

Planvorming en stadsuitbreiding in de 19e eeuw nader bekeken en vergeleken

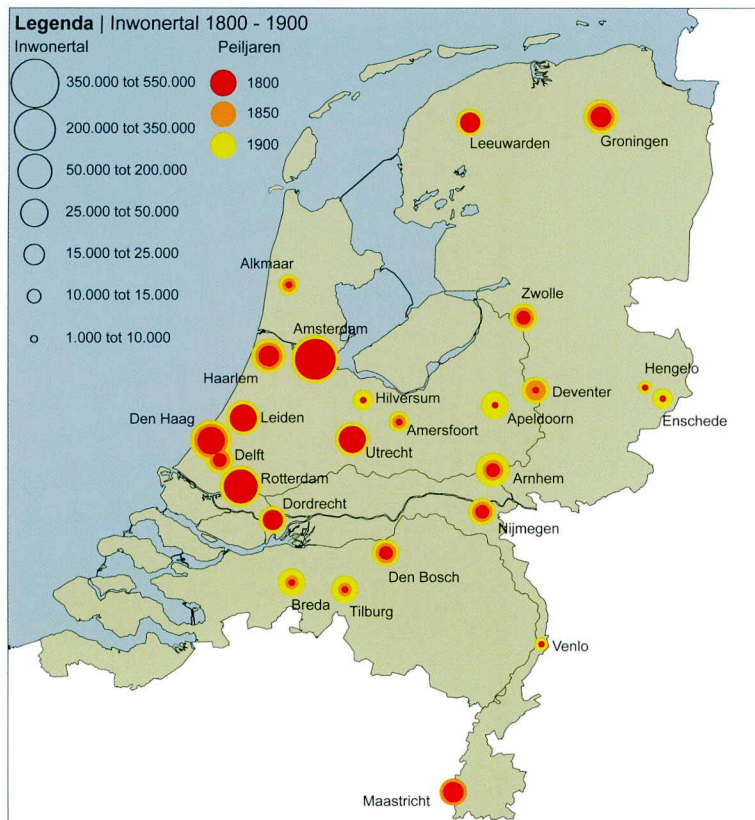
YVONNE VAN MIL

Na anderhalve eeuw stilstand begonnen steden in de 19e eeuw, als reactie op de industriële ontwikkelingen en explosieve bevolkingstoename, weer te groeien. Tegelijkertijd kregen ze de mogelijkheid hun oude, vaak vervallen vestingwerken af te breken. In de afgelopen decennia zijn er meerdere studies verschenen (zoals Van der Cammen en De Klerk, 2003 en De Klerk, 2008)¹, waarin voornamelijk op basis van ambitieuze plannen (Utrecht, Arnhem en Haarlem) en de ontwikkelingen in de grote steden (Amsterdam, Rotterdam en Den Haag) een algemeen beeld wordt geschetst van de stadsuitbreiding in de 19e eeuw. In dit artikel wordt dit beeld vergeleken met de ontwikkelingen van 25 steden die in de 19e eeuw een ingrijpende transformatie doormaakten en tot de grote of middelgrote steden van Nederland behoren.² Wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen deze steden en welke (f)actoren hebben hier invloed op gehad? Hoe heeft de planvorming een rol gespeeld bij de ontwikkeling van de steden en hoe is dit terug te zien in de huidige stad?³

De vestingwerken vormden lange tijd een duidelijke fysieke grens waarbinnen steden zich konden ontwikkelen. Aan het begin van de 19e eeuw werden de steden die niet van militair belang waren van hun plicht ontheven om de verdedigingswerken te onderhouden (De Klerk, 1999, p. 198). Ze kregen officieel toestemming om hun wallen te slechten, de singelgrachten te dempen en de vrijgekomen gronden te bebouwen. In Utrecht, Haarlem en Arnhem werd op initiatief van de gemeenteraad door de tuinarchitecten J.D. Zocher sr. (1763-1817) en jr. (1791-1870) een ambitieus plan opgesteld voor de ontmanteling van de vestingwerken.

Voor een deel van de steden bleef de militaire functie gehandhaafd. Tussen 1814 en 1859 werden er zelfs nieuwe verdedigingswerken aangelegd en bestaande versterkt. De Hollandse Waterlinie in Noord-Nederland werd hersteld en er werd een nieuw landelijke verdedigingsstelsel aangelegd, zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Grebbelinie, de IJssellinie en

de Stelling van Amsterdam. In de landsverdediging bleven de vestingsteden in het oosten van Noord-Nederland en Zuid-Nederland van belang (Van Voorden, 1983, p. 94). Na de invoering van de Vestingwet in 1874 kregen ook deze steden de mogelijkheid hun vestingwerken af te breken. De vrijgekomen gronden werden door het Ministerie van Oorlog via de Dienst Domeinen verkocht aan de gemeenten. Voor de onderhandelingen tussen het Rijk en de gemeenten werd de architect en stedenbouwer F.W. van Gendt (1831-1900) door het Ministerie van Financiën aangesteld als 'Ingenieur voor de Ontmanteling der Vestingen'. In deze functie maakte Van Gendt een ontmantelings- en uitbreidingsplan voor twaalf steden, waaronder Groningen, Deventer, Nijmegen, Breda, Den Bosch, Venlo en Maastricht. Zijn plannen dienden in de meeste steden enkel als grondslag voor het beramen van de grondwaarden en werden in een later stadium vaak gewijzigd door de stadsarchitect van de desbetreffende gemeente of stedenbouwkundige in

