



GEHAVENDE STEDEN

DE KRIMP VAN MIDDELEEUWSE HAVENSTEDEN IN ZEELAND
VAN DE ZESTIENDE TOT EN MET DE NEGENTIENDE EEUW

PAGINA'S 176-191

JAN-WILLEM DE WINTER

- ▲ 1. Veere vanuit de lucht met het opmerkelijke schaalverschil tussen kerk en stadsplattegrond. Op de achtergrond het moederdorp Zanddijk (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)

Wie tegenwoordig een Zeeuwse havenstad bezoekt, zal het meteen opvallen hoe groot de stadskerk is in verhouding tot de geringe afmetingen van de stadsplattegrond. Zeker in stadjes als Veere en Brouwershaven, maar ook in Sint-Maartensdijk, Zierikzee en Goedereede is dit goed te zien (afb. 1). Dit doet het vermoeden rijzen dat de welvaart van voorheen is verdwenen en de stad steeds kleiner is geworden rondom de oorspronkelijke grote kerk of kerktoren, een laatste restant van de grootstedelijke trots.

Stedelijk verval is geen puur Zeeuws verschijnsel. Dit blijkt uit onderzoeken naar krimp in uiteenlopende Europese steden, die werden gedaan vanuit verschillende invalshoeken. Uit het wetenschappelijk debat in de jaren 1970 en 1980 is een model ontwikkeld met drie gevolgen van stedelijk verval: het effect op de populatie, het effect op de stedelijke economie en het fysiek verval van het stedelijk weefsel.¹ Alan Dyer concludeert dat in het onderzoek naar stedelijk verval het zorgvuldig definiëren van de termen van groot belang is.² Wanneer begrippen als stad, krimp en welvaart niet worden vastgelegd, ontstaan er onzuivere vergelijkingen. Hij illustreert dit aan de hand van Engelse steden waar het inwonertal afnam, maar de welvaart tegelijkertijd toenam. In het ene onderzoek kan dit gedefinieerd worden als stedelijk verval, in het andere als groei. Ook benadrukt hij het belang van de context van de onderzochte stad: wat gebeurde er met de omliggende steden en het platteland in dezelfde periode?³ Terence McIntosh onderstreept met zijn onderzoek naar de stedenkrimp in de vroegmoderne Duitse landen dit belang nog eens. Stedelijk verval is geen absoluut begrip en dient altijd in verhouding tot de omliggende regio's te worden bekeken, de zogenoemde intraregionale verhoudingen.⁴ Terry Slater, die de stand van het onderzoek naar stedelijk verval in kaart brengt in zijn werk *Towns in Decline AD 100-1600*, geeft een overzicht van de inmiddels gebruikelijke bronnen van onderzoek naar stadsontwikkeling: documenten, archeologische vondsten, stadsplattegronden en sporen in het huidige landschap.⁵ Hij benadrukt het belang van het zoveel mogelijk naast elkaar gebruiken van deze bronnen voor een bredere bewijsvoering.

Van de Zeeuwse steden is beperkt demografisch onderzoek beschikbaar in de verschillende stadsmonografieën, onderzoek naar de morfologie van het stedelijk verval ontbreekt echter geheel. Het onderzoek naar vormontwikkeling van steden in Nederland is vrijwel volledig gericht op groei.⁶ Dit geldt ook voor de steden in de Zeeuwse delta.⁷ Een van de weinige studies die zijn uitgevoerd naar de ruimtelijke gevolgen van stedelijk verval is het onderzoek van Ronald Stenvert naar Enkhuizen in de achttiende en negentiende eeuw.⁸ In aansluiting op het aanwezige bronnenmateriaal over de demografische krimp is het daarom interessant dit onderzoek naar de Zeeuwse havensteden te richten op de primaire bronnen: de getekende stadsplattegron-

den uit de zestiende tot en met de negentiende eeuw.⁹ We zullen nu eerst de stadsontwikkeling in de Zeeuwse delta in grote lijnen bekijken, om de te onderzoeken steden in hun context te kunnen begrijpen.

VAN GROEI NAAR NEERGANG

De steden in de delta van de Schelde, de Waal en de Maas kwamen tot grote economische bloei tijdens de veertiende en vijftiende eeuw. Dit was voornamelijk mogelijk door hun strategische ligging. Het grootste deel van de handelsstromen verliep in die tijd over het water. De nederzettingen in deze delta ontwikkelden zich tot belangrijke overslagpunten van handelswaar tussen overzeese landen en het achterland. De Zeeuwse steden waren vooral gericht op de overslag van goederen tussen grote zeeschepen en kleinere binnenvaartschepen, waardoor het voor de overzeese steden mogelijk werd ook met de verder landinwaarts gelegen steden handel te drijven. Hierbij was de stad Antwerpen de grootste handelspartner.

In de zestiende en zeventiende eeuw stagneerde de economische groei in Zeeland. Een groot probleem in de delta was het herhaaldelijk dichtslippen van de havens. Dit verminderde de bereikbaarheid van handelssteden voor grote zeeschepen. De steden stonden voor een grote investering: het uitdiepen van de havens en havenkanalen. In veel Zeeuwse steden werden deze werkzaamheden echter te lang uitgesteld, mede door de onzekerheid die de voortdurende oorlogshandelingen met de Spanjaarden rondom Antwerpen gaven aan het eind van de zestiende eeuw. Die combinatie van factoren zorgde voor een verschuiving van de handelsnijverheid naar de noordelijker gelegen havensteden, die meer op Amsterdam waren gericht. Niet alleen de handel en welvaart, maar ook de bevolking van de Zeeuwse havensteden verhuisde in noordelijke richting. Dit leidde tot een sterke bevolkingskrimp in de loop van de zeventiende eeuw.¹⁰ De demografische krimp was zo groot, dat het invloed kreeg op de morfologie van de stad, de structuur van de bebouwing. Bij het bestuderen van kaartmateriaal van Zeeuwse steden is te zien dat in de loop van de zeventiende tot en met de negentiende eeuw fysieke krimp van de stadsplattegrond plaatsvond: de stad nam af in omvang en dichtheid van bebouwing.

In dit onderzoek gaat de aandacht in het bijzonder uit naar vier kenmerkende Zeeuwse havensteden: Zierikzee, Brouwershaven, Veere en Middelburg. Zierikzee kent de oudste vermelding als handelshaven in 1220, als stad aan de mond van de kreek de Gouwe op het eiland Schouwen.¹¹ De handel bestond aanvankelijk uit haring en zout, maar groeide uit tot internationale handel in wol en laken, zuidvruchten, huiden, wijn en vis.¹² Ook was Zierikzee het grafelijk bestuurscentrum van het gebied Zeeland Beoosten Schelde, de noordelijke helft van de huidige provincie.¹³ Het kerke-



2. De onderzoeksmethode: a. Fragment van de kaart van Blaeu; b. Fragment van de kaart van Van Deventer; c. De kaarten over elkaar gelegd; d. Analyse van de verdwenen bebouwing. Zwart is verdwenen bebouwing, rood resterende bebouwing en roze het onbebouwde deel van het bouwblok

hetzelfde gebied.¹⁴ De handel in wol en laken kwam tot grote bloei in de vijftiende eeuw, maar door de economische uitputting van de stad ten gevolge van de oorlog en het voortdurend dichtslippen van de haven, nam de welvaart af aan het eind van de zestiende eeuw.¹⁵ Vele internationale handelaren verlieten toen de stad en trokken naar Hollandse havensteden. Het inwonertal nam af van 10.500 in 1750 tot 6.000 in 1795.¹⁶ In de zeventiende eeuw leefde de regionale handel in meekrap en zout op en daarmee trok ook het inwonertal van Zierikzee bij.¹⁷

Brouwershaven lag op hetzelfde eiland Schouwen en werd gesticht in 1285.¹⁸ De handelshaven richtte zich in de dertiende eeuw vooral op bier en haring.¹⁹ In de zestiende eeuw was de haringvisserij de belangrijkste economische pijler, naast zout-, meekrap- en lakenhandel.²⁰ Er is slechts een inwonertal uit 1753 bekend van 1.000 inwoners. Dat aantal moet voor die tijd echter groter zijn geweest.²¹ De economie was ingezakt door de bekende problemen en in de achttiende eeuw reesteerde slechts een zeer bescheiden handel in landbouwproducten.²² Vele handelaren en vissers hadden het stadje verlaten, in 1813 waren er nog 730 inwoners over.²³

Het stadje Veere op het eiland Walcheren werd in de veertiende eeuw gesticht als handelshaven door de heren van Borssele, die woonden in het nabijgelegen Zanddijk.²⁴ Veere kwam tot grote bloei in de zestiende eeuw met de Schotse handel in wol en laken. De vishandel werd geringer, maar bleef ook aanwezig.²⁵ Het stadje telde in deze tijd 4.000 inwoners.²⁶ Door het definitieve verlies van het stapelrecht op wol in 1799, verdween de welvaart geheel.²⁷ De meeste emigranten waren de Schotse handelaren. Er was wel een lichte bevolkingstoename door de komst van militairen toen Veere werd aangewezen als garnizoensstad aan het eind van de zeventiende eeuw.²⁸ Verder bestond de handel nog slechts uit sloopmateriaal van afgebroken huizen in de stad.²⁹ Het aantal inwoners liep terug tot slechts 610 in 1879.³⁰

Middelburg op Walcheren is de grootste van de onderzochte steden met een inwonertal van 19.500 in 1795.³¹ De stad was tot bloei gekomen door de handel in Franse en Spaanse wijn, daarnaast was er ook handel in hout, laken en zout.³² Middelburg was echter niet alleen gericht op de handel, het was ook de zetel van het Gewestelijk Bestuur en het kerkelijk centrum van het zuidelijke deel van de provincie, behalve Zeeuws-Vlaanderen.³³ De koloniale handel in slaven, goud, zilver, ivoor, specerijen en koffie zorgde voor een hernieuwde welvaart in de achttiende eeuw.³⁴ Deze werd aan het begin van de negentiende eeuw beëindigd en de provinciale graanhandel kreeg geleidelijk het grootste belang in de stad.³⁵ Middelburg behield het Gewestelijk Bestuur, maar toch vertrok het grootste deel van de bovenlaag van de bevolking. Dit kwam naast het vertrek van de internationale handelaren door de vele rijkere ambachtslieden als edelsmeden die de stad verlieten in deze tijd.³⁶ Het inwonertal daalde tot 12.115 in 1807.³⁷

