Voor hun stadswording en opbloei was die strategische ligging voor lange-afstandshandel van groot belang, evenals de functie als markt en bestuurscentrum. Al deze steden hadden tegen het einde van de middeleeuwen een aanzienlijke omvang. Het grootste deel breidde vanaf de vijftiende eeuw tot het einde van de negentiende eeuw niet meer noemenswaardig uit.⁴ Pas omstreeks 1900 zette een nieuwe periode van bloei en expansie in. Deze geschiedenis resulteert erin dat de meeste steden uit deze groep tegenwoordig behoren tot de middelgrote steden (120.000-180.000 inwoners).

De tegenwoordige binnensteden ontwikkelden zich in de loop van een aantal eeuwen, vaak uit meerdere kernen, die deels teruggingen tot de Romeinse tijd, deels stamden uit de periode van de achtste tot de elfde eeuw. Die ontwikkeling was nauw verbonden met het water – de infra-

structuur – waaraan de steden ontstonden. Uitzonderd Maastricht en Utrecht lagen ze op één oever van de waterloop. De tegenwoordig goed herkenbare binnensteden lagen er in de late middeleeuwen. De laatmiddeleeuwse stadsmuren werden vanaf het einde van de zestiende eeuw en vooral in de zeventiende eeuw vervangen door nieuwe vestingwerken met bastions en brede grachten, uitzonderd Dordrecht. Alleen Groningen werd in de zeventiende eeuw op grote schaal uitgebreid.

Pas met de aanleg van de spoorwegen in de loop van de negentiende eeuw traden overal ingrijpende veranderingen op. De oriëntatie op het spoor werd belangrijker dan die op het water. Veel steden draaiden daardoor als het ware om. De uitbreiding en ontwikkeling van de stad vond in de decennia rond 1900 vooral plaats in de richting en omgeving van het station, dat in de meeste steden aan de andere kant van de stad lag ten opzichte van de oude waterinfrastructuur. De vestingwerken werden geslecht en omgevormd tot boulevards, wandelparken en mooie woongebieden met villa's en herenhuizen. Alleen in

Amsterdam	743.079	Sittard-Geleen	96.648
Rotterdam	588.697	Deventer	96.540
Den Haag	475.627	Delft	95.090
		Alkmaar	94.455
Utrecht	280.949	Venlo	92.052
Eindhoven	209.172	Leeuwarden	91.817
Tilburg	200.380	Heerlen	91.499
		Helmond	85.682
Groningen	180.729	Hilversum	83.652
Almere	178.466	Hengelo	81.299
Breda	169.709		
Nijmegen	159.522		
Apeldoorn	156.051		
Enschede	154.377		
Haarlem	147.015		
Arnhem	142.195		
Zaanstad	140.270		
Amersfoort	136.999		
Haarlemmermeer	135.136		
's-Hertogenbosch	134.717		
Maastricht	120.175		
Dordrecht	118.821		
Leiden	118.069		
Zoetermeer	116.979		
Zwolle	113.078		
Emmen	108.589		
Ede	107.048		

Tabel 1 –
Inwonertal van de 35 grootste stedelijke gemeenten in Nederland, peiljaar 2006.

Utrecht, Groningen en Deventer bleef de singelgracht deels intact. Voor de rest werden deze gedempt.

In de jaren tussen de twee wereldoorlogen vervelvoudigde in bijna alle steden het bebouwde oppervlak door de aanleg van middenstands- en arbeiderswijken in een gordel om de bestaande stad. In Dordrecht, Nijmegen, Arnhem en Deventer bleef de ligging op één rivieroever bepalend, hoewel in Arnhem in de loop van de jaren 1930 werd begonnen met de aanleg van uitbreidingswijken op de zuidoever van de Neder-Rijn.

Casestudies

Van twee van de onderzochte steden is hier een casestudy opgenomen. In de *Atlas van de Verstedelijking in Nederland*, die eind 2012 moet verschijnen, zullen alle vijfendertig steden op deze wijze worden opgenomen.

Op de fasenkaart is met behulp van verschillende kleuren bij benadering in kaart gebracht in welke tijd de nederzettingsstructuur werd aangelegd. Hierbij moet niet uit het oog worden verloren dat hoe ouder de nederzettingsstructuur is, hoe groter de kans dat de invulling daarvan, de bebouwing, in de loop der

tijd is vervangen. De bebouwing kan dus jonger zijn dan de kleur van het peiljaar op de kaart. Maar nederzettingsstructuren zijn doorgaans erg taai. Dit verschijnsel wordt stedelijke inertie genoemd. Op de zogenaamde schetskaart zijn voor de ruimtelijke transformatie belangrijke elementen weergegeven, zoals landschappelijke ondergrond en infrastructuur. De tijdbalk geeft de bepalende periodes voor de verstedelijking weer.

Casestudie Arnhem

REINOUT RUTTE

De oorsprong van Arnhem gaat terug tot de tiende eeuw. Toen lag er langs de huidige Neder-Rijn, en langs een beek aan de zuidelijke voet van de Veluwerug, een agrarische nederzetting met een bestuurlijke functie voor de omgeving. Deze

ontwikkelde zich in de loop van de twaalfde eeuw tot stad. Dit was mogelijk door de gunstige ligging aan de rivier waarover handel werd gedreven tussen het Duitse achterland, het Hollandse kustgebied en verder weg. De stadswording was echter niet alleen te danken aan gunstige economische omstandigheden, maar ook aan de opkomende

graaf van Gelre, die in 1233 vrijheden en rechten, waaronder het marktrecht, verleende aan de inwoners van Arnhem.

In 1200 bestond de jonge stedelijke nederzetting uit een gebied ter plaatse van de huidige Grote of Sint-Eusebiuskerk en juist ten noorden daarvan.

Na de Tweede Wereldoorlog nam de uniformiteit van woonwijken toe: aan de stadsranden verrezen overal grootschalige uitbreidingswijken volgens modernistische stedenbouwkundige principes en werd in de loop van de jaren 1970 en 1980 overgestapt op zogenaamde bloemkoolwijken.⁵ Ook de meest recente uitbreidingswijken lijken erg op elkaar. Bovendien vond opnieuw een ingrijpende infrastructurele verandering plaats: vanaf de jaren 1950 werd de auto steeds bepalender in plaats van de trein. De naoorlogse nieuwbouw-

wijken worden dan ook allemaal ontsloten door een systeem van wegen, dat bij voorkeur werd aangesloten op het rijkswegennet.