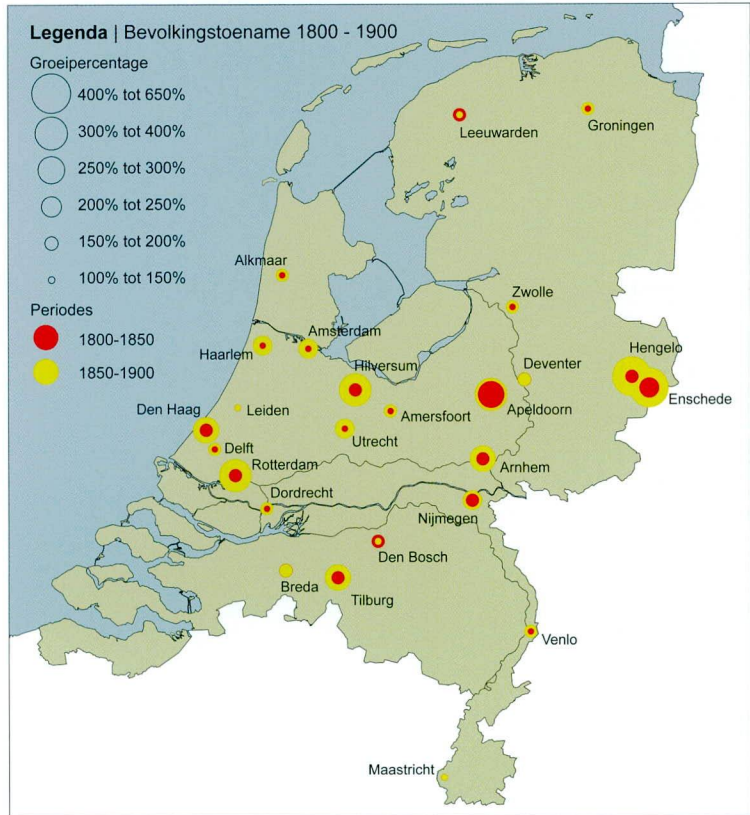


§ Kaart met het inwonertal van 25 steden tussen 1800 en 1900. Samenstelling Yvonne van Mil, 2012.

tijdelijke functie, zoals in Groningen, Maastricht en Nijmegen (Finaly, 1996, p. 11). Na het slechten van de vestingwerken hadden steden de mogelijkheid uit te breiden. In de steden met het hoogste inwonertal werd op initiatief van het gemeentebestuur een algemeen uitbreidingsplan opgesteld. Het bestuur van de eerder genoemde steden Utrecht, Haarlem en Arnhem liet een uitbreidingsplan opstellen door de stadsarchitect of directeur van de gemeentelijke dienst. In Haarlem werd een (straten) plan (1874) opgesteld door de stadsarchitect J.E. van den Arend en de tuinarchitect L.P. Zocher (1820-1915). In 1879 presenteerde de directeur Gemeentewerken van Utrecht C. Vermeijs het 100-stratenplan en in Arnhem kreeg de stadsarchitect H.J. Heuvelink (1806-1867) in 1849 de opdracht een gemeentelijk uitbreidingsplan op te stellen. Ook in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag

liet het stadsbestuur een (ambitieuze) uitbreidingsplan opstellen. De stadsbestuurders van de drie grote steden zagen, door de explosieve bevolkingsgroei, de vele onsamenhangende particuliere stadsuitbreidingen en de slechte hygiënische omstandigheden, zich genoodzaakt een algemeen uitbreidingsplan op te stellen. In Rotterdam ontwierp de stadsarchitect W.N. Rose (1801-1877) enkele stedenbouwkundige plannen. Voor de stadsuitbreiding in Amsterdam maakte de stadsingenieur J.G. Niftrik (1833-1910) en later ook de directeur Publieke Zaken ir. J. Kalff (1869-1935) een plan. In Den Haag liet het stadsbestuur de directeur van de Dienst Gemeentewerken I.A. Lindo (1848-1941) een uitbreidingsplan opstellen. In de afgelopen decennia zijn deze plannen in verschillende publicaties uitvoerig beschreven (onder andere in De Klerk, 1999, pp. 260-261; en Van der Cammen & De Klerk, 2003, pp. 52-72).

S Kaart van de groei van 25 steden tussen 1800 en 1900. Samenstelling Yvonne van Mil, 2012.



Het hier beknopt geschetste beeld van de planvorming bij de stadsuitbreiding in de 19e eeuw lijkt verband te houden met het aantal inwoners; in de steden met het hoogste inwoneraantal lieten stadsbestuurders ambitieuze uitbreidingsplannen opstellen. In de minder omvangrijke steden verliep de stadsuitbreiding minder planmatig.

Dit gaat echter niet altijd op: rond 1800 telt Arnhem bijvoorbeeld aanzienlijk minder inwoners dan Leiden. Toch werden in Arnhem ambitieuze ontmantelings- én uitbreidingsplannen opgesteld, terwijl in Leiden de algemene planvorming uitbleef. Wanneer er gekeken wordt naar het reële groeipercentage van het inwonertal moet er geconcludeerd worden dat andere factoren wellicht een rol hebben gespeeld bij de planvorming; het inwonertal van Leiden neemt in de 19e eeuw in beperkte mate toe, terwijl in Arnhem dit aantal ver-

vijfvoudigd. Door de steden op basis van enkele (al aanwezige) factoren, zoals landschappelijke ondergrond, infrastructuur en ligging, in te delen in vier groepen kan de stadsuitbreiding en planvorming nader worden bekeken en vergeleken. Welke factoren hebben een rol gespeeld bij de planvorming, en heeft deze vervolgens invloed gehad op de bevolkingsgroei die daarna optrad?

WOONSTEDEN

Nijmegen, Arnhem, Haarlem, Apeldoorn en Hilversum kunnen worden aangemerkt als typische woonsteden. Ze hebben alle een mooie ligging in het landschap, een zandachtige ondergrond en beschikken over een goede treinverbinding. In de planvorming zijn ook overeenkomsten: de uitbreidingsplannen zijn gericht op het creëren van aantrekkelijke woonlocaties voor de stedelijke elite. Er zijn ook

§ Kaart met de vier soorten steden, weergegeven in combinatie met de ontwikkeling van het spoorwegnet en de ondergrond. Samenstelling Yvonne van Mil, 2012.



verschillen, die grotendeels worden bepaald door de voorgeschiedenis van de steden. De stadswording zette in Arnhem, Haarlem en Nijmegen in rond de 13e eeuw en aan het begin van de 19e eeuw waren dit vestingsteden van enige omvang. Op initiatief van het Rijk of gemeentebestuur werden voor deze steden (ambitieuze) ontmantelings- en uitbreidingsplannen opgesteld. Zoals hierboven in het algemene beeld werd beschreven is de planvorming voor Haarlem in de eerste helft van de 19e eeuw vergelijkbaar met Arnhem. Beide waren rond 1860 voorzien van een goede spoorverbinding met de vier grote steden en konden aan het begin van de 19e eeuw al over hun