ONDERZOEKSVRAAG EN METHODE

De demografische gegevens van de vier havensteden laten een duidelijke bevolkingskrimp zien. Over de morfologische gevolgen van deze krimp is echter nog weinig bekend. Door de vormontwikkeling van deze vier steden te vergelijken moet er meer te zeggen zijn over het karakter van de fysieke kant van krimp. Dit leidt tot de belangrijkste vraag van dit onderzoek: is er een logische structuur in de morfologische aantasting van krimpende steden te herkennen? In het onderzoek worden de stadsdelen van de vier havensteden onderling met elkaar vergeleken om te zien welke wijken het meest worden aangetast en welke het minst. In deze vergelijking zal ook gezocht worden naar een verklaring voor deze aantasting. Een tweede aspect is de invloed van de stedelijke functies op de aantasting. Had den aanwezige functies in een stadswijk invloed op de mate van aantasting? En wat deed het stadsbestuur, waren er beleidsmaatregelen om de aantasting van de

bebouwing te beperken? Tot slot zal ook de aantasting van de steden als geheel worden vergeleken: had de economische basis van een stad invloed op de mate van morfologische aantasting?

Met behulp van een computerprogramma was het mogelijk digitale afbeeldingen van historische stadsplattegronden in verschillende lagen over elkaar te leggen en zo de verandering van de stedelijke morfologie inzichtelijk te maken door het geleidelijk transparant maken van de bovenliggende laag. Met de gehele stadsplattegrond in beeld was dit niet overzichtelijk, maar wanneer men per bouwblok kijkt is het goed mogelijk de verandering van bebouwing vast te stellen. Op plaatsen waar symptomen van krimp zijn te zien, is uit de literatuur achterhaald wat de context was van deze ontwikkeling. De gevolgen van de krimp zijn vervolgens in een geabstraheerde plattegrond gevisualiseerd (afb. 2). De bouwblokken zijn gearceerd in lichtrode kleur, de bebouwing zelf in donkerrood. De in de tussenliggende periode verdwenen bebouwing is zwart gearceerd. Deze arceringen duiden de gevallen gaten in de stad aan. Bij elke analysekaart is een kleiner diagram met de stadsdelen te zien, om de kaarten beter leesbaar te maken. De stadsdelen zijn ingedeeld naar de groei van de stad, beginnend met deel A als het oudste deel en de laatste letter voor de jongste uitbreiding binnen de onderzochte periode.

Het onderzoek kent zijn beperkingen in beschikbaarheid van kaartmateriaal. Wel is van alle vier de havensteden een goede plattegrond vervaardigd door Jacob van Deventer in de tweede helft van de zestiende eeuw. Uit de zeventiende eeuw zijn er de kaarten van Joan Blaeu uit 1649; hiervan ontbreekt alleen Brouwershaven. Voor Veere is er een tweede zeventiende-eeuwse kaart, door Matthias Smallegange uit 1696. Voor de achttiende eeuw zijn er de kaarten door Willem Hattinga van Zierikzee en Middelburg. In het begin van de negentiende eeuw werd in opdracht van Napoleon Bonaparte de kadasterkaart opgesteld, die de meest betrouwbare basis vormde voor het onderzoek. Om meer duiding aan de zichtbare aantasting van de stadsplattegrond te geven, is het belangrijk de bebouwing ter plaatse te kunnen karakteriseren. Per stad is daarom een onderverdeling gemaakt in de stadskernen, de door rijke handelaren bewoonde welgestelde wijken, de arbeiderswijken, de havenfronten en de minder dicht bebouwde wijken aan de randen van de stad.

STADSKERNEN

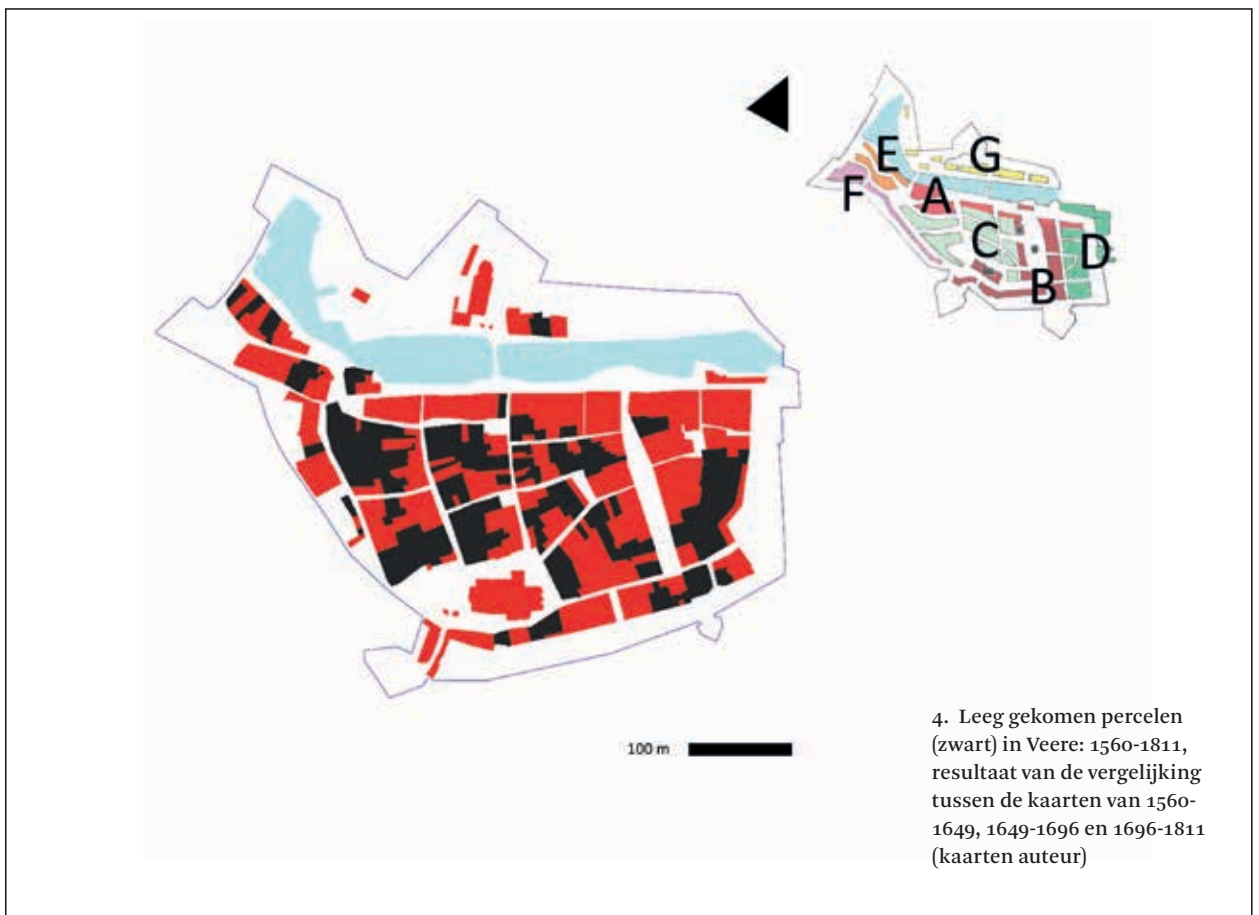
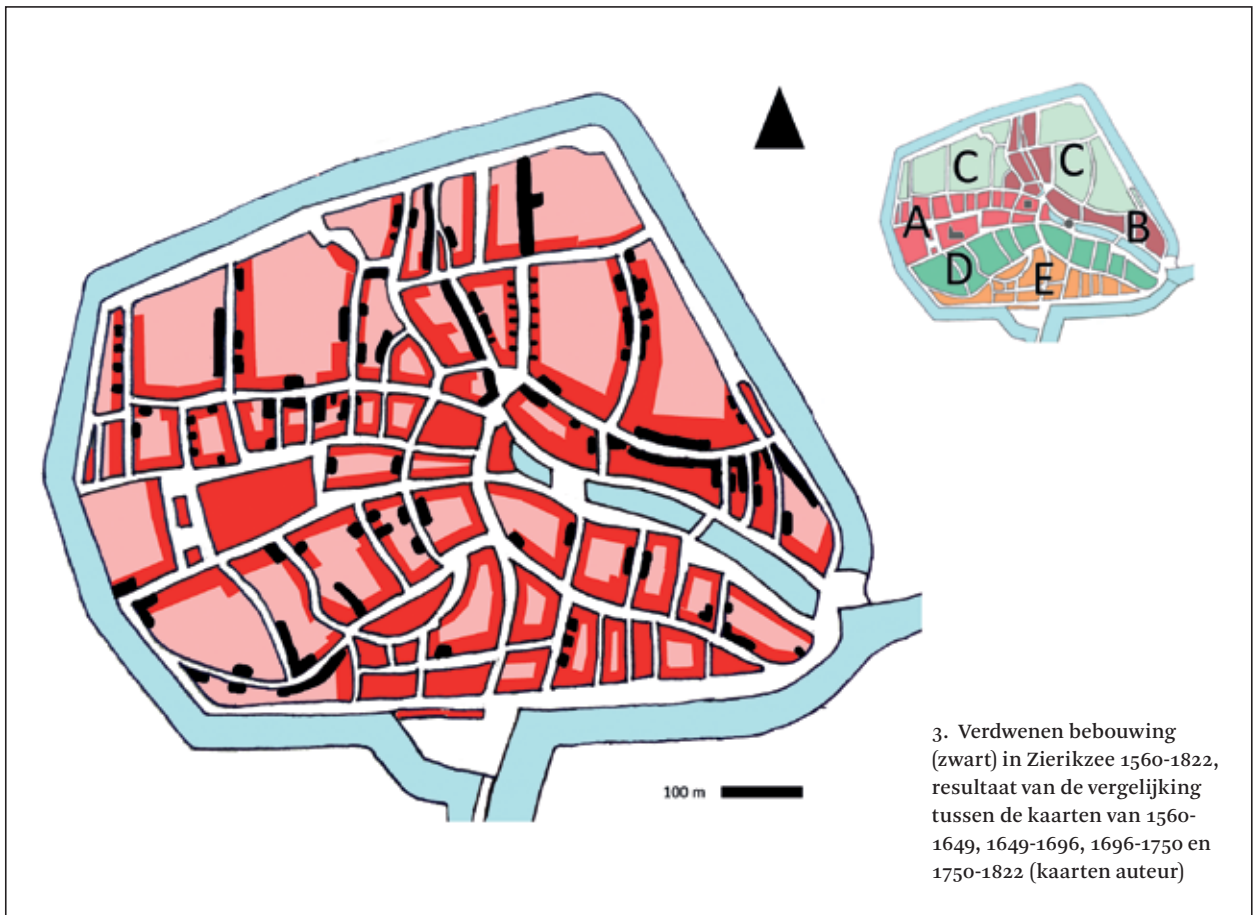
Van de vier onderzochte steden is de stadskern ook altijd het oudste deel. Zierikzee ontstond in de zevende eeuw op een hoger gelegen kreekrug.³⁸ In de elfde eeuw werd een dam opgeworpen in de kreek en ten westen daarvan intensiverde vervolgens de bebouwing. Hier zetelde ook het wereldlijk en kerkelijk bestuur van het eiland.³⁹ Uiteraard was de hoger gelegen