De variëteit in de ruimtelijke ontwikkeling die de steden in het bijzonder gedurende de twintigste eeuw doormaken, zit hem niet zozeer in de vorm die de stedenbouw aanneemt – die vertoont juist veel overeenkomsten – maar veel meer in de specifieke situering van de oude stad en de geografische en landschappelijke omstandigheden

ter plaatse, en in de loop van de infrastructuur. Op de ligging op één oever van de rivier wezen we al, evenals op de plek waar het station verrees. In Nijmegen, Maastricht en Arnhem speelde het reliëf eveneens een grote rol. Overall was de ligging van een stad ten opzichte van het rijkswegennet en de manier waarop de stad daar op werd aangesloten van invloed op de richting waarin de stad uitbreidde in de tweede helft van de twintigste eeuw.

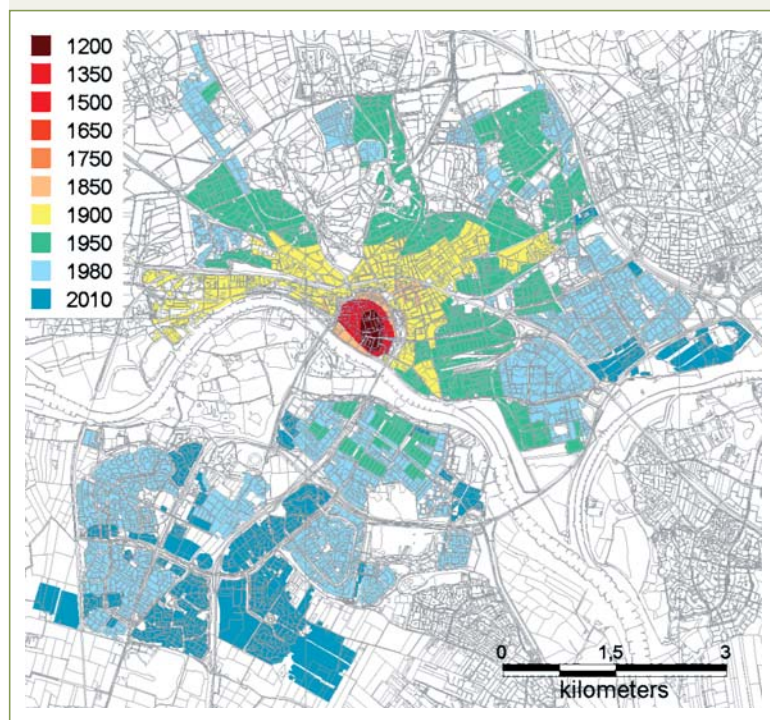
Casestudie Arnhem (vervolg)

De veel kleinere voorganger van de Sint Eusebius, die was gewijd aan Sint Maarten en ten minste terugging tot de elfde eeuw, fungeerde als stedelijke parochiekerk. De dertiende en veertiende eeuw waren voor Arnhem overwegend een periode van grote bloei. Het oppervlak nam in die twee eeuwen sterk toe met een aantal uitbreidingen, vooral aan de noordwestzijde en aan de oostkant van de oude kern. Vanaf ongeveer 1400 stagneerde de handel. De omvang die de stad toen had en die was vastgelegd door middel van een ommuring en omgrachting, zou tot in de negentiende eeuw niet veranderen.

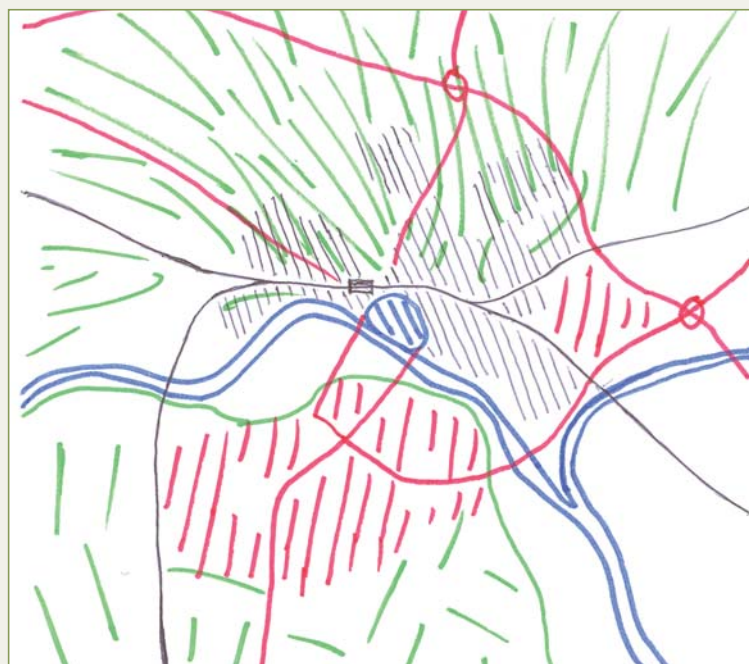
Van de vijftiende eeuw tot de negentiende eeuw bleef de stad verstoken van uitbreidingen. Wel werd in de tweede helft van de vijftiende eeuw de Eusebiuskerk neergezet. Ook verrezen kloosters en gasthuizen. Bovendien werden de laatmiddeleeuwse muren en grachten in de jaren rond 1600 op initiatief van prins Maurits en in verband met de oorlog tegen de Spanjaarden, vervangen door omvangrijke nieuwe vestingwerken met aarden en stenen wallen, bastions en brede grachten. In de loop van de zeventiende en achttiende eeuw ontstond door de aanleg van buitenplaatsen (bijvoorbeeld Sonsbeek) op de uitlopers van de Veluwe rug benoorden de stad een parkachtig landschap.

De omvorming van de vestingwerken tot stadspark omstreeks 1830 luidde het begin in van een nieuw tijdperk. Nadat in 1845 een spoorlijn richting Utrecht was geopend, gingen de veranderingen snel. Station Arnhem werd gebouwd aan de noordwestkant van de stad en binnen enkele decennia nam het een centrale positie in in het spoorwegennet: vanaf 1856 liep de lijn door naar Duitsland, in 1865 werd een aftakking naar Zutphen geopend en in 1879 een naar Nijmegen. De stad, die vanaf haar ontstaan in de twaalfde eeuw gericht was geweest op de rivier, draaide in de laatste decennia van de negentiende eeuw als het ware om.