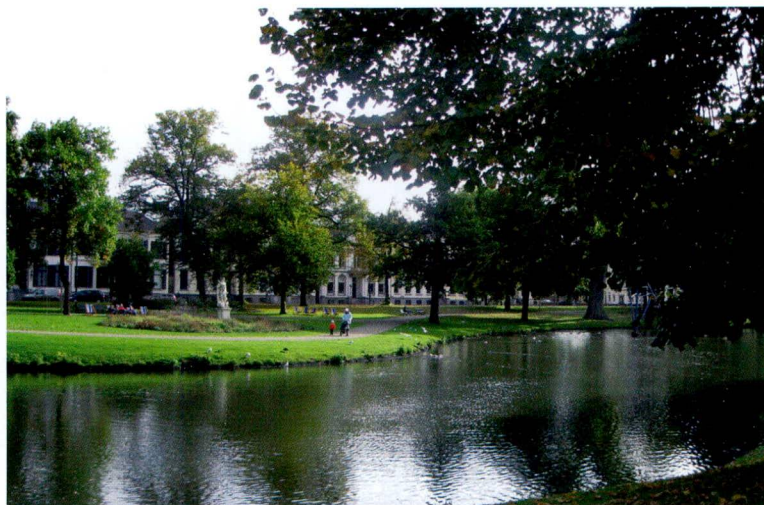
vesting beschikken. Arnhem beschikte als eerste over een ontmantelingsplan. J.D. Zocher sr. voltooide zijn ontwerp al in het eerste decennium van de 19e eeuw. Bij de ontmanteling ging het in eerste instantie niet om het verkrijgen van nieuwe bouwgrond, maar om de verfraaiing van de stad. Op basis van zijn ontwerp, het 'Plan van de te Slegtene Buitenwerken van de Stad Arnhem' werden in 1817 de vestingwerken deels geslecht. Om het plan uitvoerbaar te maken werden in de jaren 1810 door de ingenieur Beyerinck bouwpercelen aan het plan toegevoegd, welke werden verkocht aan particulieren en bebouwd met herenhuizen en villa's.⁴ Enkele decennia later, in

1849, toen de meeste steden nog binnen hun vestingwerken lagen of plannen lieten opstellen voor de verfraaiing van de stad, kreeg de stadsarchitect H.J. Heuvelink (1806-1867) de opdracht een gemeentelijk uitbreidingsplan op te stellen.

Arnhem was door zijn ligging aan de zuidrand van de Veluwe een aangename woonlocatie en het stadsbestuur probeerde met dit plan welgestelde burgers naar de stad te trekken. Daarnaast moest een zuidelijk deel van de vestingwerken (langs de Rijnover) nog worden gesloopt. In 1853 presenteerde Heuvelink zijn ontwerp, dat met de aanleg van een nieuwe kade langs de Rijn (de Rijnkade), nieuwe singels en brede straten de stad allure moest geven. Het plan van Heuvelink was, zoals gebruikelijk voor de invoering van de Woningwet in 1901, enkel een stratenplan en voorzag niet in de aanleg van bebouwing. Dat werd overgelaten aan particulieren. Het stadsbestuur bemoeide zich alleen met de aanleg van de delen die het aanzien en het gezicht van de stad in hoge mate bepaalden, zoals de buitensingels en de nieuwe Rijnkade (Lavooij, 1990, p. 34). Deze zijn nog steeds te herkennen in de huidige stadsplattegrond, zoals de Badhuisstraat – Rietgrachtstraat en enkele uitvalswegen waaronder Boulevard Heuvelink en de Parkstraat.

Nijmegen kon door militaire belangen pas in de tweede helft van de 19e eeuw over haar vestingwerken beschikken, wat invloed had op de planvorming. Na de bouw van een station, rond 1880, begon de stad uit te breiden. Daarbij werd bewust ingezet op de beter gesitueerden. In opdracht van het Rijk maakte Van Gendt een ontmantelings- en uitbreidingsplan, maar de gemeente liet alternatieve plannen opstellen door de projectontwikkelaar en stedenbouwer L.A. (Bert) Brouwer (1844-1891) en ingenieur W.J. Brender à Brandis (1845-1925). Deze borduurden voort op het plan van Van Gendt. Op basis van de drie plannen werden de bolwerken omgevormd in een riante woonomgeving en in een halve cirkel rond de bestaande stad werd een brede boulevard met plantsoenen aangelegd, waarlangs particulieren hun villa's en herenhuizen bouwden (De Klerk, 1999, pp. 210-212).

Apeldoorn en Hilversum waren aan het begin van de 19e eeuw nog kleine dorpjes met hoofdzakelijk agrarische functies. Beide lagen in een fraaie omgeving op het zand – Apeldoorn op de Veluwe en Hilversum in het Gooi – waar veel goede en goedkope bouwgrond beschikbaar was. Door de komst van een treinstation met goede verbindingen rond 1880 en de nabijheid van grote steden als Amsterdam en Utrecht waren dit ideale vestigingslocaties.



§ Singelpark in Arnhem, naar ontwerp van J.D. Zocher (foto: Yvonne van Mil).

ties voor de stedelijke elite van de overbevolkte grote steden. In deze steden namen particuliere projectontwikkelaars het initiatief; ze kochten de goedkope zandgronden en veranderden deze in villaparken. In Apeldoorn bijvoorbeeld kocht de grootgrondbezitter Van der Houven het voormalig landgoed De Pasch ten noorden van het dorp, waar hij in 1874 de villawijk Oranjepark realiseerde. Vier jaar later, waarschijnlijk nadat hij winst had gemaakt met de verkoop van woningen en percelen, schonk hij het park (dat na de gronduitgifte alleen nog maar geld kost voor het beheer) aan de gemeente. Tussen 1880 en 1900 verschenen er rondom het dorp meer villawijken en stadsparken, zoals het Emmapark (circa 1880) en het Wilhelminapark dat omstreeks 1890 werd gerealiseerd (Frank, Haans & Ummels, p. 57). De ontwikkelingen in Hilversum zijn vergelijkbaar.