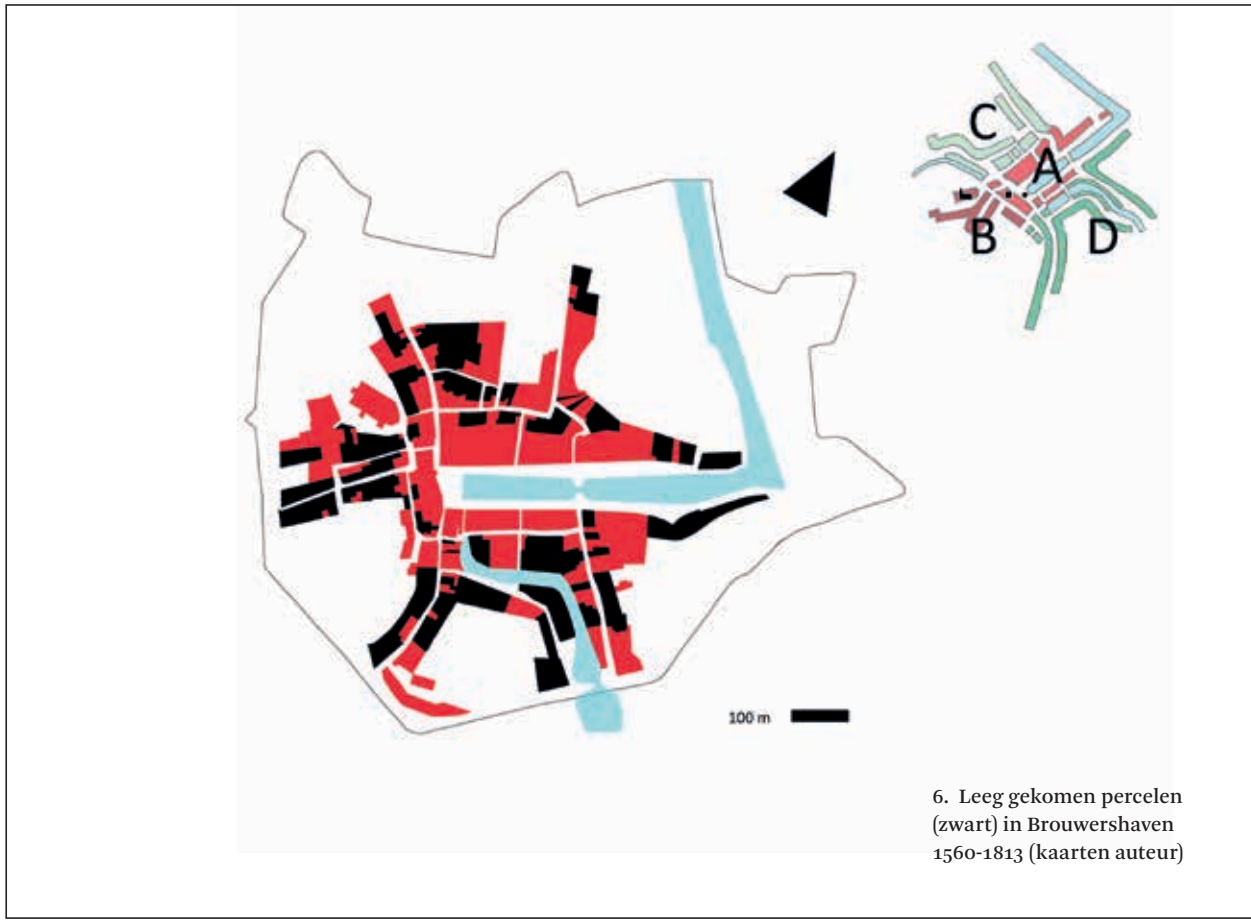
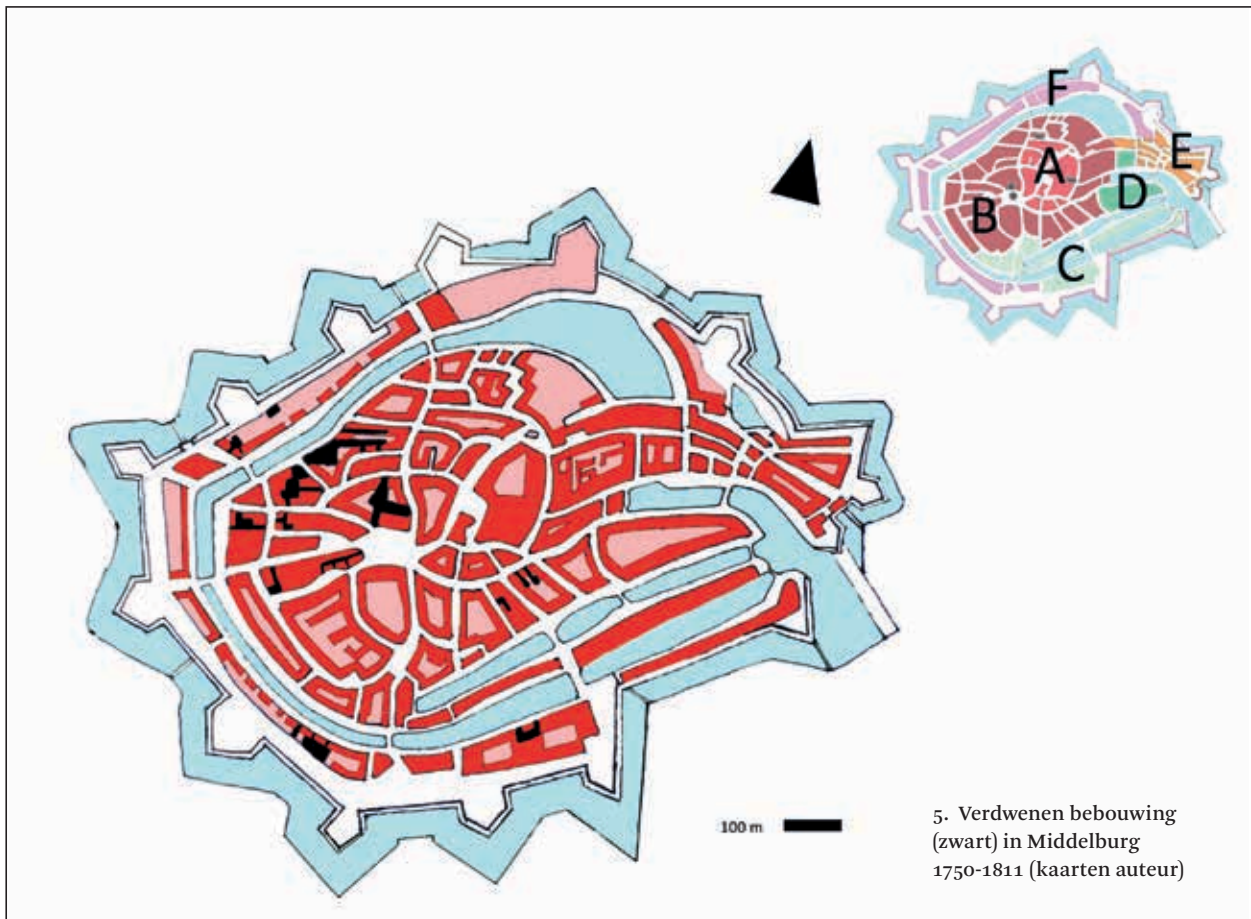
grond in de nederzetting het veiligst; zo is te zien dat de rijkere wijken altijd op de hogere delen bleven gevestigd, terwijl de arbeiderswijken en agrarische gronden in de delen C en E veel lager waren gelegen. Op de analysekaarten van Zierikzee is te zien dat de stadskern, aangeduid met deel A, veel minder dan andere stadsdelen werd aangetast (afb. 3). Gaten in de bebouwing vallen daar pas in de periode 1750-1822, in het noordelijke deel van de wijk. Hier gaat het echter om het verdwijnen van woonhuizen in de noordelijke rand van de stadskern: de zuidelijke zone met de stedelijke functies zoals de stadskerk, de vleeshal en het stadhuis, die hier vanouds waren gevestigd, bleef intact. De bouwblokken waarbinnen de gaten vallen, bestonden uit grote woonhuizen van welgestelde burgers van de stad.