De eerste grote uitbreidingen van Arnhem sinds de middeleeuwen, na ongeveer 500 jaar, vonden plaats ten noordwesten en noordoosten van de bestaande stad. Initiatiefrijke particulieren begonnen met de aanleg en bouw van buurten met herenhuizen en van villaparken. Niet alleen de aanwezigheid van het station aan de noordkant van de stad en de aangename wandeling over de voormalige bolwerken, maar ook het glooiende parklandschap met de ruggen en valleien van de Veluwe rug aan die kant van de oude binnenstad, leenden zich bij uitstek voor wonen op stand. In 1900 waren benoorden de stad, aan beide kanten van de spoorlijn en op de uitgesproken rug aan de westkant tussen de



1 – Fasenkaart van Arnhem. MENNE KOSIAN/RIJKSDIENST VOOR HET CULTUREEL ERFGOED, ARNOUD DE WAAIJER/TU DELFT



2 – Schetskaart van Arnhem, waarop in blauw de rivier en de daaraan gerelateerde oude binnenstad zijn weergegeven, in zwart de spoorlijnen en de daaraan gerelateerde bebouwing, in rood de hoofdwegen en de daaraan gerelateerde bebouwing, en in groen het landschap (reliëf, ontginningsstructuur).

Steden vanaf de dertiende eeuw

Leeuwarden, Zwolle, Amersfoort, Alkmaar, Haarlem, Leiden, Delft, Breda, 's-Hertogenbosch en Venlo ontwikkelden zich hoofdzakelijk in de loop van de dertiende en veertiende eeuw tot stad.⁶ Anders dan de oudste steden zijn ze niet gesitueerd aan een grote rivier, maar langs de Hollandse en Friese binnenwateren of aan kleinere rivieren zoals de Aa, de Eem, de Mark en de Dieze. Venlo aan de Maas is de enige uitzondering. Om de oude kernen waaruit deze steden ontstonden, ver-

schenen in de loop van ongeveer twee eeuwen meerdere uitbreidingen.

Halverwege de vijftiende eeuw hadden ze allemaal een aanzienlijke omvang. De meeste van deze steden hadden hun opbloei te danken aan een functie als regionaal markt- en bestuurscentrum, bijvoorbeeld Leeuwarden in Friesland, Alkmaar van het gebied benoorden Wijkermeer en IJ, Haarlem van Kennemerland, Leiden van Rijnland, Delft van Delftland, Breda van de

Baronie en 's-Hertogenbosch van de Meierij. Het zal geen toeval zijn dat een aantal van deze steden in de eerste helft van de negentiende eeuw provinciehoofdstad werd. Het merendeel breidde vanaf de vijftiende eeuw tot het einde van de negentiende eeuw bijna niet uit.⁷ Alleen Leiden en Haarlem werden in de zeventiende eeuw voorzien van grote stadsuitbreidingen, wat had te maken met hun belangrijke positie binnen Holland als nijverheidscentrum.⁸

spoorlijn en de Rijn, met magnifiek uitzicht over het rivierdal, vooral voorname woonwijken verzezen. Ten oosten van de stad, niet ver van de rivier, verschenen de eerste fabrieken en arbeiderswijkjes. Ook in Klarendal stonden arbeiderswoningen, zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken door middenstandswoningen en herenhuizen langs de doorgaande wegen, langs de Velperweg zelfs riante villa's.

Na 1900 en tussen de twee wereldoorlogen ging het bouwen aan de reliëfrijke noordkant rap door. Behalve herenhuizen en villaparken werden ook mooie middenstandswijken neergezet, zoals Hoogkamp, met de tegenwoordig populaire zogenoemde jaren-dertigwoningen, en doordacht ontworpen arbeiderswijken, veelal in de vorm van tuindorpen, zoals Geitenkamp, gerealiseerd op initiatief van woningbouwverenigingen. Men koos bewust voor situering van deze wijken tegen een helling of juist in een vallei (bijvoorbeeld Alteveer). Tussen de groene vingers van het Veluwe parklandschap ontstond een uitzonderlijk fraai geheel van hoog en laag gelegen woonwijken voor verschillende bevolkingsgroepen.

De Tweede Wereldoorlog vormde een ingrijpende cesuur. De binnenstad van Arnhem werd zwaar getroffen. Minstens zo ingrijpend was de beslissing de sprong over de rivier, die kort voor de oorlog was ingezet, op grote schaal door te zetten: direct ten zuiden van de rivier verscheen de nieuwe uitbreidingswijk Malburgen volgens modernistische en wederopbouwprincipes, zoals geschei-

den infrastructuursystemen en strokenbouw van flats en rijtjeshuizen. Benoorden de rivier verschenen volgens vergelijkbare principes ten oosten van het industriegebied in twee fasen Presikkaaf II en III. Met deze wijken vergrootte het bebouwde oppervlak van Arnhem in de jaren 1950 en 1960 met rASSE schreden.

Eind jaren 1970 en vooral in de jaren 1980 ging het bouwen bezuiden de Rijn gestaag door. Het dorp Elden werd geïntegreerd in een door grote wegen in het groen ontsloten 'eilandenrijk' van bloemkoolwijken met woonerven. Centraal verscheen het overdekte winkelcentrum Kronenburg, op pootjes om er onder te kunnen parkeren. Uit de opzet van deze wijken, ontsloten door autowegen en ringwegen, wordt overduidelijk dat de auto gemeengoed is geworden en veel belangrijker dan het spoor. Het is dan ook in deze jaren dat het autowegennet rond en door Arnhem zijn beslag krijgt, waarin twee nieuwe bruggen over de Rijn onmisbare schakels vormen.

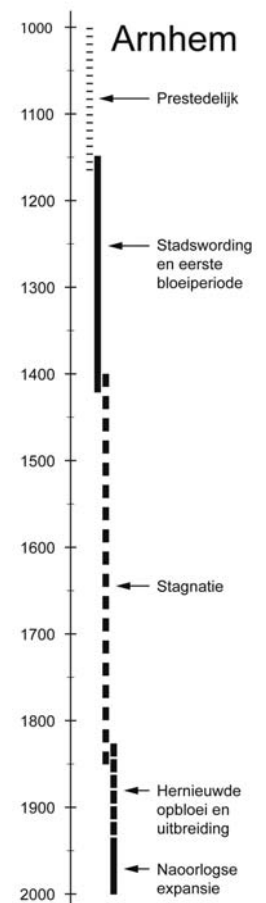
In de decennia na 1980 blijft Arnhem groeien. Wederom krijgen de uitbreidingen hun beslag in het zuiden. Daar verrijzen nieuwbouwwijken zoals deze ook in de rest van het land verschijnen - de uniformiteit lijkt alleen maar toe te nemen. In Arnhem springt de uniformiteit van de naoorlogse wijken des te meer in het oog omdat de wijken uit de decennia rond 1900 en van tussen de twee wereldoorlogen juist worden gekenmerkt door een grote diversiteit, die wordt versterkt door de voor Nederland uitzonderlijke ligging in een zeer reliëfrijk landschap. De tegenstelling met het vlakke kleigebied bezuiden de rivier kan haast niet groter.