Door de woonsteden met elkaar te vergelijken kan worden geconcludeerd dat de al aanwezige factoren, mooie ligging in het landschap, zandachtige ondergrond en de komst van een goede treinverbinding bepalend waren voor de planvorming. Deze lijkt tevens te hebben bijgedragen aan de (sterke) bevolkingstoena-

me. In Apeldoorn en Hilversum is deze groei vele malen groter dan in de drie 'oude woonsteden'. Dit is waarschijnlijk deels te verklaren door het ontbreken van oude vestingwerken, die steden lange tijd belemmerde in hun stadsuitbreiding, en de invloed van de gemeentelijke overheid. Met de invoering van de Gemeentewet in 1851 kregen gemeenten in plaats van een regulerende een besturende en leidende rol. Door deze omslag verworven gemeentelijke overheden geleidelijk meer invloed op de ontwikkeling van hun stad of dorp. Belangrijk in dit proces was de professionalisering van het bestuur. Daarbij werden tal van nieuwe gemeentelijk diensten opgericht, zoals de dienst Gemeentewerken. De grotere gemeenten liepen daarin voorop (De Klerk, 1999, pp. 142-143). In kleinere gemeenten, zoals Hilversum en Apeldoorn had het professionaliseren van het bestuurlijk apparaat minder urgentie. Particulieren hadden hierdoor meer vrijheden – minder bureaucratie – bij hun planvorming. Daarnaast was de komst van nieuwe inwoners en het initiatief van particulieren waarschijnlijk een gewenste ontwikkeling, die door de gemeenten werd aanvaard.

S Plattegrond van Arnhem uit 1853 met geplande stadsuitleg, H.J. Heuvelink (bron: Gelders Archief).





§ Agnetapark in Delft, naar ontwerp van L.P. Zocher (foto: Yvonne van Mil).

INDUSTRIESTEDEN

Tot de groep industriesteden kunnen enkele oude steden (Delft, Leiden en Maastricht) en enkele nieuwe (Enschede, Hengelo en Tilburg) worden gerekend. De belangrijkste overeenkomst tussen deze steden is dat industrievestiging de voornaamste oorzaak was van de toename van het inwonersaantal. Desalniettemin vormde in vrijwel alle steden de industriële expansie een belangrijke basis voor bevolkingstoename, maar in de hierboven genoemde steden is deze prominenter en lijkt het de grootste aanleiding te zijn. In deze steden namen fabrikanten of industriëlen het initiatief in de stadsuitbreiding. Het verschil tussen de steden wordt – net als bij de woonsteden – bepaald door hun voorgeschiedenis.

In Delft, Leiden en Maastricht zette de stadswording in rond de 12e en 13e eeuw en rond 1800 waren dit vestingsteden van enige omvang. Na anderhalve eeuw stilstand leidde de industrialisatie in de 19e eeuw opnieuw tot toename van het aantal inwoners. De ligging ten opzichte van de waterinfrastructuur en later het spoorwegennetwerk was hiervoor bepalend. Delft en Leiden konden al aan het begin van de 19e eeuw over hun vesting beschikken. Op initiatief van de gemeenten werden de vestingwerken (gefaseerd) geslecht en wer-

den op de vrijgekomen gronden door de gemeente of particulieren stadsparken, woningen en fabrieken aangelegd. Vanaf 1870 ontwikkelde de industrie zich prominent in Delft met de Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek (1869) en de Nederlandse Oliefabriek (1883). Een bijzonder voorbeeld van particulier initiatief is het Agnetapark in Delft, dat in 1882 op initiatief van de directeur van de Delftse Gistfabriek, J.C. van Marken werd gerealiseerd. De tuinarchitect L.P. Zocher (1820-1915) en de architecten E. Gugel en F.L.M. Kerkhoff maakten het ontwerp (Boekraad, e.a., 2009, pp. 100-101). In Leiden ontwikkelde in dezelfde periode de textiel- en machine-industrie zich aan de rand van de stad.

Maastricht kon pas na 1874 uitbreiden. Voor het slechten van de verdedigingwerken maakte Van Gendt een ontmantelings- en uitbreidingsplan. De gemeente liet door de stadsbouwmeester A.J.F. Cuypers een alternatief plan opstellen. Net als in Nijmegen kwam ook dit alternatieve plan in grote lijnen overeen met het plan van Van Gendt, zoals met de aanleg van de ringweg rond de oude stad. In 1881 maakte Van Gendt een tweede plan, maar uiteindelijk werden slechts enkele onderdelen uit de drie plannen gerealiseerd (Finaly, 1999, pp. 70-79). In Maastricht speelde met name de ke-

§ Noordsingel in Rotterdam, naar ontwerp van de firma Zocher (foto: Yvonne van Mil).



ramische industrie een prominente rol bij de ontwikkeling van de stad. Hier realiseerde P. Regout, de directeur van de aardewerfabriek Sphinx, woningen voor zijn arbeiders, het zogenaamde Cité Ouvrière (1863). Ondanks de rijke voorgeschiedenis en goede ligging ten opzichte van infrastructuur, was er in deze oude industriesteden geen sprake van explosieve bevolkingsgroei, in tegenstelling tot de nieuwe industriesteden.

De ontwikkeling van Enschede, Hengelo en Tilburg is vergelijkbaar. Halverwege de 19e eeuw waren het nog dorpen, die door hun ligging op goedkope zandgrond, de aanwezigheid van veel goedkope arbeidskrachten en de aanleg van goede infrastructuur werden gezien als aantrekkelijke vestigingslocaties voor fabrikanten.⁵ Na de komst van een station omstreeks 1870 begonnen de dorpen sterk uit te breiden met de realisatie van (textiel)fabrieken, arbeiderswijken, middenstanderswijken en fabrikantenvilla's. Het initiatief kwam vaak van één of enkele fabrikantenfamilies. In Hengelo bijvoorbeeld hadden de Gebroeders Stork & Co een groot aandeel in de stadsuitbreiding. Het bekendste project dat mede door deze familie werd gerealiseerd is de woonkolonie 't Lansink. In 1865 gaf de Hengelose bouwvereniging de architect K.J. Muller (1857-1942) de op-

dracht een huisvesting te ontwerpen waar arbeiders, beampten en directieleden gezamenlijk konden wonen. De tuinarchitecten P.H. Watez (1871-1953) en L.A. Springer (1855-1940) werkten mee aan het ontwerp. De firma Stork financierde het project. Aan het begin van de 20e eeuw (1911-1914) werd 't Lansink gerealiseerd (Wennekes & Broekmans, 2002, p. 152; De Klerk, 1999, p. 97).

De verklaring voor de explosieve bevolkingsgroei in de nieuwe industriesteden is vergelijkbaar met de woonsteden Apeldoorn en Hilversum. Door de ligging op goedkope zandgrond, de aanwezigheid van goedkope arbeidskrachten, het ontbreken van oude vestingwerken en het beleid van de gemeentelijke overheid waren dit ideale vestigingslocaties. De plannen die de fabrikanten in deze steden lieten opstellen of financierden hebben grote invloed gehad op de sterke bevolkingstoename. In Delft, Leiden en Maastricht heeft de planvorming daarentegen veel minder invloed gehad en nam het inwonersaantal maar in beperkte mate toe.