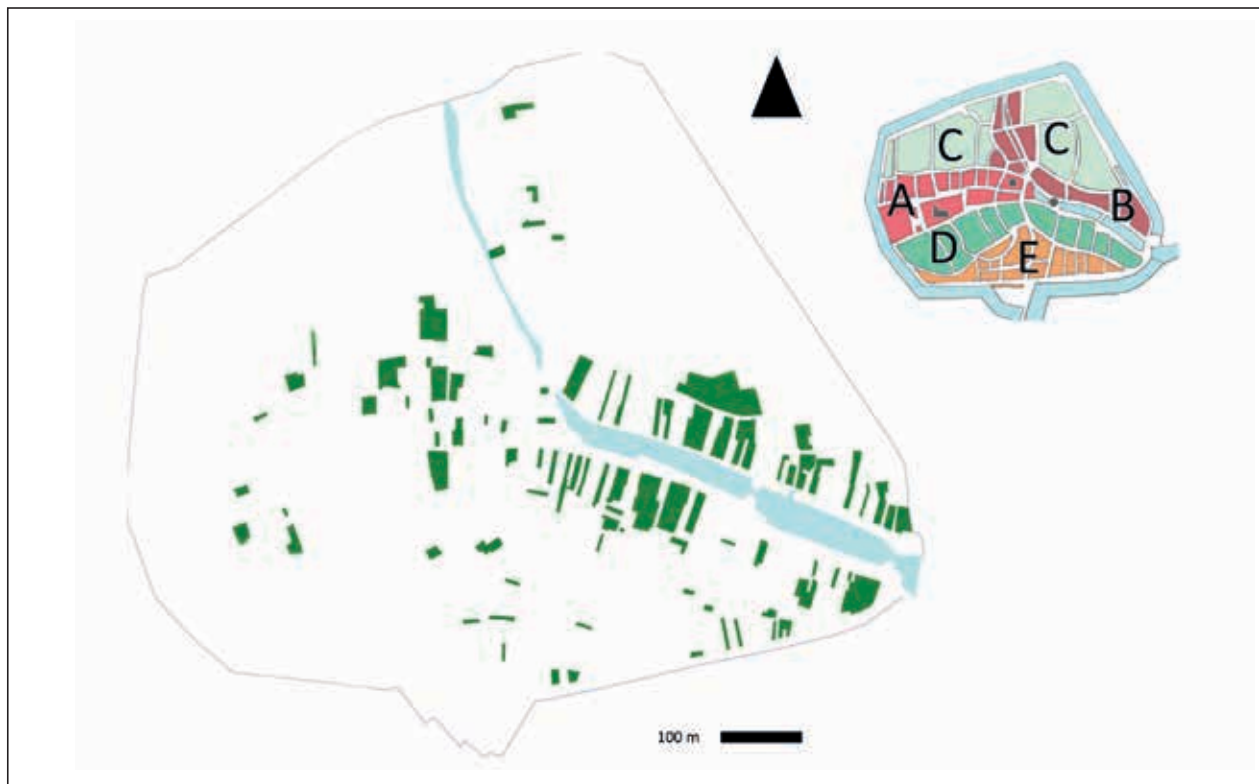
In Veere stond de oudste bebouwing langs de noordrand, de havenkade, en aan de zuidrand van de stad, waar de hoofdroute naar het moederdorp Zanddijk lag. Ook de brede verbindende straat tussen de havenkade en de zuidrand werd deel van het stadscentrum: de huidige Markt.⁴⁰ De hele nederzetting was primair op de handelsfunctie gericht, wat duidelijk te zien is aan de ligging van de haven in de stadsplattegrond.⁴¹ Hiermee onderscheidt Veere zich van oudere nederzettingen als Zierikzee en Middelburg. Langs de haven van Veere vond veel samenvoeging van panden plaats en vrijwel geen afbraak (afb. 4). De stadskern van Veere ligt in deel A en B, de havenkade en de Markt. Er is aan de Markt wel wat aantasting te zien, maar veel minder dan in de wijken aan weerszijden van deze hoofdstraat. Van vrijwel alle gevallen gaten langs de Markt is bekend dat de braakliggende grond als tuin bij het buurperceel werd gevoegd. Over het algemeen is in het stadscentrum minder aantasting te zien dan in de andere wijken.

De stadskern van Middelburg vormt een centrale cirkel in de stadsplattegrond, deel A (afb. 5). Deze burg werd aangelegd op de kruising van de kreek de Arne met twee hoger gelegen kreekruggen.⁴² De kreek werd ook hier afgedamd aan de oostzijde van de stad voor de aanleg van de haven.⁴³ Middelburg is in de loop der eeuwen verder uitgebreid rondom deze ronde burg, met uitlopende bebouwing richting de haven. Binnen deze kern was vrijwel geen aantasting te zien (afb. 5). Hier was dan ook het provinciaal bestuurlijk centrum. Bovendien werden de grote woonhuizen rondom dit centrum bevolkt door welgestelden die niet werkzaam waren in de internationale handel.

Brouwershaven werd gesticht als handelsnederzetting vanuit het oudere nabijgelegen Brijdorp.⁴⁴ Het was net als Veere een exclusief op de handel gerichte nederzetting en vertoont dan ook een vergelijkbare plattegrond met centrale haven. Ook hier werd een dam opgeworpen in een bestaande kreek, waarna de eerste bebouwing ten westen van deze dam ontstond.⁴⁵ De stadskern ontstond eveneens in deel A en B (afb. 6).







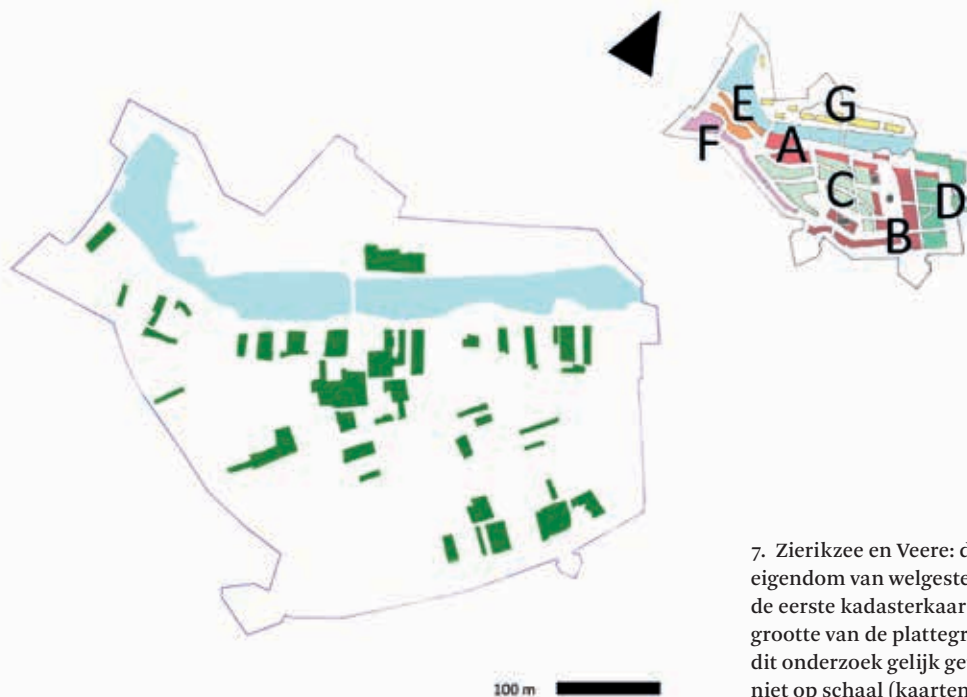
In de loop der eeuwen onderging deze stadskern een interessante verandering. De bouwblokken aan de kop van de haven waren in de situatie van 1560 volledig rondom bebouwd met woonhuizen. De hoofdstraat van de stad met het stadhuis lag aan de westzijde van de bouwblokken, de huidige Nieuwpoortstraat. Met de verbouwing van het stadhuis in 1599 werd de hoofdingang verlegd naar de oostzijde, de Markt, waarmee het centrum verplaatst werd richting de haven.⁴⁶ De degradatie tot achterstraat had zijn gevolgen voor de morfologie: in 1813 was het belang van de bebouwing langs deze straat zover afgenomen, dat ook hier de meeste woonhuizen waren afgebroken en de vrijgekomen grond als tuinen bij de huizen langs de haven gevoegd.

WELGESTELDE WOONWIJKEN

De wijken waar de rijke burgerij was gevestigd, zijn voor dit onderzoek de belangrijkste om te kunnen duiden. Hierbij was de Oorspronkelijke Aanwijzende Tafel (OAT) bij de kadastrale kaart een goed hulpmiddel. Hierin staat namelijk bij elk perceel ook het beroep van de eigenaar vermeld, evenals de aangeslagen belastingwaarde van de bebouwing. Het was daardoor mogelijk de percelen in eigendom van welgestelde handelaren te arceren, zodat zichtbaar wordt in welke stadsdelen deze bevolking woonde. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat alleen de situatie uit het begin van de negentiende eeuw is opgetekend. Het is mogelijk dat de samenstelling van de bevolking van deze wijken sinds de zestiende eeuw is veranderd. De grootte van de huizen in deze stadsdelen op de zestiende-eeuwse kaarten is wel een indicatie dat ook toen reeds

de gegoede burgers in deze wijken woonden. Bovendien vond de meeste afbraak pas plaats aan het begin van de negentiende eeuw. De analyse was niet mogelijk voor Middelburg, omdat daar de OAT verloren is gegaan. Hier is echter uit stadsbeschrijvingen bekend waar deze burgers woonden. Op de analyses is goed te zien dat er een concentratie was van welgestelde burgers langs de havens en de doorgaande assen langs de oude stadscentra (afb. 7).