Voor de toelichting op de ruimtelijke ontwikkeling van Arnhem is geput uit de volgende literatuur: F. Keverling Buisman e.a. (red.), *Arnhem tot 1700* (Utrecht 2008); F. Keverling Buisman e.a. (red.), *Arnhem van 1700 tot 1900* (Utrecht 2009); M.H. van Meurs e.a. (red.), *Arnhem in de twintigste eeuw* (Utrecht 2004); W. Lavooij, *Twee eeuwen bouwen aan Arnhem. De stedenbouwkundige ontwikkeling van de stad* (Zutphen 1990); W. Lavooij, *Gebouwd in Arnhem. Jongere bouwkunst van 1840* (Zutphen 1990); M. Potjer, *Historische atlas van Arnhem. Van Schaarsbergen tot Schuytgraaf* (Amsterdam 2005).



3 – Jan van Goyen, Panoramisch landschap met gezicht op Arnhem, 1646.

MUSEUM KUNSTPALAST, DÜSSELDORF



Tegenwoordig behoren deze tien steden tot de middelgrote en de kleinste van de vijfendertig (zes tussen ongeveer 113.000 en 170.000 inwoners, vier iets meer dan 90.000).

Alle tien steden van deze groep worden gekenmerkt door een duidelijk herkenbare binnenstad die tegenwoordig het centrum vormt. Die herkenbaarheid wordt versterkt doordat, in tegenstelling tot de groep oudste steden, de oude

vestinggrachten grotendeels niet zijn gedempt, uitgezonderd Breda en Venlo. In de meeste ligt de binnenstad tegenwoordig ook daadwerkelijk ongeveer in het midden van de stad: in vooral de laatste ruim honderd jaar zijn de steden rondom uitgebreid. In eerste instantie gebeurde dat nog vrij voorzichtig direct rondom de oude vestinggrachten en langs oude uitvalswegen of infrastructuur van water en spoor. Zulke uitgesproken verschuivingen als bij de oudste steden

optraden na de introductie van het spoor en de aanleg van de stations, vonden bij deze tweede groep niet plaats, wat niet wil zeggen dat het spoor geen stimulans vormde voor een hernieuwde opbloei. Tussen de twee wereldoorlogen nam het bebouwde oppervlak van de meeste snel toe door de bouw van middenstands- en arbeiderswijken.

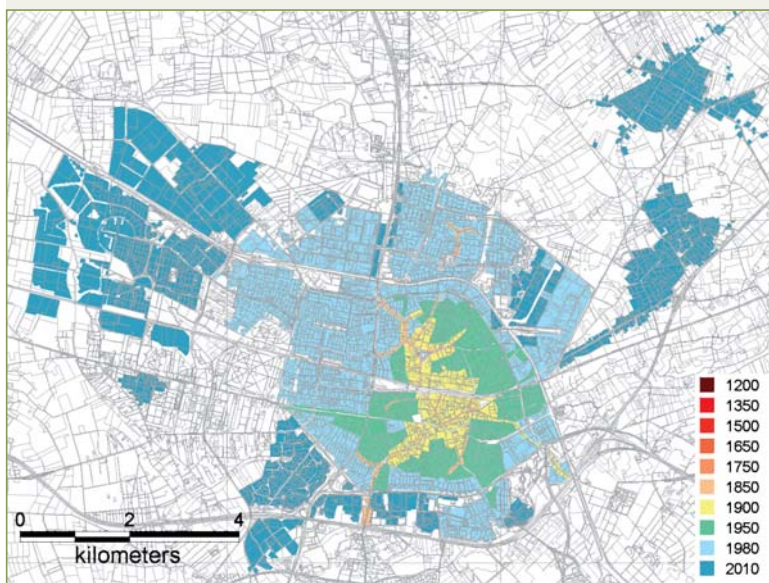
Na de Tweede Wereldoorlog nam ook hier de een-

Casestudie Tilburg

MARCEL IJSSELSTIJN

Tilburg ligt op een middelhoog dekzandplateau dat in het westen afhelt naar het beekdal van de Donge en in het zuidoosten naar het beekdal van de Reusel. Door landbouwontginningen ontstonden op het plateau vanaf de twaalfde eeuw verschillende gehuchten, de zogenoemde herdgangen. Deze gehuchten werden als collectief aangeduid met de naam Tilburg en waren met elkaar verbonden door een onregelmatig wegenpatroon. De bebouwing concentreerde zich aan wegen en driehoekige pleinen waarop het vee 's avonds bijeengedreven werd. Verschillende pleinen zijn nog herkenbaar, zoals het Wilhelminapark, Julianapark en de Heuvel. De twee belangrijkste gehuchten vormen thans het centrum van de stad: Kerk en Heuvel, met elkaar verbonden door de Heuvelstraat.

Omdat de schrale zandgronden te weinig opbrachten om de groeiende bevolking te onderhouden begon men vanaf het einde van de middeleeuwen ook producten van schapenwol op de markt te brengen. De textielnijverheid kwam in het rurale Tilburg tot grote bloei vanwege het goedkope productieproces en de nabijheid van steden als Breda en 's-Hertogenbosch, waar overslag of verdere verwerking plaatsvond. In de zeventiende eeuw was Tilburg al een geduchte concurrent van de Hollandse steden en in de achttiende eeuw zelfs het onbetwiste landelijke centrum in textielproductie. Toch leidde deze bloei niet tot verstedelijking. De textielnijverheid vond vooral plaats in aparte delen van de woonhuizen of in kleine fabrieken achter de huizen, zodat enkel verdichting van de bebouwing langs bestaande wegen plaatsvond.



1 – Fasenskaart van Tilburg MENNE KOSIAN/RIJKSDIENST VOOR HET CULTUREEL ERFGOED, ARNOUD DE WAAIJER/TU DELFT

In 1809 kreeg Tilburg stadsrechten van de Franse onderkoning Lodewijk Napoleon. Door de aanleg van enkele belangrijke verbindingswegen en de industrialisatie ontwikkelde Tilburg zich in de tweede helft van de negentiende eeuw tot stad. In 1827 kwam een nieuwe rijksweg tussen Breda en 's-Hertogenbosch door Tilburg gereed, de Bredaseweg en Bosscheweg. De spoorlijn naar Breda opende in 1863, gevolgd door lijnen naar Boxtel in 1865, Turnhout in 1867 en 's-Hertogenbosch in 1881. Met de vestiging van de centrale werkplaats van de Staatsspoorwegen in 1870 kreeg de stad er bovendien een belangrijke economische functie bij. De langgekoesterde wens voor een kanaal ging pas in vervulling toen in 1923 het Wilhelminakanaal met de Piushaven gereedkwam. De uitbreiding van de stad vond op particulier initiatief plaats en verliep weinig planmatig, door opvulling van open terreinen tussen de wegen met nieuwe fabrieken en huizen. Door de spoorlijn werd de stad in een noordelijke en zuidelijke helft verdeeld.