DE GROOTSTE STEDEN

Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht hadden in de 19e eeuw het hoogste aantal inwoners. Het reële groeipercentage was in deze

steden echter beperkt. Toch werden er op initiatief van de stadsbesturen grootse uitbreidingsplannen opgesteld. In de planvorming zijn overeenkomsten te herkennen, maar er zijn ook verschillen.

Aan het begin van de 19e eeuw konden Amsterdam, Rotterdam en Utrecht al over hun eigen verdedigingswerken beschikken. In Den Haag ontbrak een dergelijke fysieke barrière. In de twee grootste steden Amsterdam en Rotterdam verliep het slechten van de vesting gefaseerd en zonder een vooraf opgesteld plan (Prins, 1993, pp. 91-131). Tot halverwege de 19e eeuw hadden, net als in de andere gemeenten, particulieren de leiding in de stadsuitbreiding, waardoor regelmaat in de stadsuitleg ontbrak en de hygiënische omstandigheden slecht waren. Na de invoering van de Gemeentewet in 1851 werden de gemeentelijke diensten geprofessionaliseerd en namen de stadsbesturen wel het initiatief in de stadsuitbreiding.


In Rotterdam ontwierp de stadsingenieur W.N. Rose, naast enkele uitbreidingsplannen (het Nieuwe Werk in 1843, het Coolpolderplan in 1843 en het plan Feijenoord in 1843), een ambitieus plan ter verbetering van de hygiënische toestand. Dit plan, het (Tweede) Waterproject (1845) bestond uit een stelsel van singels buiten de stad, die moesten dienen als riolering. Nadat het voormalige 'stadstimmerhuis' in 1855 was omgevormd tot dienst Gemeentewerken werd het project tussen 1856 en 1866 gerealiseerd. De firma Zocher ontwierp een parkachtige aankleding voor de singels, ter verfraaiing van de stad. Hiermee hoopte de gemeente het woonklimaat te verbeteren, zodat welgestelde burgers zich in de stad zouden vestigen of binnen de gemeentegrenzen zouden blijven (Van der Cammen & De Klerk, 2003, pp. 52-62). In Amsterdam werd de traditionele gemeentelijke dienst, die werk in eigen beheer uitvoerde, tussen 1852 en 1857 geprofessionaliseerd tot een die werken ging voorbereiden, openbaar aanbesteden en toezag op de uitvoering (De Klerk, p. 149). Het in 1866 ontworpen plan van de stadsingenieur J.G. Niftrik werd door het stadsbestuur afgewezen.

Het plan was ontworpen naar monumentale voorbeelden van de grote Europese hoofdsteden en getuigde volgens het bestuur van weinig realiteitszin. In 1875 werd het veel praktische plan van de directeur van de Dienst der Publieke Werken, J. Kalff wel aanvaard. Ondanks dat het ontwerp vooral was gericht op de uitvoerbaarheid, was ook dit plan opgesteld met als doel het behoud van een geordende en 'schone' stad.⁶

In beide steden zijn de uitbreidingsplannen, de door Kalff geplande ring van buurten rond de oude stad (van west naar oost: Staatsliedenbuurt, Frederik Hendrikbuurt, Da Costa-buurt, Helmerbuurt, Vondelbuurt, Oosterparkbuurt en de Dapperbuurt) en de singels van Rose in Rotterdam (onder andere de Westersingel, Spoorring, Noordsingel, Crooswijksesingel en Boezemsingel), nog duidelijk terug te zien in de huidige stad en stadsplattegrond. Zoals hier boven in het algemene beeld al werd vermeld is er in de afgelopen decennia veel over deze plannen geschreven, wat niet wil zeggen dat deze plannen exemplarisch zijn voor de planvorming en stadsuitbreiding in de 19e eeuw. Het zijn eerder uitzonderingen. De bevolking van Rotterdam groeide in de 19e eeuw beduidend sterker dan in Amsterdam. Dit is mede te verklaren door het graven van de Nieuwe Waterweg en de aanleg van nieuwe havens, waardoor de werkgelegenheid sterk toenam.⁷

In de twee andere grote steden verliep de planvorming bij de stadsuitbreiding anders. In Den Haag ging de groei gepaard met de vestiging van overheidsfuncties. In 1814 werd bijvoorbeeld de stad weer aangewezen als residentie van het Huis van Oranje en waren de nationale regering en het provinciale bestuur van de provincie Holland er gevestigd. In Utrecht ging de bevolkingsgroei gepaard met de voortzetting van bestaande functies, zoals Gedeputeerde Staten en het provinciale Gerechtshof. De aanwezigheid van deze bestuurlijke instellingen stimuleerde de werkgelegenheid (Brand, 2012, pp. 250-251). In de planvorming zijn overeenkomsten, maar ook verschil-



 Rijsterborgherpark in Deventer, naar ontwerp van L.A. Springer (foto: Yvonne van Mil).

len waar te nemen. In de eerste helft van de 19e eeuw lijken de ontwikkelingen in Utrecht op die van de woonsteden Arnhem en Haarlem. Het ontmantelings- en uitbreidingsplan van J.D. Zocher jr. uit 1829 omvatte naast de gehele slechting van de vestingmuren en de aanleg van een fraaie stadswandeling op de oostelijke en zuidelijke vestinggronden, ook de bouw van herenhuizen voor welgestelde burgers op het noordelijk en westelijk deel. Het stadsbestuur beoogde met het plan haar positie ten opzichte van de andere grote steden te verbeteren. In 1829 werd begonnen met de afbraak van de stadsmuur en tussen 1830 en 1833 werden de plantsoenen aangelegd. Van de ambitieuze plannen om nieuwe woningen te bouwen is uiteindelijk weinig gerealiseerd (Van der Woud, 1982, pp. 442-446; Krabbe,

2007, pp. 456-457). In de tweede helft van de 19e eeuw werd, net als in Amsterdam en Rotterdam, door de directeur Gemeentewerken C. Vermeijs een uitbreidingsplan opgesteld, het 100-stratenplan (1879). Dit plan moest de particuliere bouwinitiatieven in banen leiden en het ontstaan van sloppen tegen gaan (Van Santen, 1990, p. 11).

