



# HAAGSE GROEI VERSUS LEIDSE KRIMP

## EEN VERGELIJKING VAN DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN IN TWEE HOLLANDSE STEDEN TUSSEN 1700 EN 1870

JELMER VAN DER ZWEEP

Na een periode van mondiale dominantie en economische bloei tijdens de Gouden Eeuw, belandde de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden in een tijdperk van stagnatie en krimp. Dit duurde van ongeveer 1700 tot halverwege de negentiende eeuw. Als gevolg van deze malaise kampte het merendeel van de Nederlandse steden met stagnerende of teruglopende inwonertallen. Slechts enkele steden bleven groeien, bijvoorbeeld Rotterdam, al was die groei veel minder sterk dan tijdens de zeventiende eeuw.<sup>1</sup> Desalniettemin was de achttiende eeuw voor Den Haag een Zilver-

ren Eeuw, die resulteerde in een bevolkingstoename van ongeveer 30.000 in 1700 naar 52.000 in 1850.<sup>2</sup> In deze periode was het de sterkst groeiende stad van Nederland. Leiden maakte een tegengestelde bevolkingsontwikkeling door. In 1650 was het de tweede stad van de Republiek met circa 68.000 inwoners, die voor een groot deel werkzaam waren in de bloeiende textielindustrie. Na 1690 daalde het aantal inwoners tot 1815. In 1700 telde Leiden ongeveer 53.000 inwoners.<sup>3</sup> Honderdvijftig jaar later was het aantal geslonken tot 36.000. Leiden was daarmee, naast Enkhuizen en Haarlem, een van de sterkst krimpende steden van het land.<sup>4</sup>

Om inzicht te krijgen in de ruimtelijke effecten van deze contrasterende ontwikkelingen worden de nabu-

▲ 1. Fragmenten uit de historische kaarten van Den Haag van De Wit (1698) en Besoet (1747), met de locatie van de Nieuwe Uitleg (Haags Gemeentearchief)

rige Hollandse steden Leiden en Den Haag in dit artikel vergeleken. Leidend in deze vergelijking is een reeks ontwikkelingskaarten die zijn gebaseerd op een nauwkeurige analyse van vier historische kaarten per stad. Voor Den Haag zijn kaarten uit 1698, 1747, 1833 en 1868 gebruikt.<sup>5</sup> Voor Leiden dateren de historische kaarten uit 1698, 1762, 1825 en 1870.<sup>6</sup> Door minutieuze vergelijking van deze kaarten konden nieuwbouw, sloop en veranderingen in openbare gebieden en grachtensystemen worden vastgesteld. Beide steden worden in deelperiodes behandeld. Deze periodes zijn bepaald door het beschikbare historische kaartmateriaal en de nauwkeurigheid daarvan.

In de achttiende eeuw is helaas een beperkt aantal stadsplattegronden gemaakt, waardoor de deelperiodes van beide steden enigszins van elkaar verschillen. Daarnaast kende de tekenwijze van de kaarten tijdens de achttiende eeuw een omslagpunt. Tot aan de achttiende eeuw werd de bebouwing van de stad vaak in opstand en met veel detail getekend. Stadskaarten werden toentertijd namelijk in veel gevallen als sierobject beschouwd en pronkten aan de wanden van welgestelde huishoudens. In de loop van de achttiende eeuw begonnen de kaartenmakers de stijl te versoberen, door nog slechts de gezichtsbepalende gebouwen in opstand te tekenen. De rest van de bebouwing werd als een plat, gearceerd vlak weergegeven. Belangrijke informatie, bijvoorbeeld bebouwing op binnenterreinen, valt hierdoor niet te onderscheiden. Met name rond het jaar 1800 zijn er door deze ontwikkeling louter minder gedetailleerde kaarten beschikbaar van beide steden. Bovendien geven de achttiende-eeuwse plattegronden in veel gevallen een topografische weergave van de stad die tientallen jaren achterloopt. De stadsplattegronden van omstreeks 1870 zijn daarentegen zeer gedetailleerd en doorgaans betrouwbaar, doordat kadastrale opmetingen ervoor hadden gezorgd dat het eigendom van onroerend goed nauwkeurig in kaart was gebracht.