In de eerste helft van de twintigste eeuw kreeg het stadsbestuur meer invloed op de ruimtelijke ontwikkeling. Het uitbreidingsplan van Johan Rückert uit 1917 stimuleerde de (sociale) woningbouw door de gemeente en woningbouwverenigingen. Ten noorden van het spoor verrezen arbeiders- en middenstandswijken als Molenbochten en Veldhoven. Ten zuidoosten van het spoor werd de Armhoefse Akkers gebouwd met een gedifferentieerde bebouwing voor arbeiders, middenstanders en goeude burgers. Aan de zuidwestkant werd het villapark Zorgvlied gebouwd. Ook langs de uitvalswegen naar Breda en 's-Hertogenbosch ontstond villabebouwing. In en om de stad werden openbare parken aangelegd: Julianapark, Wandelbos en Leijpark. Een ander belangrijk voorstel uit het uitbreidingsplan was de aanleg van een ringweg om de stad die zou dienen als bebouwingsgrens en groene wandelboulevard. Deze ringweg werd echter pas na de Tweede Wereldoorlog aangelegd.



2 – Schetskaart van Tilburg, waarop in groen het landschap (landelijke nederzettingen en wegen) zijn weergegeven, in zwart de spoorlijnen en de daaraan gerelateerde bebouwing, in blauw het kanaal en de daaraan gerelateerde bebouwing, en in rood de hoofdwegen en de daaraan gerelateerde bebouwing.

vormigheid toe. Evenals bij de oudste steden verzezen tussen ongeveer 1950 en 1970 grootschalige uitbreidingswijken volgens modernistische stedenbouwkundige principes en in samenhang met nieuwe infrastructuur van wegen en snelwegen. Daarop volgden dan in de laatste dertig jaar, veelal aan een andere kant ten opzichte van de wijken uit de jaren 1950 en 1960, de bloemkool- en Vinexwijken. Ook bij deze groep vallen de verschillen tussen de steden grotendeels te herleiden

tot de situering ten opzichte van infrastructuur en de geografische en landschappelijke omstandigheden ter plaatse en in de omgeving. In Haarlem bijvoorbeeld is de ligging op een strandwal aan de binnenduinrand en langs het Spaarne tot op de dag van vandaag bepalend, in Delft die langs een gegraven waterloop in de veenontginningen, in Amersfoort die aan de Eem op de grens van de Utrechtse Heuvelrug en de Gelderse Vallei.

Amsterdam, Rotterdam en Den Haag

De oorsprong van de drie grootste steden van Nederland (500.000-750.000 inwoners) ligt in de late middeleeuwen. Hun stadswording en eerste bloei vonden plaats in het kielzog van de vorige groep, juist even later. Ze liggen aan de randen van het kerngebied van Holland, het tegenwoordige Groene Hart. Amsterdam en Rotterdam lagen in het veen op locaties die vooral uitblonken door goede bereikbaarheid: waar de Amstel

De periode na de Tweede Wereldoorlog tot omstreeks 1980 werd enerzijds gekenmerkt door nieuwe, grootschalige stadsuitbreidingen en anderzijds door binnenstedelijke transformaties. De uitbreidingen gingen in de beginjaren 1950 eerst in zuidelijke richting langs de ringweg, waar Oerle, Broekhoven, Berkdijk en Groenewoud werden gebouwd, met onder meer de eerste middel-hoge flats. De tweede naoorlogse uitbreidingsfase vond vanaf het einde van de jaren 1950 en in de jaren 1960 plaats aan de westkant met de bouw van Het Zand, Het Wandelbos en De Reit. Deze modernistische wijken vallen op door de gevarieerde bebouwing van hoog-, middelhoog- en laagbouw voor verschillende doelgroepen.

Een derde uitbreidingsfase volgde tegen het einde van de jaren 1960 en in de jaren 1970 aan de noordkant van de stad waar Stokhasselt, Heikant en Quirijnstok werden gebouwd. In deze wijken is de meeste hoogbouw gerealiseerd, maar altijd subtiel geplaatst aan de randen van de wijk of temidden van veel groen. Vanaf het einde van de jaren 1970 werd in het zuidwesten De Blaak gebouwd, in stedenbouwkundig opzicht te typeren als bloemkoolwijk, maar gevarieerd bebouwd met relatief veel villa's. Omdat de textielindustrie verdween in de jaren 1960 werd geïnvesteerd in het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid. Langs het kanaal werden de bedrijventerreinen Kraaiven en Loven aangelegd, de laatste met een nieuwe haven. Toen rond 1970 ten zuiden van Tilburg de snelweg A58 gereedkwam werd daarlangs bedrijventerrein Het Laar ontwikkeld.

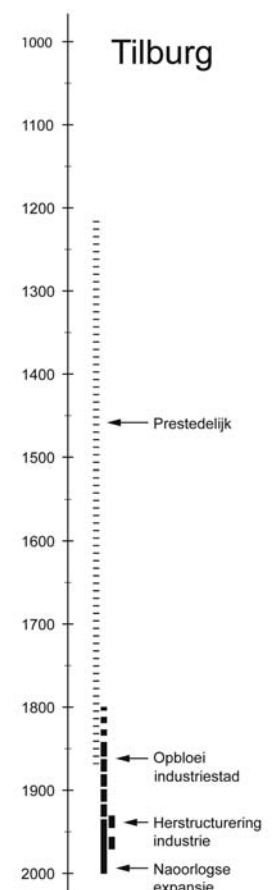


3 – Luchtfoto van de Tilburgse wijk 't Goirke in 1952, waar veel textielindustrie was gevestigd. Fabrieksgebouwen, fabrikantenwoningen en arbeiderswoningen staan tussen de lintbebouwing in het voorheen agrarische landschap. KLM AEROCARTO

In de binnenstad werd in de jaren 1950 ten zuiden van de spoorlijn een nieuwe oost-west boulevard aangelegd (Spoorlaan, Hart van Brabantlaan, Prof. Cobbenhagenlaan), van de Bosscheweg naar de nieuwe Katholieke Hogeschool in De Reit. De spoorlijn werd op hoogsnel gebracht en er werd een nieuw centraal station gebouwd. Op veel plekken werden fabrieken gesloopt en vervangen door woningen, winkels of kantoren. Het centrumgebied ten zuiden van de Heuvelstraat onderging in de jaren 1960 en 1970 grote veranderingen, onder meer door de aanleg van de cityring (Schouwburgring, Paleisring), de bouw van de schouwburg, het stadskantoor, verschillende woonwinkelpcomplexen en de complete sloop-nieuwbouw van de wijk Koningswei. Bij nieuwbouwprojecten in het centrum werd hoogbouw niet geschuwd.