Dat er daadwerkelijk panden verdwenen in deze welgestelde wijken, blijkt uit de analyses van opeenvolgende plattegronden. De rijkere burgers en handelaren waren in Zierikzee gevestigd in de wijken A, B en D. Er is tussen de oudste twee kaarten al een duidelijk verschil te zien: grotere aantasting in de wijken rondom de Oude Haven en veel minder in de arbeiderswijk aan de zuidkant van de stad. De scheiding tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de stad tekent zich op latere analyses nog scherper af. De veranderingen tussen de kaarten van Smallegange uit 1696, Hattinga uit 1751 en de situatie in 1822 vertonen hetzelfde beeld (afb. 3). De positie van het zuidelijke deel van de stad was inmiddels versterkt door de aanleg van de havenkade aan de zuidzijde van de stad in 1680, die direct aansloot op het havenkanaal. Uit de literatuur is echter bekend dat de doorgaande economische teruggang van de Oude Haven, door de steeds opnieuw optredende verzanding, heeft gezorgd voor een grote afname van de internationale vloot. De internationale handelaren vertrokken in groten getale naar andere Zeeuwse steden.⁴⁷ Met de opkomst van de bedrijvigheid rond de Nieuwe Haven is een toename van het aantal bewoners



7. Zierikzee en Veere: de percelen in eigendom van welgestelde burgers op de eerste kadasterkaart (groen). De grootte van de plattegronden is voor dit onderzoek gelijk getrokken en dus niet op schaal (kaarten auteur)

te zien, die dan echter weer van elders afkomstig waren. De regionale handel leefde op en dit bracht minder welvarende lieden dan de internationale kooplieden naar de stad. Dat verklaart de verschuiving van bebouwingsdichtheid over een relatief korte afstand in de stadsplattegrond. Er was geen markt meer voor de grote en kostbare huizen in de elitewijken, terwijl de arbeiderswijk van de stad verdichtte.

In Veere woonden de rijke handelaren hoofdzakelijk in de wijken A, B en C. In dit stadje is op de zeventiende-eeuwse kaarten een perceelsgewijs gatenpatroon te zien in deel C. In de bovenste rij bouwblokken vallen zowel aan de noord- als de zuidzijde enkele gaten. Uit de literatuur zijn enkele kenmerkende voorbeelden bekend van aanzienlijke woonhuizen die werden gesloopt, zoals het Slot Laterdale, een groot en kostbaar woonhuis dat door prins Maurits in 1587 werd verbouwd tot Prinsenhof.⁴⁸ In 1647 bevond dit monumentale pand zich in bouwvallige staat en werd het afgebroken. In de latere analyses is een veel grotere aantasting in deze delen van de stad te zien (afb. 4). Deel C is in 1811 een vrijwel leeg stadsdeel, met daarop een militaire kazerne. Op de kaart van 1649 is nog te zien dat hier twee volledig gesloten bouwblokken met vele huizen stonden (afb. 8). Voor de bouw van deze kazerne dienden slechts zeven woonhuizen gesloopt te worden, de andere in 1649 afgebeelde panden waren dus reeds verdwenen.⁴⁹ De nieuwe militaire bebouwing redde enigszins het aanzien van de stad, anders zouden nog grotere lege gebieden binnen de stadsplattegrond zijn ontstaan.

Tussen 1696 en 1811 is er zeer veel verbrokkeling in

het noordelijke deel van stadsdeel C geweest (afb. 4). Vele grote woonhuizen werden hier wegens bouwvalligheid afgebroken. Een sprekend voorbeeld in dit deel was het Huis De Swane, bewoond door Balthasar de Moucheron, een belangrijke Franse koopman die de Veerse Compagnie had opgericht.⁵⁰ Diens huis werd in 1809 vanwege bouwvalligheid gesloopt. Het Huis De Gouden Kop, eens eigendom van de baljuw van Veere, onderging hetzelfde lot in 1809.⁵¹ De vrijkomende percelen van de afgebroken huizen werden vaak als tuin bij het buurperceel gevoegd.

In Middelburg is de stad uitgelegd aan het eind van de zestiende eeuw voor de huisvesting van de vele internationale wijnhandelaren, dit betreft de wijken D en E, vol grote en luxe huizen voor deze nieuwe kooplieden.⁵² Ook in deel B waren gegoede burgers gevestigd. Op de analyse van gevallen gaten is aanzienlijk minder aantasting te ontdekken dan in de andere onderzochte steden (afb. 5). De zichtbare gaten zijn door het ontbreken van de OAT niet exact te duiden: waren het belangrijke woonhuizen of minder duurzame bouwwerken? Op de kadasterkaart zijn wel veel percelen in deel E als tuin te vinden, die op eerdere kaarten nog waren bebouwd. Uit de stedenbeschrijvingen zijn meer voorbeelden te halen van een grote teruggang in de welgestelde wijken van Middelburg. In de periode tussen 1739 en 1826 nam het aantal woonhuizen in de stad af van 3.885 naar 2.863, voornamelijk in de delen B en E.⁵³ Ook de belastingkohieren van die tijd geven inzicht in de achteruitgang van de stad, zoals het vertrek van de zeer vermogende wijnhandelaar Herklotz, die een leegstaand pand aan de Rouaansekaai achter-



8. Veere: de bouwblokken in deel C in 1649 en in 1811 (in: J. Blaeu, *Toonneel der steden van de Vereenighde Nederlanden, met hare beschrijvingen*, Amsterdam 1649 en Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)



9. De percelen ten noorden van de Oude Haven in Zierikzee in 1560 en 1649. Te zien is hoe de woonhuizen aan de noordzijde van het bouwblok deels verdwijnen en deels worden verbouwd tot koetshuizen. In 1822 liggen er doorlopende percelen vanaf de zuidkant van de bouwblokken (in: C. Koeman e.a., *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer. Map 7. Nederland. Zeeland*, Alphen aan den Rijn 1995 en J. Blaeu, *Toonneel der steden van de Vereenighde Nederlanden, met hare beschrijvingen*, Amsterdam 1649)

liet.⁵⁴ Dat het vertrek van vele rijke burgers ook werkelijk tot verval van de bebouwing leidde, blijkt uit een opmerking in dezelfde kohieren: ‘daar de meeste huizen door bouwval en absentie der eigenaren ten prooi staan van een ieder welke dezelve willen naasten’.⁵⁵

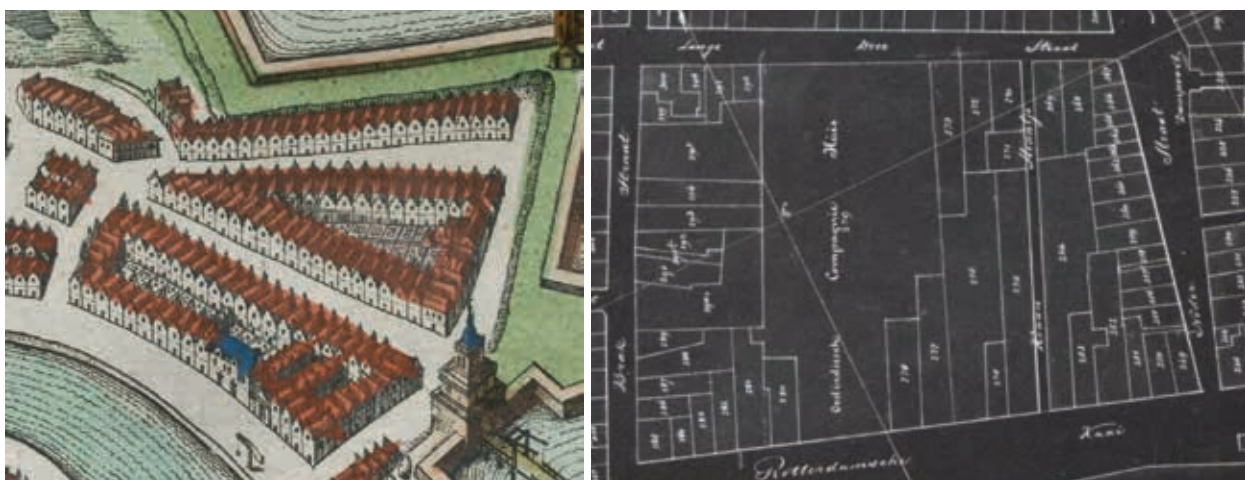
In Brouwershaven woonde de bovenlaag van de bevolking wat meer verspreid, maar vooral in de wijken A en D. Voor het stadje is een vergelijking uitgevoerd tussen de kaart van Van Deventer uit 1560 en de kadasterkaart uit 1813 (afb. 6). Hoewel dit een grote tussentijdse periode is, is het goed mogelijk enkele processen van krimp te herkennen. Brouwershaven kende een zeer grote bevolkingskrimp en dit had ook grote invloed op de gebouwde vorm van de stad. In 1625, op het hoogtepunt van de bloeiperiode, telde het stadje circa 600 huizen, wat afnam tot slechts 180 in 1813.⁵⁶ Ook hier is in de wijken met welgestelde inwoners, C en D, een grote aantasting van de morfologie te zien.