Het tijdvak 1700-1870 is gekozen omdat het zich bevindt tussen de bloeiperiodes van de Gouden Eeuw en de industrialisatie. Soms wordt gesteld dat de industrialisatie en bijbehorende modernisering van Nederlandse steden al omstreeks 1850 begon. De Klerk schrijft echter in zijn boek *De modernisering van de stad* dat Nederland vanaf 1870 pas echt in de greep van industriële revoluties kwam, waardoor de steden in een ongekennde groeiversnelling kwamen.<sup>7</sup> Van Schuppen stelt zelfs dat Nederland een industriële laatbloeiër was en pas in de jaren negentig van de negentiende eeuw in een stroomversnelling kwam.<sup>8</sup> Door kaarten van omstreeks 1870 als laatste meetpunt te gebruiken, wordt het verschil in snelheid waarmee de modernisering effect had op beide stedelijke weefsels duidelijker zichtbaar.

Op een enkele uitzondering na, zoals de publicaties van Stenvert en De Vries, beide over Enkhuizen, is het

visueel documenteren van ruimtelijke veranderingen in steden tijdens de periode van krimp tussen 1700 en 1870, een nog vrijwel niet toegepaste methode.<sup>9</sup> Door de unieke groei van Den Haag te vergelijken met de sterke krimp van Leiden, komen de verschillende en de overeenkomstige ruimtelijke effecten van die fenomenen scherp in beeld.

De ontwikkelingskaarten worden per deelperiode toegelicht. Zaken die niet zijn te zien op de historische plattegronden en geen noemenswaardig effect hadden op de ruimtelijke structuur van de stad, bijvoorbeeld leegstand, zijn niet aangegeven op de ontwikkelingskaarten. Aspecten die niet direct zichtbaar zijn op deze kaarten worden alleen behandeld wanneer deze van belang zijn voor een beter begrip van de ruimtelijke veranderingen. Omdat de gebruikte historische plattegronden verschillen in detaillering en de gehanteerde onderzoeksmethode nog weinig is toegepast en getoetst, moet dit artikel worden beschouwd als een verkenning.

#### HAAGSE VERDICHTING BINNEN DE SINGELGRACHTEN (1700-1750)

Op de ontwikkelingskaart van de deelperiode 1700-1750 is aan de noordoostzijde van Den Haag een uitbreiding zichtbaar (afb. 2). Deze Nieuwe Uitleg, gebouwd rond 1705, is de enige Haagse stadsuitbreiding uit de achttiende eeuw (afb. 1).<sup>10</sup> Doordat de zeventiende-eeuwse singelgrachten erg ruim waren aangelegd, was er voldoende ruimte om de groei van de stad voor een lange periode aan te kunnen. De Nieuwe Uitleg was dan ook niet een noodzakelijke stadsuitbreiding, maar moest met zijn monumentale panden voor welgestelden zorgen voor een fraai aanzicht voor reizigers komende vanuit het Haagse Bos. Voor de uitleg werd de Prinsessegracht verlengd en verderop aangesloten op de bestaande singelgracht. Aan het Smidswater, dat door de komst van de nieuwe singelgracht een binnengracht was geworden, werden 31 kleinere percelen aangelegd.<sup>11</sup>

Als we verder kijken naar de ontwikkelingskaart, zien we veel verdichting binnen de singelgrachten, voornamelijk in het zuidwestelijke deel van de stad. Den Haag bleef dus groeien in de eerste helft van de achttiende eeuw en dat zien we ook terug in de cijfers. Tot het jaar 1730 nam de Haagse bevolking toe tot circa 33.000 mensen.<sup>12</sup> De stad telde toen 6.163 huizen; een stijging van 1.419 ten opzichte van de telling in 1680.<sup>13</sup> In tegenstelling tot steden als Amsterdam en Leiden had Den Haag tijdens de Gouden Eeuw geen grote economische vooruitgang door handel en nijverheid gekend. Het inwonertal van Den Haag lag in 1700 dan ook vele malen lager dan dat van Leiden en Amsterdam. Amsterdam was met 219.000 inwoners veruit de grootste stad van de Republiek en Leiden volgde op afstand als tweede.

Den Haag bleef groeien, doordat de bevolking voor



2. Ontwikkelingskaart Den Haag, 1700-1750 (kaart auteur)

een relatief groot deel bestond uit kapitaalkrachtigen en renteniers met een uitbundige levensstijl. Zij hadden hun geld in andere plaatsen verdiend met handel en nijverheid. Er trokken veel arbeiders naar Den Haag om voor deze welgestelden te gaan werken. De meeste nieuwbouw die op de ontwikkelingskaart in het zuiden en westen zichtbaar is, bestond dan ook uit eenvoudige woningen voor deze instroom van personeel, zoals knechten, dienstboden en tuinmannen. Deze huizen bevinden zich in of nabij het Dorp, het deel van de stad rondom de Grote of Sint-Jacobskerk. Op de veengrond bij het Dorp woonde het overgrote deel van de werkende onderlaag van de bevolking. De middenstand vestigde zich het liefst in de Spuibuurt, waar de meeste winkels waren gevestigd. Door deze toestroom

werden er nieuwe beestenmarkten en een korenbeurs ontwikkeld rondom de Prinsegracht en de Grote Markt (afb. 4).