Sinds 1980 concentreert de stadsuitbreiding zich in De Reeshof, aan de westkant van de stad. De aanleg van de verschillende wijken vindt er gefaseerd plaats en bestaat vooral uit vrijstaande woningen en rijtjeshuizen voor gezinnen. Naast de verkavelingsvormen valt op dat oude landschappelijke structuren, zoals de Reeshofdijk en de Langendijk, functioneren als verbindingroutes tussen de wijken. Omstreeks 2000 is in het westelijk deel van de Reeshof het natuurgebied de Dongevallei aangelegd. Verder is in 1997 het grondgebied van de gemeente aan de oostkant uitgebreid door de annexatie van Udenhout en Berkel-Enschot. In het centrum van de stad wordt met de vestiging van grote kantoorgebouwen langs de spoorlijn duidelijk dat de dienstverlenende sector toonaangevend geworden is. De onderwijsfunctie van de stad is steeds belangrijker geworden met sinds de jaren 1980 de universiteit en sinds de jaren 1990 de Fontys Hogeschool.

Voor de toelichting op de ruimtelijke ontwikkeling van Tilburg is geput uit de volgende literatuur: J.P.W.A. van Dijk, *Tilburg. Architectuur en stedenbouw in de gemeente Tilburg 1850-1940* (Zwolle 2001); K. Doevendans e.a., *Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling* (Eindhoven 1993); C. Gorisse e.a. (red.), *Tilburg, stad met een levend verleden. De geschiedenis van Tilburg vanaf de steentijd tot en met de twintigste eeuw* (Tilburg 2001); N. Mens, *Meer dan wonen. Een eeuw sociale woningbouw in Tilburg* (Tilburg 2009); H. Rikhof en R. Rutgers, *Stadsvorm Tilburg, ontwikkeling 1975-1995* (Eindhoven 1995).



en de Rote uitmondten in het IJ en de Maas. Deze beide steden lagen zeer gunstig ten opzichte van de hoofdinfrastructuur, hadden goede waterverbindingen met het achterland en met zee. De Amstel en de Rote werden afgedamd en voorzien van sluizen in de periode na de grote ontginning, toen het maaiveld zo ver was gedaald dat het land moest worden bedijkt en de rivieren afgesloten. Bij de dammen vonden op- en overslag en handel plaats. Hier lag de basis voor de ontwikkeling van de beide nederzettingen tot haven- en handelsstad.

In Den Haag, dat voortkwam uit de uitgroei van een dorp en het grafelijk hof, ontbraken deze verbindingen. Den Haag lag op een strandwal die parallel aan de Hollandse kustlijn liep. De groei van de nederzetting is vooral te danken aan de aanwezigheid van de residentie van de graven van Holland, die rond 1230 werd gevestigd in de directe nabijheid van het Haagse Bos, het jachtterrein van de graven. De aanwezigheid van voldoende wild was belangrijker dan de bereikbaarheid. De nederzetting rond het hof groeide later aaneen met het dorp Den Haag. Met het Spui en de Trekvluit werd Den Haag kort voor 1350 aangetakt op de hoofdroute door de Hollandse binnenwateren. Dit leidde tot een periode van groei, die duurde tot ongeveer 1450.⁹

Amsterdam groeide in de loop van de zestiende en zeventiende eeuw uit tot één van de grootste steden van Europa. In Rotterdam vond in de zeventiende eeuw een flinke havenuitbreiding plaats, maar de stad werd niet veel groter dan Amsterdam rond 1600 was. De groei van Amsterdam stopte in het Rampjaar 1672 voor lange tijd. In het veel kleinere Rotterdam werd op enige schaal buiten de vestingwerken gebouwd, maar uitbreidingsplannen uit 1673 kwamen niet tot uitvoering. Tot 1850 stagneerde de groei van beide steden. Daarna begonnen Amsterdam en Rotterdam, beide voorzien van verbeterde verbindingen met de zee (het Noordzeekanaal en de Nieuwe Waterweg) en het achterland, aan een periode van groei die tot vandaag voortduurt. De beide zeehavens strekken zich vele kilometers buiten de steden uit in de richting van de Noordzee. In de groeifasen was Den Haag onder de Nederlandse steden een uitzondering. Vanaf het einde van de zestiende eeuw werd Den Haag het bestuurscentrum van de Republiek en later van het Koninkrijk. Waar Amsterdam en Rotterdam sterk groeiden in perioden van economische vooruitgang, maar ook perioden van stagnatie kenden, groeide Den Haag vrij constant door, ook in de periode 1700-1850, toen de andere steden in Nederland een periode van stagnatie doormaakten.

De stedenbouwkundige praktijk in de drie grote

steden vertoonde net zoals we bij de twee oudere groepen al zagen geen grote onderlinge verschillen: de negentiende-eeuwse uitbreidingen waren vooral het werk van particuliere ontwikkelaars die op concessiebasis woningen bouwden binnen een door de gemeente over de polderstructuur heengelegd stratenplan. De gebieden rond de zeventiende-eeuwse begrenzing van de drie steden worden gekenmerkt door dergelijke wijken. Vroeg in de twintigste eeuw maakte het stedenbouwkundig ontwerp zich los van de landschappelijke ondergrond. De straten en pleinen werden niet alleen bebouwd door particulieren, maar ook grotere complexen corporatiewoningen begonnen het beeld te bepalen. Na de Tweede Wereldoorlog werd de strokenbouw gemeengoed. Snel daarop werd het principe van de functionaristische stempel de gebruikelijke opzet van woonwijken, bijvoorbeeld in Rotterdam-Zuid en bij de verwezenlijking van het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. De laatste decennia volgden ook hier de bloemkool- en de Vinexwijken. In Amsterdam en Rotterdam is herontwikkeling van in onbruik geraakte havengebieden bepalend geweest voor het aanzien en gebruik van de binnensteden en voor de stedenbouwkundige praktijk.