AANTASTING GESLOTEN BOUWBLOKKEN

Een kenmerkend proces dat bij het vergelijken van de stadsplattegronden zichtbaar wordt, is de aantasting van de gesloten bouwblokken. Dit is goed zichtbaar in Zierikzee. Wanneer we het fragment van de kaart van Blaeu met de bouwblokken uit deel B vergelijken met de latere kaarten, zijn de huizen die hier in 1649 nog staan, in 1696 afgebroken (afb. 9). Op de kadasterkaart van 1822 is weer te zien dat deze percelen zijn samengevoegd met de huizen die met de gevels direct aan de haven stonden. Zo werd een aparte straat met panden dus gedegradeerd tot een achterstraat met tuin en wagenschuren, behorend bij de huizen aan de andere zijde van de bouwblokken. Dit samenvoegen van meerdere percelen tot één grotere is een veelvoorkomend proces in krimpende steden. Hoewel het een toename van welvaart van enkele stedelingen is, zal het ook een gevolg van de sterk afgenomen vraag naar grotere stadswoningen zijn, waardoor het aanbod in waarde



10. Brouwershaven: gesloten bouwblok in 1560 en doorlopende percelen tot aan de achterstraat in 1813 (in: C. Koeman e.a., *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer. Map 7. Nederland. Zeeland, Alphen aan den Rijn* 1995 en Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)



11. Middelburg: het bouwblok met woonhuizen in 1649 en het VOC-pakhuis in 1811 (in: J. Blaeu, *Toonneel der steden van de Vereenighde Nederlanden, met hare beschrijvingen*, Amsterdam 1649 en Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)

daalde. De rijkere zagen hun kans schoon om hun bezit in de verslechterende economie uit te breiden.⁵⁷ Direct ten noorden van de haven van Brouwershaven is ook te zien dat de gesloten bouwblokken in 1560 aan het begin van de negentiende eeuw nog slechts de rij woonhuizen langs de haven hebben behouden, terwijl de huizenrij aan de achterstraat grotendeels is afgebroken en als tuin bij de andere bebouwing gevoegd (afb. 10). Bij de bebouwing ten zuiden van de haven vond eenzelfde proces plaats. Het aantal huizen in deze bouwblokken nam tussen 1600 en 1750 af van 74 naar 43.⁵⁸

Ook in Middelburg is de afnemende huizenwaarde duidelijk herkenbaar. De uitbreiding van het pakhuisencomplex van de VOC van 1711 tot 1720 in het hart van het belangrijkste bouwblok langs de haven, aan de Rotterdamsekaai, toont deze ontwaarding (afb. 11).⁵⁹ Hierdoor nam de bewoningsdichtheid af, terwijl nergens anders in de stad compensatie was voor het grote

aantal luxe woonhuizen dat de uitbreiding opeiste. Er werden niet alleen leeggesloopte percelen toegevoegd als tuin bij omliggende panden, maar ook vond veel samenvoeging van woningen plaats aan het eind van de zeventiende en in de loop van de achttiende eeuw. In Zierikzee is dit bij vele woonhuizen uit die tijd nog zichtbaar en ook in Brouwershaven vond dit plaats.⁶⁰ In Middelburg is het samenvoegen van verschillende grote woonhuizen eveneens te zien. In veel gegoede straten is aan de structuur van de panden nog herkenbaar dat het achterhuis zich over drie percelen uitstrekt, omdat het eerst drie afzonderlijke woonhuizen waren.⁶¹

ARBEIDERSWIJKEN

Ook de arbeiderswijken zijn op de kadastrale kaarten te karakteriseren. Hier stond voornamelijk kleinere bebouwing op smallere percelen. In Zierikzee lag de arbeiderswijk in deel E, dat vanaf de veertiende eeuw



12. Veere: gesloten bouwblokken in 1649 en de kazerne in 1811 (in: J. Blaeu, *Tooneel der steden van de Vereenighde Nederlanden, met hare beschrijvingen*, Amsterdam 1649 en Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)



13. Veere: de bouwblokken langs de Kaai in 1649 en 1811 (in: J. Blaeu, *Tooneel der steden van de Vereenighde Nederlanden, met hare beschrijvingen*, Amsterdam 1649 en Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)

was uitgelegd. Uit de perceelbreedte van een Schouwse roede (3,7 meter) en de woningen met slechts één bouwlaag blijkt het eenvoudige karakter van de wijk.⁶² Het stratenpatroon was beduidend nauwer opgezet dan de straten in de gegoede buurten. In de analyse valt juist dit stadsdeel op door zijn gaafheid (afb. 3). De oorzaak is even duidelijk als kenmerkend: dit stadsdeel, aangeduid met Nieuwstad en Havenkwartier, herbergde de beroepsbevolking die werkte voor de oplevende regionale handel en daardoor had men niet veel te lijden van de achteruitgang van de internationale handel.⁶³ Het stadje Veere, dat door zijn voortdurend afnemende handelspositie ook geen nieuwe regionale stapelrechten verwierf, laat een heel andere ontwikkeling in de arbeiderswijk zien. Dit betreft het stadsdeel D. De wijk kende een vergelijkbare structuur als de arbeiderswijk in Zierikzee. In de situatie in 1811 is echter te zien dat, evenals in de gegoede buurt, de

gesloten bouwblokken vol woningen plaats hebben gemaakt voor een militaire kazerne (afb. 12 en 14). In Middelburg toont de arbeiderswijk in deel C vrijwel geen aantasting. In Brouwershaven vond in de arbeiderswijk een grote kaalslag plaats. Dat is een opvallend verschil met het nabijgelegen Zierikzee.

HAVENFRONTEN

De havenfronten maakten vaak deel uit van de welgestelde wijken of van de stadskernen. Toch is het goed ze afzonderlijk te bekijken; het waren de meest beeldbepalende delen van de stad en het wegvallen van bebouwing langs deze assen zou dan natuurlijk ook een grote aantasting van het stadsbeeld zijn. In Zierikzee vond bij de bouwblokken ten noorden van de Oude Haven het eerdergenoemde proces van samenvoeging van percelen plaats, waarbij de ene zijde van het bouwblok intact bleef en de andere zijde tot tuinpercelen

werd getransformeerd. De huizenrij die direct aan de haven stond bleef bewaard, terwijl de noordelijke rij werd afgebroken. Uiteraard heeft dit te maken met de situering. De huizen langs de Oude Haven en zijn brede kades hadden meer allure en bepaalden het aanzicht van de stad. Het is aannemelijk dat er eerder werd gekozen voor afbraak van de minst beeldbepalende panden.

In Veere was in de periode tussen 1649 en 1811 eenzelfde proces zichtbaar. Het bouwblok dat met de noordzijde langs de Kaai en de haven lag, was in 1649 nog rondom gesloten met woonhuizen. Op de kaart van 1811 is te zien dat hier de bebouwing aan de zuidzijde van het bouwblok inmiddels was verdwenen en de grond aan de panden langs het havenfront was toegevoegd (afb. 13). Het slopen van bebouwing begon in Veere zulke grote vormen aan te nemen in de achttiende eeuw, dat de stadsarchitect Adriaan Bommenee in opdracht van het stadsbestuur een sloopbeleid opstel-

de.⁶⁴ Bij het afbreken van een woning was de eigenaar verplicht om het perceel aan de straatzijde af te bakemen met een stenen muur, zodat geen grote gaten in de rooilijnen zouden ontstaan. Nog steeds resten in Veere door dit beleid veel stenen muren als afscheiding langs de straat (afb. 15). Uit dit beleid is duidelijk op te maken dat men de gevolgen van de afbraak voor het stadsgezicht probeerde te beperken met voorschriften. Eenzelfde beleid lijkt achter het al dan niet slopen van woningen te hebben gezeten, aangezien de havenfronten van Veere volledig intact bleven. Dit is een opmerkelijke zaak, omdat vele panden aan deze straat wel leeg kwamen te staan. Ze werden niet zoals in deel C afgebroken en samengevoegd als tuinperceel met het naastliggende woonhuis, maar bleven bewaard en samengetrokken met het huis ernaast. Uit de literatuur is dit bekend van het Huis De Beredans op de hoek van de Kaai, dat werd samengevoegd met Markt 2 tot één perceel.⁶⁵ Dat gebeurde ook met de tegenoverliggende

14. Het in 1649 dichtbebouwde stadsdeel D in Veere, dat na afbraak van de kazerne tot de dag van vandaag onbebouwd is gebleven (foto auteur, 2016)





15. De huidige Stadhuisstraat in deel C van Veere. Te zien zijn de vele tuinen rond de percelen. De grond is als tuin bij de panden aan de Kaai gevoegd. Het pand rechts is een van de weinige resterende woonhuizen van wat eens een geheel gesloten rij huizen was. Vergelijk met de kaart van 1649 op afb. 13, de Stadhuisstraat is daar de straat tussen de twee middelste bouwblokken (foto auteur, 2016)

hoekpercelen van de Kaai en Markt 1 en 3, de huizen De Wolffe en De Meerminne.⁶⁶ Bij het stadje Brouwershaven is hetzelfde proces bij de bebouwing langs de haven te zien als in Veere (afb. 16). De fronten van de bebouwing langs de haven zijn vrijwel onaangetast; leegstaande bebouwing werd hier en daar wel bij buurpanden gevoegd, maar afgebroken werd er niet. Dit in groot contrast met de bouwblokken daar direct achter, waar een grote kaalslag plaatsvond.

RANDEN VAN DE STAD

Binnen de stadsmuren bevonden zich ook de meer perifere wijken. Hier was de bebouwing minder dicht, maar ook vaker van hout in plaats van steen en het is dan ook interessant te bekijken of dit invloed had op de mate van aantasting. Op de analysekaart van Zierikzee is te zien dat de aantasting van de morfologie verspreid over de stadsplattegrond plaatsvond (afb. 3). Hoofdzakelijk ontstaan er rafelpatronen door perceelsgewijze afbraak, maar aan de randen van de stad

zijn grotere gaten in de bebouwing te zien. Hier vond dus een ernstiger aantasting van de bebouwing plaats. Een mogelijke oorzaak is de schade die de inval van de Spaanse troepen in 1576 veroorzaakte. Hierbij werden namelijk 200 huizen en 60 zoutketen verwoest.⁶⁷ Het is aannemelijk dat industriële bebouwing als zoutketen in de perifere delen van de stad was gevestigd.

In Veere is bij de aanleg van de vesting ter versterking van de stad in 1809 een groot deel van de bebouwing langs de randen van de stad opgeofferd.⁶⁸ De wijze waarop deze versterking is ingepland, door bepaalde bebouwde delen heen, geeft aan dat ook hier de bebouwing aan de buitenrand van de stad de minst duurzame was en daardoor sneller werd aangetast.

De randen van de stad Middelburg laten vooral zien dat er weinig druk op de ruimte lag. Zo werd in 1818 het Molenwater gedempt, de oude spuikolk van de handelshaven. Deze wijk grensde direct aan de welgestelde wijken met internationale handelaren, maar blijkbaar was aan uitbreiding van het woningbestand geen

behoefte, want het terrein bleef nog lange tijd onbebouwd en werd in 1857 pas gebruikt, ditmaal als exercitieterrein voor militairen, een typische functie voor buitenstedelijk gebied, terwijl dit gebied ruim binnen de stadsgrenzen lag.⁶⁹ In Brouwershaven valt vooral het uitblijven van de ingeplande groei op. Binnen de aangelegde stadswallen was nog veel ruimte voor uitbreiding van de bebouwing, maar de ruimte werd in later eeuwen gebruikt als akker en weide (afb. 17).