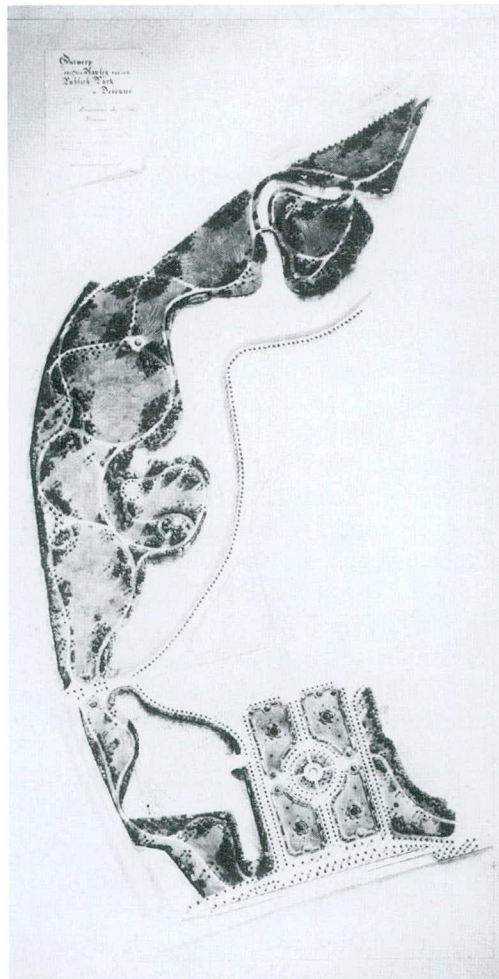
In Den Haag werd een vergelijkbaar uitbreidingsplan opgesteld, alleen liet dit lang op zich wachten. De Haagse Dienst Gemeentewerken had in de 19e eeuw weinig invloed op de stadsuitbreiding. Dit is waarschijnlijk veroorzaakt doordat de gemeentelijke diensten pas in het laatste decennium werden geprofessionaliseerd. Daarnaast maakte de afwezigheid van vestingwerken de noodzaak een plan op te stellen minder urgent. Voor particulieren was de barrière om uit te breiden buiten de singelgracht – die in Den Haag diende als verdedigingswerk en stadsgrens – daardoor vele malen kleiner; aan het eind van de 19e eeuw was het bebouwde oppervlak door particuliere bouwinitiatieven ruimschoots verdubbeld. Pas na het aantreden van de nieuwe directeur van de Dienst Gemeentewerken I.A. Lindo (1848-1941) werd er aanstalten gemaakt met het opstellen van uitbreidingsplannen.⁸ In 1896 presenteerde hij zijn eerste plan, dat de vele reeds gebouwde particuliere bouwinitiatieven beter op elkaar moest laten aansluiten en de nog te bouwen initiatieven in banen moest leiden. Hiervoor ontwierp hij, vanaf het bestaande orthogonale grid, een hoofdwegenstructuur van diagonale wegen, zoals de Van Ruijsdaelstraat, de Paul Krugerlaan, Schalk Burgerstraat, Wouwermanstraat en verkeerswegen in de Binckhorst, Bezuidenhout en Benoordenhout (Linders & Freijser, 1991, p. 45). In de huidige stadsplattegrond is het diagonale grid nog steeds bepalend voor de ruimtelijke structuur van de stad. Het statenplan van C. Vermeijs voor Utrecht heeft minder invloed gehad op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, maar het ontmantelingsplan van Zocher daarentegen is nog steeds goed zichtbaar op de huidige stadsplattegrond.

OVERIGE STEDEN

Binnen de groep steden die niet behoren tot de hierboven genoemde categorieën zijn ook parallellen te herkennen, die grotendeels worden bepaald door de ligging en daarmee ook de militaire belangen van de steden. Alkmaar, Dordrecht, Zwolle, Amersfoort en Leeuwarden hadden door hun ligging achter de grote verdedigingslinies of in het midden en noorden van Nederland weinig militair belang en konden hierdoor aan het begin van de 19e eeuw over hun eigen vesting beschikken.⁹ Op initiatief van de gemeenten werden de vestingwerken (gefaseerd) geslecht en werden delen van de vrijgekomen gronden ingericht als stadspark. Op de overige gronden realiseerden particulieren woningen, publieke gebouwen en fabrieken. In Alkmaar bijvoorbeeld werden op initiatief van de gemeenteraad de zuid- en westzijde van de oude vestinggronden ingericht als stadspark. Op het noordelijk deel (langs de Kanaalkade) werden op particulier initiatief onder andere nieuwe industrieën gerealiseerd (Bitter, de Jong-Lambregts & Roozendaal, 2009, p. 379).

Deze steden maken ook een vergelijkbare bescheiden groei door, met uitzondering van Leeuwarden; in de eerste helft van de 19e eeuw groeit het inwonertal sterker ten opzichte van de andere vier steden, in de tweede helft stagneerde de groei. Dit is waarschijnlijk te verklaren doordat in de eerste helft van de 19e eeuw in de noordelijke kustprovincies een algemene commercialisering van de agrarische sector plaatsvond. In deze periode werd Leeuwarden provinciehoofdstad van Friesland en profiteerde zij als handelsstad van deze bloeiperiode. Dit stagneerde in de tweede helft van de 19e eeuw, vooral als gevolg van de landbouwcrisis rond 1880 (Knippenberg & De Pater, 1988, p. 102-103).

Voor de overige steden die pas na 1874 over hun vesting konden beschikken, Groningen, Deventer, Breda, Den Bosch en Venlo maakte F.W. van Gendt een ontmantelings- en uitbreidingsplan. De invloed van de plannen van Van Gendt zijn in deze steden nog zichtbaar,



§ Ontwerptekening door L.A. Springer voor de aanleg van het Rijsterborgherpark, alsmede voor een (niet uitgevoerd) plantsoen op de Noordenbergsingel, Deventer 1886-1887 (bron: Stadsarchief Deventer).

maar in mindere mate dan in de eerder genoemde steden Maastricht en Nijmegen. In Groningen liet het stadsbestuur een alternatief plan opstellen door Bert Brouwer. Zijn plan borduurde voort op de plannen van Van Gendt en werd uiteindelijk alleen op het zuidelijk deel van de voormalige vesting gerealiseerd. Net als in andere steden liet de gemeente op de andere delen stadsparken aanleggen,

zoals het Noorderplantsoen en het Zuiderpark (Finaly, 1996, p. 53-55). Van Niftrik ontwierp in 1899 een uitbreidingsplan voor het gebied ten oosten van de binnenstad tussen de Korreweg en het Damsterdiep. Het plan was gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als het uitbreidingsplan voor Amsterdam en is eveneens nooit gerealiseerd (Schroor, 2009, p. 78).