Industriesteden

Vanaf ongeveer 1870 vond in Nederland, later dan in de meeste omringende landen, een golf van industrialisatie plaats. Dit leidde tot een sterke groei van de bestaande grotere steden. In Holland was de ligging ten opzichte van de waterinfrastructuur, die werd aangevuld met die van het spoor, bepalend voor de groei van de industrie.¹⁰ Maar daarbuiten bloeide een nieuwe groep steden op. Uit een dorpskern, een paar buurtschappen of een klein landstadje ontwikkelden zich in de decennia rond 1900 binnen korte tijd grote industriesteden, die doorgaans gespecialiseerd waren in een beperkt aantal sectoren, zoals textiel, machine- en metaalindustrie of electronica: Enschede, Hengelo, Tilburg, Eindhoven en Helmond.¹¹ Deze steden, gelegen op de zandgronden in het oosten en zuiden van het land, zijn allemaal ontstaan op plaatsen waar tot die tijd weinig stedelijke ontwikkeling was. Daarmee wijken ze sterk af van de steden met grote middeleeuwse stadskernen. De opbloei werd niet bepaald door een gunstige ligging voor de handel aan goed bevaarbaar water of door een functie als markt- en bestuurscentrum, maar door de aanwezigheid van grote aantallen goedkope arbeidskrachten en goedkope bouwgrond. Tussen de verspreide kernen van zo'n niet of nauwelijks verstedelijkte nederzetting was ruimte voor grootschalige industrievestiging. Dit maakte het ontstaan mogelijk van een industrieel cluster van

fabrieken en arbeiderswijken, en vaak ook wijken voor het hogere personeel, fabrikantenvilla's en soms openbare gebouwen en voorzieningen. Spoorlijnen en kanalen verzekerden de grootschalige aanvoer van grondstoffen en de afvoer van producten. Vaak werd in korte tijd een groot aantal industriegebieden en arbeiderswijken of company towns uit de grond gestampt binnen een stedelijke structuur die daar niet op was berekend, wat in veel gevallen tot fragmentatie leidde.

De gerichtheid op een beperkt aantal producten maakte de gespecialiseerde industriesteden kwetsbaar: vanaf het midden van de jaren 1960 vond grootschalige industriële herstructurering plaats. Sinds de economische crisis van 1973 is sprake van de-industrialisatie in de meeste Nederlandse regio's.¹² In de loop van de tijd zijn alle industriesteden hun specifieke industriële karakter kwijtgeraakt. Daarmee zijn grote economische en ruimtelijke veranderingen opgetreden. Het geheel of gedeeltelijk verdwijnen van de industrie leidde tot de noodzaak om de steden nieuwe impulsen te geven door middel van economische, sociale, culturele, stedenbouwkundige en architectonische interventies. Steden met kennisintensieve industrie, zoals Eindhoven, hadden het daarbij gemakkelijker dan bijvoorbeeld de textielsteden, omdat daaruit nieuwe bedrijven ontstaan. De erfenis van Philips bestaat niet alleen uit leegstaande fabrieken en bedrijventerreinen, maar ook uit een groot aantal bedrijven en de High Tech Campus. Enschede kreeg na de jaren 1960 impulsen door nieuwe industrievestigingen, maar ook door overheidsinterventies, zoals de opening van de TU Twente. Ook Tilburg kreeg een universiteit.

Woonsteden

Ongeveer tegelijkertijd met de industriesteden verscheen tegen het einde van de negentiende eeuw een tweede nieuwe groep: de woonsteden. Evenals de industriesteden is dit een zeer uitgesproken soort, dat sterk afwijkt van de steden die ontstonden in de middeleeuwen. Hun opbloei werd niet veroorzaakt door handel, markt of bestuursfuncties. Deze steden werden groot vanwege een hoofdfunctie als woonoord. Apeldoorn en Hilversum zijn de oudste van deze groep en worden gekenmerkt door villaparken en herenhuizen.¹³ Vanaf de jaren 1920 verschenen ook steeds meer middenstandswoningen en -wijken. Beide kwamen tot stand in een fraaie omgeving op het zand met vooral agrarisch grondgebruik, waar veel goede en goedkope bouwgrond beschikbaar was. Belangrijke voorwaarde was de aanwezigheid van een treinstation met goede verbindingen. Bij beide valt ook een

specifieke aanjager te benoemen: in Apeldoorn de aanwezigheid van het koningshuis in paleis Het Loo, die grote aantrekkingskracht uitoefende op welgestelden; in Hilversum de zeer gunstige ligging ten opzichte van zowel Amsterdam als Utrecht, wat de plaats uitermate aantrekkelijk maakte voor forenzen.

Emmen, Almere, Zoetermeer en de Haarlemmermeer mogen gerekend worden tot de jonge woonsteden, van na de Tweede Wereldoorlog.¹⁴ Hier was niet de ligging in een aantrekkelijke omgeving bepalend, maar het beleid van de rijks-overheid. Emmen, dat tevens kan worden beschouwd als de laatste industriestad, werd welbewust uitgebouwd ter versterking van de zwakke economie in Drente en de veenkoloniën. Zoetermeer en Almere werden bestemd om te gaan fungeren als overloop van respectievelijk Den Haag en Amsterdam. De Haarlemmermeer groeit in de decennia rond 2000 razendsnel doordat er een reeks Vinexwijken uit de grond wordt gestampt.¹⁵ Vergelijken we deze jonge woonsteden met de andere, dan mogen ze worden getypeerd als zeer afwijkend, ja zelfs als een curiosum of een anomalie. Er is geen economisch leven van betekenis, alleen een zee van huizen. Wat betreft de ruimtelijke ontwikkeling staan ze grotendeels op zichzelf, als resultaat van een snel veranderend – en steeds weer niet tot tevredenheid stemmend – concept van wat een geschikte woonstad zou zijn.

Besluit

Op basis van de wording van de vijftiendertig grootste steden van Nederland kunnen dus vijf groepen worden onderscheiden. De aard van de stadswording is van grote betekenis voor het tegenwoordige aanzien van steden. Voor de meeste van de twintig steden uit de middeleeuwen geldt dat de padafhankelijkheid bijzonder sterk is. Bij veel van de oudste steden bijvoorbeeld, is de situering op de ene oever van een grote rivier tot op heden bepalend voor de ruimtelijke ontwikkeling. Ook de infrastructuur en de ingrijpende veranderingen die daarin optraden, zijn van grote invloed geweest. Eeuwenlang waren waterwegen doorslaggevend. Met de aanleg van een spoornetwerk in de tweede helft van de negentiende eeuw traden in veel van de steden uit de middeleeuwen grote ruimtelijke veranderingen en verschuivingen op.

Voor het ontstaan van de nieuwe industriesteden en de eerste woonsteden vormden de spoorwegen een voorwaarde. Toen in de tweede helft van de twintigste eeuw het autosnelwegennet verscheen en de auto gemeengoed werd, traden opnieuw grootschalige veranderingen op, zowel in de oudere als de jongere steden, en de aanleg van de

jongste woonsteden werd mogelijk. Verschillen tussen steden worden dus in sterke mate bepaald door de manier waarop ze ontstonden, maar ook door de uiteenlopende landschappelijke ondergrond (klei, veen, zand en het type ontginning) en de situering ten opzichte van hoofdinfrastructuren.