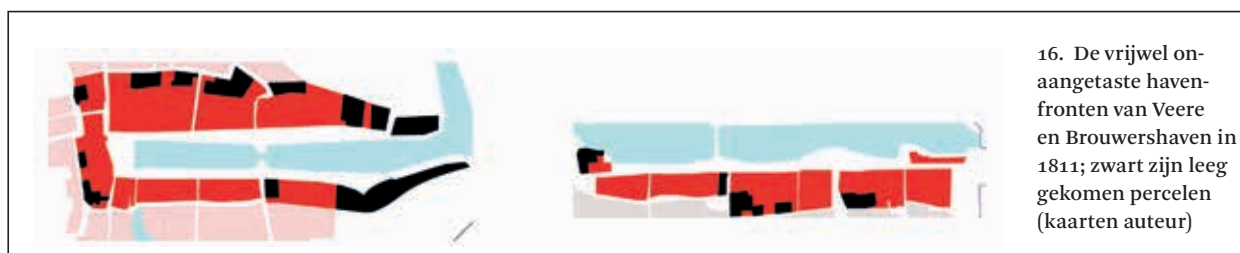
FUNCTIESPREIDING EN MORFOLOGISCHE AANTASTING

Naast het vergelijken van de stadswijken, is het ook interessant de totale aantasting van de plattegrond van de vier onderzochte steden naast elkaar te leggen. Er is een duidelijk verschil in totaalschade te zien: bij Veere en Brouwershaven is de oppervlakte van in de loop der jaren verdwenen bebouwing relatief veel groter dan bij Zierikzee en Middelburg. De ontstaansgeschiedenis van Veere en Brouwershaven verschilt van de andere twee steden. Beide zijn gesticht als handelshaven van een nabijgelegen nederzetting. De opbouw van de

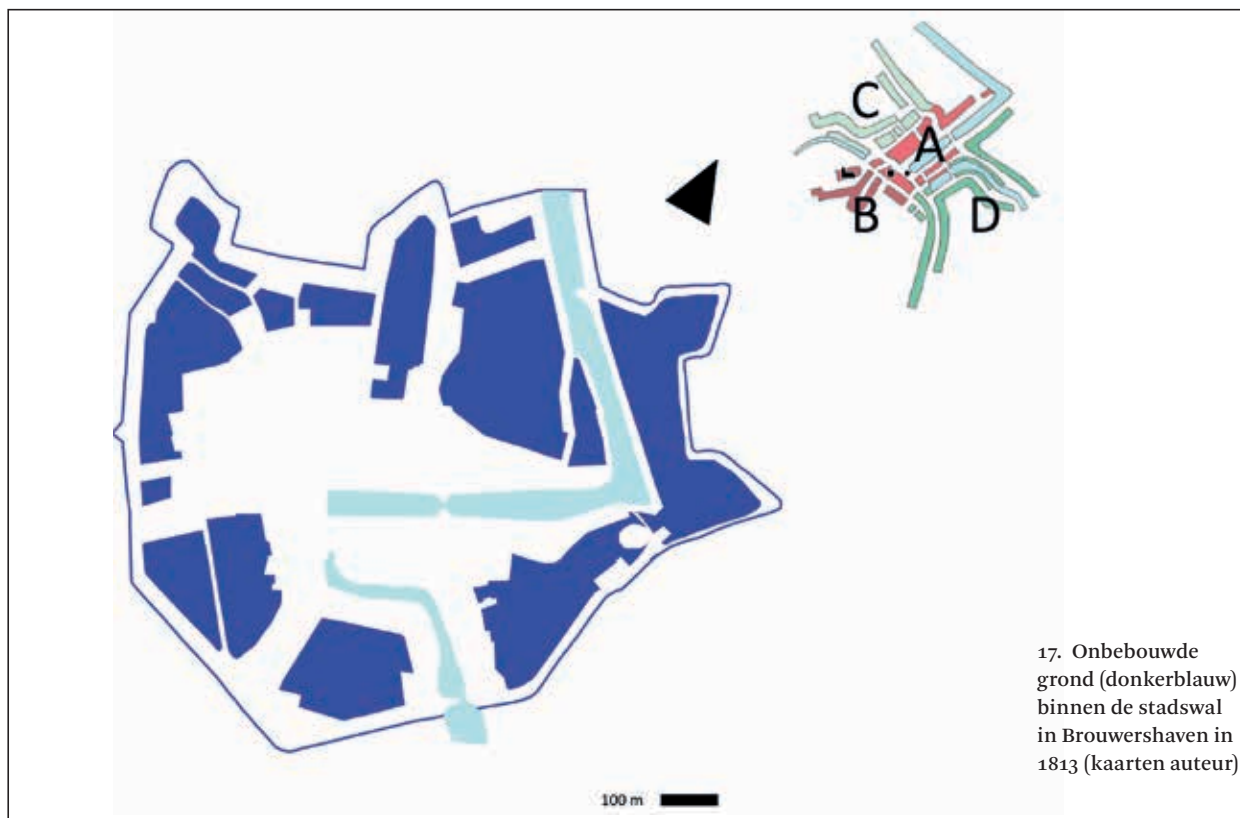
stadsplattegrond was hier dan ook op gericht.⁷⁰ Deze havenstadjes kwamen tot grote bloei, maar bij het verval wrekt zich de eenzijdigheid van hun economische basis: er blijft veel minder van de morfologie bewaard. Zowel Middelburg als Zierikzee had een meer solide basis, Middelburg als vestigingsplaats van het Gewestelijk Bestuur en Zierikzee als centrumstad voor de regio. Bij beide laatstgenoemde steden lukt het dan ook wel een nieuwe handelsfuncties aan te trekken voor hun haven, in Middelburg de provinciale graanhandel en in Zierikzee de regionale meekraphandel. Deze invloed van functiespreiding op de morfologische aantasting is ook te zien op het schaalniveau van de stadswijken: de delen van de wijk met meer variatie in functies, zoals de stadskernen, werden minder aangetaast dan de wijken voor de rijke burgers.

CONCLUSIE

De centrale vraag van dit onderzoek was of in de morfologische aantasting van krimpende steden een logische structuur aanwijsbaar is. Uit de analyse van de krimp in de vier onderzochte steden blijkt dat de aan-



16. De vrijwel onaangetaste havenfronten van Veere en Brouwershaven in 1811; zwart zijn leeggekomen percelen (kaarten auteur)



17. Onbebouwde grond (donkerblauw) binnen de stadswal in Brouwershaven in 1813 (kaarten auteur)

tasting was geconcentreerd in de wijken waar veel handelaars woonden en geen compensatie door nieuwe bewoners plaatsvond. Dit is een opmerkelijk proces: hieruit blijkt dat er dus niet zoveel werd verhuisd van eenvoudiger naar grotere huizen door de resterende minder rijke bevolking van de stad. Uit beschrijvingen van Veere en Middelburg is zelfs bekend dat de woonhuizen in de welgestelde wijken vaak werden afgebroken omdat ze zo lang leegstonden en in verval raakten.

Het contrast tussen de handelsbuurten en de stadskernen is groot. In de kernen vond vrijwel geen krimp plaats in de vier steden. Dit is verklaarbaar omdat in deze kernen, altijd het oudste gedeelte van de stad, een stabiel evenwicht van functies was ontstaan. Hier waren dan ook de belangrijkste functies van de stad gevestigd, die het wegvallen van de internationale handel als inkomstenbron overleefden. Deze stadsdelen waren dus stabiel van karakter, in tegenstelling tot de eenzijdiger gerichte stadsdelen waar de handel was gevestigd.

De fronten van bebouwing direct aan de haven vertoonden ook veel minder krimp. In die wijken werd het probleem van leegstand ondervangen door samenvoeging van panden. Dit proces is in alle havenbuurten van de onderzochte steden te herkennen. Het zorgde ervoor dat de fronten langs de havens in vrijwel alle steden intact bleven tot aan de negentiende eeuw. De

wijken achter deze bebouwing ondergingen een veel grotere kaalslag. Naast deze structuur in aantasting per stadsdeel, is ook op het niveau van het bouwblok een onderscheid zichtbaar. De afbraak van bebouwing vond namelijk het eerst plaats aan de achterzijde van de bouwblokken, waarbij de rooilijn zo lang mogelijk intact werd gehouden.

Bekijken we de steden als geheel, dan valt een duidelijk onderscheid te maken; er doet zich een tweedeling voor van de twee oudste steden Zierikzee en Middelburg, die een meer solide economische basis bezaten, tegenover Veere en Brouwershaven. Zowel Middelburg als Zierikzee kreeg als vervanging van de internationale handel weer een nieuwe handelsfunctie, die de kaalslag in de havenbuurten ondervangt. Veere en Brouwershaven werden later gesticht, waren eenzijdig gericht op de internationale handel en visserij en daarmee kwetsbaarder. Eenzijdigheid van een stad leidde tot veel grotere morfologische aantasting door krimp.

De ruimtelijke aantasting van krimpende steden verloopt dus volgens logische patronen en is herleidbaar tot bepaalde factoren. Dit is een belangrijk gegeven, omdat daarmee voor de toekomstige krimp in steden een verwachtingspatroon kan worden opgesteld. De herleidbaarheid maakt de ruimtelijke gevolgen van krimp beter voorspelbaar en het proces wellicht stuurbaar.