Nabij het Binnenhof woonde het merendeel van de welgestelden. De ondergrond van de Hofbuurt bestond uit zand, waaraan deze buurt een groot deel zijn aantrekkingskracht ontleende, ook omdat werd gedacht dat het wonen op de natte veengrond ongezond was. Ondanks dat de magistraat in 1706 probeerde om de rijke Hagenaars zich ook te laten vestigen in de dorpsbuurt door statige panden te ontwikkelen aan de Prinsegracht, bleef deze bovenlaag van de bevolking de Hofbuurt prefereren.<sup>14</sup> Hofarchitect Daniël Marot (1661-1752) heeft in de eerste helft van de achttiende eeuw een groot aandeel gehad in de architectuur rond-

om het Binnenhof. In Lodewijk XIV-stijl, die hij had meegenomen uit Frankrijk, ontwierp hij sierlijke gebouwen zoals de Trêveszaal op het Binnenhof in 1697, Huis Schuylenberg aan de Lange Vijverberg in 1715; Paleis Kneuterdijk in 1730 en Huis Huguetan aan het Lange Voorhout uit 1734.<sup>15</sup> Tevens was Marot samen met Felix du Sart verantwoordelijk voor het ontwerp van de Portugees-Israëlitische synagoge, die in 1726 werd gebouwd nabij de Prinsessegracht.

Op de ontwikkelingskaart zijn er naast de verdichting en de Nieuwe Uitleg ook buiten de singelgrachten enkele plekken met nieuwbouw te vinden. De grootste concentratie zien we nabij de Trekvaart, die in zuidelijke richting de stad uitloopt, en aan de overzijde van de zuidoostelijke singels. Deze bebouwing zal samenhangen met de bedrijvigheid die de Trekvaart aan deze kant van de stad genereerde.

### TERUGGANG VAN DE LEIDSE TEXTIELINDUSTRIE (1700-1760)

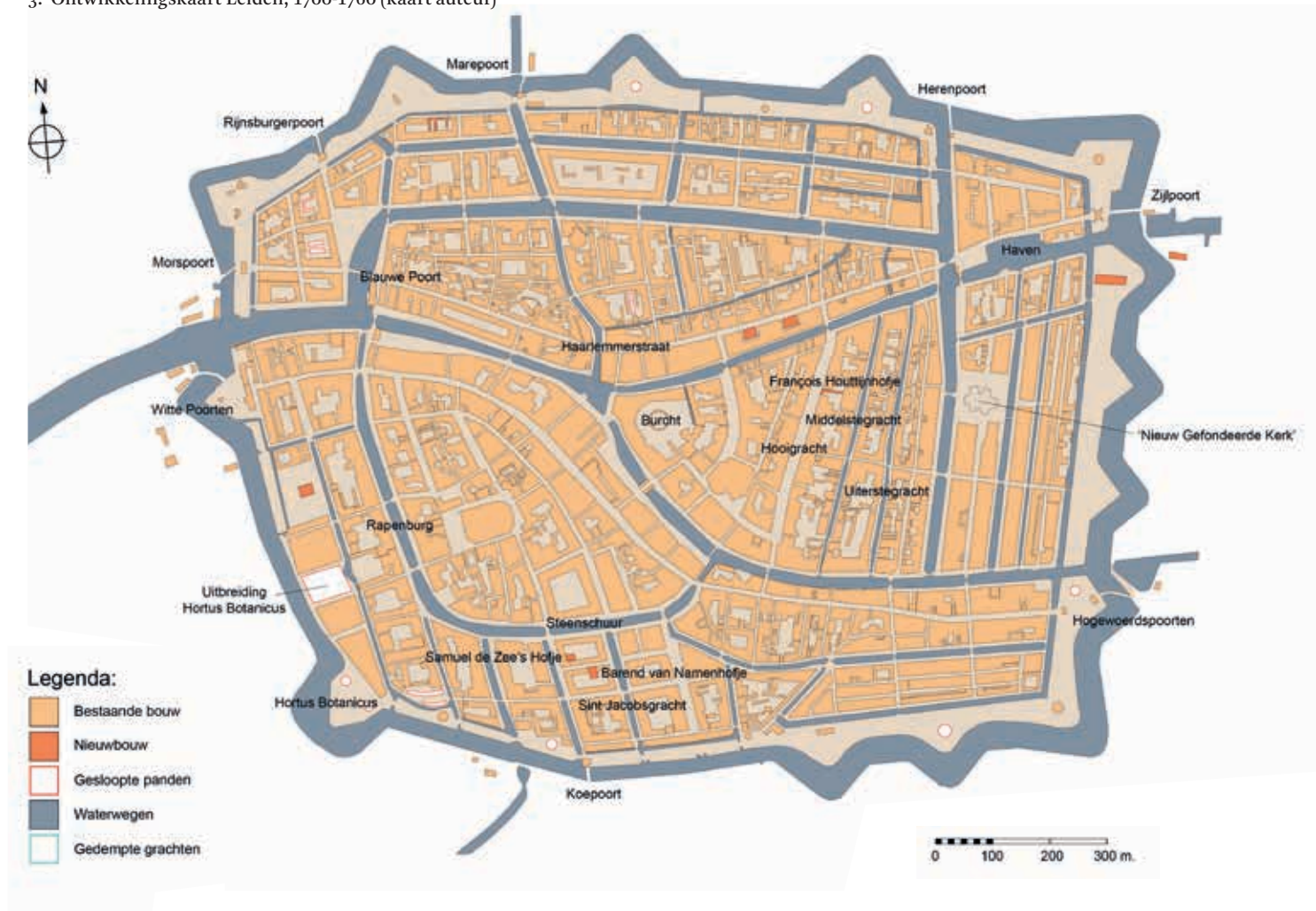
Uit de ontwikkelingskaart van Leiden van de deelperiode 1700-1760 valt op te maken dat de stad in 1700 zo goed als helemaal was volgebouwd binnen de verdedigingswerken (afb. 3). De enige noemenswaardige open ruimtes zijn te vinden op enkele plekken in het westen, rondom de Burcht en in het oosten, waar op de ge-