Noten

¹ Het project *Atlas van de verstedelijking in Nederland* maakt deel uit van het kennisprogramma Erfgoed en ruimtelijke opgaven van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Dit programma richt zich op het leveren van kennis ten behoeve van een duurzame inbedding van het onroerend erfgoed in de (nationale) ruimtelijke opgaven. Yvonne van Mil en Marcel IJsselstijn zijn bij het project betrokken als onderzoekers, Menne Kosian en Arnaud de Waaijer als kaartenmakers. Jaap Evert Abrahamse en Reinout Rutte leiden het project.

² In M. de Boer (red.), *Erfgoedbalans 2009. Archeologie, monumenten en cultuurlandschap in Nederland* (Amersfoort 2009) is gebleken dat vergelijkende overzichtsstudies ontbreken waarin de ruimtelijke ontwikkeling van steden vanaf het ontstaan tot heden wordt geanalyseerd. Zie ook: J.E. Abrahamse, H. Baas en R. Rutte, *Hollands Erfgoed. De stand van het onderzoek naar de geschiedenis van architectuur, stedenbouw en cultuurlandschap*, OverHolland 8 (2009), 86-114.

Wel verschijnen er de laatste jaren veel historische atlanten en monografieën van Nederlandse steden. Zie daarover: R. Rutte, *Bouwstenen voor vergelijkende analyse? Stedenatlassen en het stadshistorisch onderzoek in Nederland*, *Stadsgeschiedenis* 3 (2008) 1, 71-86; R. Rutte, *Historische atlanten, stadsmonografieën en het onderzoek naar de ruimtelijke transformatie van Nederlandse steden*, OverHolland 8 (2009), 116-131.

Helaas ontbreekt het ook aan een actuele bibliografie van de Nederlandse stedengeschiedenis. G. van Herwijnen (red.), *Bibliografie van de stedengeschiedenis van Nederland* (Leiden 1978) is inmiddels meer dan dertig jaar oud. Zie wel, inclusief uitgebreide literatuurlijsten: R. Rutte en H. van Engen (red.), *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht* (Hilversum 2005); E. Taverne en I. Visser (red.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden* (Nijmegen 1993).

³ R. Rutte, *Stadslandschappen. Een overzicht van de stadswording in Nederland van de elfde tot de vijftiende eeuw*, in: R. Rutte en H. van Engen (red.), *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht* (Hilversum 2005), 143-170.

⁴ R. Rutte, *Groei en krimp in de Hollandse stad. Stadsuitbreidingen, stedenbouw en ontstedelijking in Holland van de veertiende tot de negentiende eeuw*, OverHolland 3 (2006), 27-55.

⁵ Zie over de stedenbouwkundige ontwikkelingen vanaf 1850: L. de Klerk, *De modernisering van de stad 1850-1914. De opkomst van de planmatige stadsontwik-*

keling in Nederland (Rotterdam 2008); H. van der Cammen en L. de Klerk, *Ruimtelijke ordening. Van grachtengordel tot Vinex-wijk* (Utrecht 2003); M. Ubink en T. van der Steeg, *Bloemkoolwijken. Analyse en perspectief* (Amsterdam 2011); H. Lörzing e.a., *Vinex! Een morfologische verkenning* (Den Haag 2006).

⁶ Rutte, *Stadslandschappen*.

⁷ A. Thurkowi e.a., *Atlas van Nederland. Deel 2: Bewoningsgeschiedenis* (Den Haag 1984); B. de Pater, *Van land met steden tot stedenland. Een kleine historische stadsgeografie van Nederland*, *Historisch Geografisch Tijdschrift* 7 (1989) 2, 41-56.

⁸ N. Brand, *De Randstad volgens de ranksize rule. Acht eeuwen verstedelijking in het westen van Nederland*, *Holland Historisch Tijdschrift* 41 (2009) 3, 168-186.

⁹ Zie over Amsterdam, Rotterdam en Den Haag bijvoorbeeld: B. Speet, *Historische atlas van Amsterdam. Van veendorp tot hoofdstad* (Amsterdam 2010); M.

Carasso-Kok (red.), *Geschiedenis van Amsterdam* (vijf delen) (Amsterdam 2004-2007); J.E. Abrahamse, *De grote uitleg van Amsterdam. Stadsontwikkeling in de zeventiende eeuw* (Bussum 2010); P. van de Laar en

M. van Jaarsveld, *Historische Atlas van Rotterdam. De groei van de stad in beeld* (Amsterdam 2004);

A. van der Schoor, *Stad in aanwas. Geschiedenis van Rotterdam tot 1813* (Zwolle 1999); P. van der Laar, *Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw* (Zwolle 2000);

S. van Schuppen, *Historische atlas van Den Haag. Van Hofvijver tot Hofioren* (Amsterdam 2006);

J.G. Smit e.a. (red.), *Den Haag: geschiedenis van de stad* (drie delen) (Zwolle 2004-2005).

¹⁰ M. de Schmidt en E. Wever, *De Nederlandse industrie: positie, spreiding en structuur* (Assen/Maastricht 1987), 59-75.

¹¹ P. Nijhof, *De ontwikkeling van Nederland tot industrieland*, in: P. Nijhof e.a., *Op zoek naar ons industrieel verleden: Gids langs monumenten en bedrijf en techniek* (Haarlem 1986), 9-16. De Zaanstreek is een uitzondering. Vanaf de vroege zeventiende eeuw werd langs de Zaanoevers een enorm gebied in gebruik genomen voor scheepswerven, bouwbedrijven, zaag- en industriemolens en andere bedrijvigheid. Sittard-Geleen en Heerlen werden in hun ontwikkeling gestuurd door de daar aanwezige delfstoffen. Dit leidde tot de grootschalige bouw van mijnen en mijnkoloniën op afstand van de bestaande stedelijke centra. De koloniën lagen tussen de oude kernen, buurtschappen en mijnen.

¹² De Schmidt en Wever, *De Nederlandse industrie*, 59-75.

¹³ C. Frank, F. Haans en H. Ummels, *Apeldoorn. Architectuur en stedenbouw 1850-1940* (Zwolle/Apeldoorn 1997); J. de Haan, *Gooische villaparken. Ontwikkeling van het buitenwonen in het Gooi tussen 1874 en 1940* (Haarlem 1990).

¹⁴ Van de Cammen en De Klerk, *Ruimtelijke ordening*, 163-231.

¹⁵ I. Suárez (red.), *Analyse atypische stedelijkheid in Haarlemmermeer* (Haarlemmermeer 2008). ■