NOTEN

- 1 A. Dyer, *Decline and Growth in English Towns, 1400-1640*, Basingstoke 1991, 61.
- 2 Dyer 1991 (noot 1), 61.
- 3 Dyer 1991 (noot 1), 60.
- 4 T. McIntosh, *Urban Decline in Early Modern Germany. Schwäbisch Hall and Its Region, 1650-1750*, Chapel Hill 1997, 6.
- 5 T.R. Slater en J.P.P. Higgins, 'What Is Urban Decline. Desolation, Decay and Destruction, or an Opportunity?', in: T.R. Slater (red.), *Towns in Decline AD 100-1600*, Aldershot 2000, 1-22, 10.
- 6 Methodisch interessant door de morfologische benadering van de stad zijn onder andere: B. Vannieuwenhuyze, *Brussel, de ontwikkeling van een middeleeuwse stedelijke ruimte*, Gent 2008; H. Deneweth, *Huizen en mensen. Wonen, verbouwen, investeren en lenen in drie Brugse wijken van de late middeleeuwen tot de negentiende eeuw*, Brussel 2008 en R. Rutte en J.E. Abrahamse (red.), *Atlas van de verstedelijking in Nederland. 1000 jaar ruimtelijke ontwikkeling*, Bussum 2014.
- 7 Zie onder andere: K. Zweerink, 'De ruimtelijke volwassenwording van de Hollandse stad (1200-1450). Een vergelijkende analyse van het ontstaan van de contouren van de Randstad aan de hand van stadsplattegronden', *Over-Holland* 10/11 (2011), 148-171; R. Rutte en B. Vannieuwenhuyze, 'Medieval Urban Form in the Low Countries: State of Research, Comparative Perspective and Symbolic Meaning', in: A. Simms en H.B. Clarke (red.), *Lords and Towns in Medieval Europe. The European Historic Towns Atlas Project*, Farnham 2015, 375-398.
- 8 R. Stenvert, 'Enkhuizen. Morphologie einer schrumpfenden vormodernen Stadt', in: M. Goer e.a. (red.), *Hausbau in Holland. Baugeschichte und Stadtentwicklung* (Jahrbuch für Hausforschung; 61), Marburg 2010, 215-240.
- 9 Dit artikel is een bewerking van de masterthesis van de auteur: *Gehavende stad. De krimp van middeleeuwse havensteden in Zeeland van de zestiende tot de negentiende eeuw*, Universiteit Utrecht, mei 2014, begeleidt dr. M. Hurx.
- 10 P. Brusse en W. Mijnhardt, *Geschiedenis van Zeeland. Deel 2: 1550-1700*, Zwolle 2012, 100.
- 11 P. Henderikx, *Land, water en bewoning. Waterstaats- en nederzettingsgeschiedenis in de Zeeuwse en Hollandse delta in de Middeleeuwen*, Hilversum 2001, 71.
- 12 P. Brusse, *Gevallen stad. Stedelijke netwerken en het platteland. Zeeland 1750-1850*, Zwolle/Utrecht 2011, 93.
- 13 Henderikx 2001 (noot 11), 70.
- 14 Henderikx 2001 (noot 11), 86.
- 15 R. Stenvert e.a. (red.), *Monumenten in Nederland. Zeeland*, Zeist/Zwolle 2003, 62.
- 16 Brusse 2011 (noot 12), 36.
- 17 Brusse 2011 (noot 12), 17.
- 18 R.L. Koops e.a., *Brouwershaven 700 jaar*, Brouwershaven 1985, 9.
- 19 Koops e.a. 1985 (noot 18), 9.
- 20 Brusse en Mijnhardt 2012 (noot 10), 77.
- 21 M.E. Jansen-Glas, *Geschiedenis van Brouwershaven*, Brouwershaven 1990, 17.
- 22 Koops e.a. 1985 (noot 18), 42.
- 23 Koops e.a. 1985 (noot 18), 76.
- 24 C.N. Polderman en P. Blom, *Veere: van vissersbuurt tot vestingstad. Bouwstenen voor een stadsgeschiedenis*, Goes 1996, 20.
- 25 P. Fagel, *Zeven eeuwen Veere*, Middelburg 1983, 157.
- 26 Polderman en Blom 1996 (noot 24), 48, 52 en 113.
- 27 Stenvert e.a. 2003 (noot 15), 248.
- 28 Polderman en Blom 1996 (noot 24), 47.
- 29 Fagel 1983 (noot 25), 183.
- 30 Polderman en Blom 1996 (noot 24), 50.
- 31 Brusse 2011 (noot 12), 24.
- 32 Stenvert e.a. 2003 (noot 15), 15.
- 33 P. Henderikx, 'Ontstaan en ruimtelijke ontwikkeling van Middelburg (9-14e eeuw)', in: P. J. Woltering e.a. (red.), *Middeleeuwse toestanden. Archeologie, geschiedenis en monumentenzorg*, Hilversum 2002, 241-257, 246.
- 34 Brusse en Mijnhardt 2012 (noot 10), 51.
- 35 Stenvert e.a. 2003 (noot 15), 16.
- 36 Brusse 2011 (noot 12), 96.

- 37 Brusse 2011 (noot 12), 33.
 38 Henderikx 2001 (noot 11), 71.
 39 Henderikx 2001 (noot 11), 84.
 40 Polderman en Blom 1996 (noot 24), 20.
 41 R. Rutte, 'Vierhonderd jaar stadswording in het mondingsgebied van de Schelde. Ruimtelijke patronen en handelsstromen in de zuidwestelijke delta', *OverHolland* 12/13 (2013), 99-127, 116.
 42 Henderikx 2002 (noot 33), 244.
 43 P.J. Huijbrecht, *Verdwenen havens van Zeeland. Een historisch-geografische verkenning*, Zierikzee 2006, 49.
 44 Koops e.a. 1985 (noot 18), 9.
 45 Huijbrecht 2006 (noot 43), 9.
 46 H.A.W. van de Garde e.a., *Kadastrale atlas van Zeeland 1832. Deel 3: Brouwershaven (Serie Schouwen-Duiveland)*, Middelburg 1999, 29.
 47 Brusse 2011 (noot 12), 103.
 48 Fagel 1983 (noot 25), 99.
 49 Polderman en Blom 1996 (noot 24), 58.
 50 Polderman en Blom 1996 (noot 24), 35.
 51 Polderman en Blom 1996 (noot 24), 87.
 52 R. Meischke, H.J. Zantkuijl en P.T.E.E. Rosenberg, *Huizen in Nederland. Zeeland en Zuid-Holland; architectuur-historische verkenningen aan de hand van het bezit van de Vereniging Hendrick de Keyser*, Zwolle 1997, 160.
 53 P.W. Sijnke en T. van Gent, *De geschiedenis van Middelburg in 25 stappen*, Vlissingen 2009, 99.
 54 Brusse 2011 (noot 12), 107.
 55 Brusse 2011 (noot 12), 112.
 56 Koops e.a. 1985 (noot 18), 76.
 57 Stenvert e.a. 2003 (noot 15), 275.
 58 Koops e.a. 1985 (noot 18), 76.
 59 W.S. Unger, *De monumenten van Middelburg*, Maastricht 1941, 74.
 60 F.H.F. Jilleba, *Het oude Zeeuwse woonhuis*, Zutphen 1983, 19-21.
 61 Jilleba 1983 (noot 60), 19.
 62 Meischke, Zantkuijl en Rosenberg 1997 (noot 52), 246.
 63 H. Uil, *Zierikzee. Stad met vele gezichten*, Goes 1996, 39.
 64 Polderman en Blom 1996 (noot 24), 78.
 65 Meischke, Zantkuijl en Rosenberg 1997 (noot 52), 226.
 66 Meischke, Zantkuijl en Rosenberg 1997 (noot 52), 236.
 67 Huijbrecht 2006 (noot 43), 85.
 68 Fagel 1983 (noot 25), 183.
 69 H. Sinke, *Middelburg: architectuur en stedenbouw 1850-1950. Monumenten inventarisatie project*, Zwolle 1996, 25.
 70 Rutte 2013 (noot 41), 116.

J.W.A. DE WINTER MA rondde in 2014 de Master Architectuurgeschiedenis en Monumentenzorg af aan de Universiteit Utrecht met de eindschrijft *Gehavende stad. De krimp van middeleeuwse havensteden in Zee-*

land van de zestiende tot de negentiende eeuw. Hij is nu werkzaam bij Stichting Werelderfgoed Kinderdijk en eigenaar van JWA Bouwhistorie en Architectuur.

ERODED CITIES

THE DECLINE OF MEDIEVAL SEAPORTS IN ZEELAND FROM THE SIXTEENTH TO THE NINETEENTH CENTURY

JAN-WILLEM DE WINTER

The south-western delta region of the present-day Netherlands, the area where the rivers Maas, Schelde and Waal flow into the North Sea, experienced a period of great economic prosperity from the thirteenth to the fifteenth century. The trans-shipment of international merchandise to and from the towns and cities of the interior generated considerable wealth, which was concentrated in the strategically located seaports. However, in the sixteenth century, prolonged hostilities and the repeated silting-up of the harbours resulted in a major economic downturn. Trade and prosperity steadily migrated to more northerly seaports, such as Amsterdam, while large numbers of the inhabitants of the Zeeland harbour towns also decamped to other seaports. This population decline had many consequences for the physical form of the Zeeland seaports. Though a lot of research has been carried out into the morphological development (the emergence of the physical form of the town plan) of Dutch cities, research into the morphological consequences of decline is still quite limited. This study focuses on the effects of the decline on the physical form of medieval seaports in Zeeland from the sixteenth to nineteenth century, and questions whether it is possible to discern a structure in this morphological degradation.

As the cities shrank, due to large-scale dilapidation and demolition of houses, gaps opened up in the town plan. This concerns the basic element of the study: by digitally superimposing successive town plans drawn from case studies it was possible to see where, during the three-century period, houses disappeared, leaving gaps in the morphology of the city. Once the gaps had been recorded, a clearly discernible pattern emerged of where and in what period the most gaps appeared. To further explicate this kind of urban decline, a study was made of the characteristics of these urban areas: their age, their position in relation to the trading port, their function and their location vis-à-vis the urban periphery. The resulting characterization is quite revealing about the structure of the decline.

Four case studies were compared for this study: Zierikzee, Middelburg, Veere and Brouwershaven. These four towns were prosperous international seaports during the Middle Ages, but in the centuries that followed they all contracted to varying degrees. In addition to the similarities in the pattern of decline, there were also interesting differences due to the disparate nature of new economic pillars. This study is intended to stimulate more form-focused research into the decline of cities.