In de steden in de zuidelijk gelegen provincies, Breda, Den Bosch en Venlo, reserveerde het Rijk delen van de vestinggronden voor militaire doeleinden. In Venlo bijvoorbeeld bleef een groot deel van de vestinggronden in bezit van het Ministerie van Oorlog, waardoor alleen het noordelijk en zuidelijk deel overbleef voor stadsuitbreiding. Hiervoor ontwierp Van Gendt tussen 1872-1880 een ontmantelings- en uitbreidingsplan, dat grotendeels werd gerealiseerd en nog steeds herkenbaar is in de stadsplattegrond (Finaly, 1996, pp. 94-101). Ook het oude militaire terrein ten oosten van de stad is nog te herkennen.

In Deventer ontwierp Van Gendt in samenwerking met de stadsarchitect W.C. Metzelaar (1849-1918) een ontmantelings- en uitbreidingsplan (1874), dat deels gefaseerd is gerealiseerd (Finaly, 1996, pp. 39-40). Op initiatief van de gemeente werd ten noordwesten van de stad het bosachtige Rijsterborgherpark aangelegd (1887) naar ontwerp van L.A. Springer. In deze groep overige steden kwam de stadsuitbreiding buiten de vesting langzaam op gang. Het ontbrak aan de noodzaak uit te breiden (zoals in Alkmaar en Venlo) of de gemeenten beschikten niet over voldoende grondgebied (zoals in Breda en Den Bosch). In de gemeenten die wel uitbreidden buiten de oude vestingmuren werden geen algemene uitbreidingsplannen opgesteld en verliep de stadsuitbreiding minder planmatig. Op initiatief van particulieren werden rond de oude stadskern uitbreidingen gerealiseerd, voornamelijk richting het spoor en langs uitvalswegen. In alle steden werden op initiatief van het gemeentebestuur, ongeacht de bevolkingsgroei, wel stadsparken aangelegd. Ook hier had de realisatie van stedelijk groen als doel

de fysieke en sociale gezondheid van de stad te vergroten en rijke burgers aan te trekken of te behouden. Daarnaast beschikten de gemeenten doorgaans over te weinig kennis, politieke en financiële middelen om andere vormen van stadsuitbreidingen in eigen hand te nemen.

CONCLUSIE

Aan de hand van de hierboven beschreven groepen kan gesteld worden dat de planvorming voor een belangrijk deel voortkwam uit (al aanwezige) factoren. Niet het inwonersaantal was dus in hoofdzaak bepalend voor de planvorming en de stijging van het groeipercentage dat daarna optrad. De onderlinge concurrentie tussen de steden lijkt wel bepalend te zijn geweest. De ontmantelings- en uitbreidingsplannen die stadsbesturen lieten opstellen waren vaak gericht op het verbeteren of behouden van hun positie ten opzichte van de andere gemeenten. De planvorming in Arnhem is hiervan een goed voorbeeld. Hiermee profileerde de stad zich als luxe woonstad. Dergelijke vooruitstrevende gemeentelijke plannen hebben veel invloed gehad op de ruimtelijke ontwikkelingen van steden, maar deze leidden niet overal vanzelfsprekend tot een sterke bevolkingsgroei. In Haarlem en Utrecht bijvoorbeeld bleef deze zelfs beperkt. De mogelijkheid om geld te verdienen met gronduitgifte lijkt ook bepalend. De initiatieven van projectontwikkelaars en fabrikanten hadden als doel zoveel mogelijk winst te behalen en veranderden met hun plannen kleine dorpskernen in steden van enige omvang. Ondanks dat de particuliere plannen geen rekening hielden met de ontwikkeling van de gemeente als geheel, zijn deze plannen toch bepalend geweest voor de (ruimtelijke) ontwikkeling van de steden, met name in Apeldoorn en Hilversum die nog steeds gekarakteriseerd worden door hun vele villawijken en stadsparken. Door de vergelijking van de oude en nieuwe steden lijkt de afwezigheid van oude vestingwerken en de omvang en invloed van de gemeentelijke overheid ook een bepalende rol te hebben gespeeld bij de explosieve be-

volkingsgroei. Opmerkelijk is dat, net als het inwonertal, de historische wortels van steden en de aanwezigheid van een professionele gemeentelijke overheid dus niet vanzelfsprekend een bepalende factor was voor groei.¹⁰

Analysis and comparison of urban planning and expansion during the 19th century

In the 19th century cities and towns were given the opportunity to tear down their old fortifications, in a period wherein they expanded as a response to industrial development and explosive population growth. In existing literature the number of inhabitants is often pointed to as a decisive factor in urban planning and expansion. However, if we look more closely and compare twenty cities and towns thoroughly, there seems to exist no simple relation between urban expansion and population growth. Firstly, it seems that factors, such as landscape, infrastructure and location, have played a decisive role in urban expansion. Secondly, the opportunity to make money out of the allocation of land also seems to have carried much weight. It is most remarkable that the historical roots of towns and cities and the presence of a professional municipal government is not necessarily a decisive factor in the extent of growth and urban expansion.

LITERATUUR

- ABRAHAMSE, J.E., M. KOSIAN, E. SCHMITZ (RED.) (2012). Atlas van Amstelland. Biografie van een landschap. Bussum.
- BOEKRAAD, E.A. (2009). Architectuurgids Delft. Utrecht.
- BRAND, A.D. (2012). De wortels van de Randstad: Overheidsinvloeden en stedelijke hiërarchie in het westen van Nederland tussen de 13de en 20ste eeuw. Delft.
- BITTER, P., N. DE JONG-LAMBREGTS, C. ROOZENDAAL (2009). Alkmaar op de kaart gezet. Alkmaar.
- CAMMEN, H. VAN DER, & L. DE KLERK (2003). Ruimtelijke ordening, van grachtengordel tot VINEX-wijk. Houten.
- CREMERS, E., F. KAAIJ & C.M. STEENBERGEN (1981). Bolwerken als stadsparken. Nederlandse stadswandelingen in de 19e en 20e eeuw. Delft.
- KLERK, L. DE (1999). De modernisering van de stad, op opkomst van de planmatige stadsontwikkeling in Nederland. Rotterdam.
- FINALY, I. (1996). Doorbroken barrières. Architect F.W. van Gendt (1831-1900) en de negentiende-eeuwse stadsuitbreidingen. Bussum.
- FRANK, C., F. HAANS & H. UMMELS (1997). Apeldoorn. Architectuur en stedenbouw 1850-1940. Zwolle / Apeldoorn.
- HAAN, J. DE (1990). Gooische villaparken. Ontwikkeling van het buiten wonen in het Gooi tussen 1874-1940. Haarlem.
- KNIPPENBERG, H. & B. DE PATER (1988). De eenwording van Nederland. Nijmegen.
- KRABBE, C.P. (2007). 'De negentiende eeuw'. In: K. BOSMA, A. MEKKING, K. OTTENHEYM & A. VAN DER WOUDE (RED.). Bouwen in Nederland 600-2000. Zwolle.
- LAVOOIJ, W. (1990). Twee eeuwen bouwen aan Arnhem. De stedeboekkundige ontwikkeling van de stad. Zutphen.
- LINDERS, P. & V. FREIJSER (1991). 'De opkomst van de moderne stedenbouw. Den Haag in het Fin de Siècle'. In: V. FREIJSER (RED.). Het veranderende stadsbeeld van Den Haag. Plannen en processen in de Haagse stedeboek 1890-1990. Zwolle.
- POTJER, M. (2005). Historische atlas van Arnhem. Van Schaarsbergen tot Schuytgraaf. Amsterdam.
- PRINS, P. (1993). 'De ontmanteling van Amsterdam'. In het Jaarboek Amstelodamum 85.
- SANTEN, B. VAN (1990). Architectuur en stedeboek in de gemeente Utrecht. Zwolle/Zeist.
- SCHROOR, M. (2009). Historische Atlas van Groningen. Van esdorp tot moderne kennisstad. Nijmegen.
- VOORDEN, F.W. VAN (1983). Schakels in stedeboek: Een model voor analyse van de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteiten van 19de-eeuwse stadsuitbreidingen op grond van een onderzoek in Gelderse steden. Zutphen.
- WENNEKES, W. & T. BROEKMANS (2002). Het boek van Hengelo 1802-2000, Kroniek van een industriestad. Hengelo.
- WOUDE, A. VAN DER (1987). Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848. Amsterdam.

NOTEN

1. Len de Klerk (1999) schetst in zijn boek overigens wel een zeer uitgebreid en genuanceerd beeld van de stadsuitbreiding in de 19e eeuw. Hij richt zich daarbij voornamelijk op de politieke ontwikkelingen en particuliere pioniers die een belangrijke rol hebben gespeeld bij de opkomst van de planmatige stadsontwikkeling.
2. In dit artikel zijn de 25 stedelijke gemeenten van Nederland met het hoogste inwoneraantal in 2010 als uitgangspunt genomen, met als extra criterium dat de stadswording voor 1900 inzette. De veronderstelling is dat aan de hand van deze groep steden een redelijk representatief beeld kan worden verkregen van de stadsuitbreiding in de 19e eeuw. De groep bestaat uit twintig 'oude' steden, welke zijn ontstaan in de middeleeuwen en vijf 'nieuwe' welke in de tweede helft van de 19e eeuw tot ontwikkeling kwamen.
3. Het onderzoek voor dit artikel is door de auteur verricht voor het project Atlas van de verstedelijking in Nederland, van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de TU Delft. De tekst is geschreven als aanvulling op het eerder verschenen artikel van Jaap Evert Abrahamse en Reinout Rutte in het Historisch-Geografisch tijdschrift 29 (2011).
4. Over de architect van het ontmantelingsplan bestaat enige onduidelijkheid; het wordt toegeschreven aan zowel J.D. Zocher sr., J.D. Zocher jr. (zoals in W. Lavooij, pp. 14-15) als A. Godefroy (zoals in M. Potjer, p. 32). Op het 'Plan van de te Slegtene Buitenwerken van de stad Arnhem' staat de signatuur van A. Godefroy. Niet te verwarren met de architect A.N. Godefroy (1822-1899). Waarschijnlijk wordt door de signatuur het plan toegeschreven aan Godefroy, welke van 1826 tot 1837 werkzaam was als notaris in Arnhem en waarschijnlijk het plan heeft ondertekend ter goedkeuring van de verkoopbare bouwpercelen. In C.M. Kooi, 'De ontmanteling van de vesting Arnhem, 1809-1830' in Arnhem de genoeglijkste (2008) pp. 86-106, wordt echter aangetoond dat Zocher sr. de architect was.
5. De lonen lagen in het oosten (Overijssel en Drenthe) en zuiden (Brabant, Limburg en Zeeland, met uitzondering van de regio's rond Maastricht en Heerlen) beduidend lager dan in de overige delen van Nederland. H. Knippenberg en B. de Pater, p. 99 en 124.
6. In de recent verschenen publicatie van J.E. Abrahamse, M. Kosian en E. Schmitz (pp. 73-85) wordt het plan van Kalff overigens ook aan Van Niftrik toegeschreven.
7. A.D. Brand stelt in haar proefschrift dat Amsterdam door de soevereine overheid werd benadeeld. 'Zij zette vooral in op Rotterdam, Den Haag en Utrecht en poogde Amsterdam te mijden door Rijksinstellingen elders te plaatsen en zich terughoudend op te stellen bij de aanleg van het Noordzeekanaal.' Dit zou mede verklaren waarom het groeipercentage in Amsterdam lager ligt dan in de andere grote steden.
8. Lindo was voorafgaand aan deze functie van 1886 tot 1890 directeur van de Gemeentewerken in Arnhem.
9. De positie van de vesting Amersfoort bleef lange tijd onduidelijk; de stad was na 1828 begonnen de vervallen vestingwerken te slopen, maar in 1844 werd door koning Willem II verboden hiermee verder te gaan. Als gevolg daarvan bleven gedeelten van de vestingwerken aan de noordzijde van de stad gespaard, zoals de Koppelpoort en Monnickendam en een stukje muur bij de Sint Annastraat. F.W. van Voorden, p. 94.
10. Uiteraard zijn er meer factoren die bij de stadsuitbreiding en planvorming in de 19e eeuw een rol hebben gespeeld. Deze tekst moet dan ook gezien worden als een aanzet om de verschillen in de ruimtelijke ontwikkeling van de steden, die voor een deel in de 19e eeuw werden bepaald, te verklaren.