bruikte historische plattegrond een kerk is getekend. Deze 'Nieuw Gefondeerde Kerk' is echter nooit gebouwd, dus ook dit was een van de spaarzame open gebieden.

Door de textielnijverheid kende Leiden in de zeventiende eeuw een bloeiende economie. Deze genereerde een grote stroom migranten, die naar de stad kwamen om in de textiel te gaan werken. Ondanks de aanleg van twee grote uitbreidingen tijdens de zeventiende eeuw, aan de noordkant en de oostkant, barstte de stad uit haar voegen. Het sterk groeiende inwonertal zorgde voor een grote woningnood, een slechte volksgezondheid en een moeizame verkeersafwikkeling. Oorlog, economische problemen en een ernstige epidemie zorgden voor een vrij abrupte kentering en het stilvallen van de bevolkingsgroei tijdens het laatste kwart van de zeventiende eeuw. In 1700 waren 53.000 Leidenaars verdeeld over circa 12.000 woningen. Daarmee was Leiden de dichtstbevolkte stad van de Republiek.<sup>16</sup>

Omringende landen, zoals de Duitse staten en Frankrijk, hadden tot aan het begin van de achttiende eeuw erg te lijden gehad onder oorlogsgeweld, maar begonnen zich langzamerhand te herstellen. In plaats van ruwe wol te exporteren, werd het steeds vaker ter plaatse op het platteland verwerkt tot textiel. Textielsteden zoals Leiden kregen hierdoor te maken met stij-

3. Ontwikkelingskaart Leiden, 1700-1760 (kaart auteur)





4. Gravure van Daniël Marot, de Prinsegracht in Den Haag gezien vanaf de hoek Boterwaag, met bedrijvigheden rondom de gracht, 1710 (Haags Gemeentearchief)

gende importkosten. De lakenproductie was met 85.000 stuks in 1700 al 60 procent minder dan in het topjaar 1660.<sup>17</sup> In 1750 was de productie gedaald naar 54.000 stuks. De dominantie van deze sector veranderde echter nauwelijks. Halverwege de achttiende eeuw was nog steeds 71 procent van de bevolking in de textielindustrie werkzaam. Deze arbeiders woonden voor het overgrote deel in de zeventiende-eeuwse stadsuitbreidingen, terwijl de welgestelde laag in het oude stadscentrum nabij de publieke gebouwen resideerde.

Op de ontwikkelingskaart zijn weinig ruimtelijke veranderingen te zien. Er zijn slechts enkele nieuwe panden bij gekomen aan de westkant, in het centrum en op de stadswal in het oosten. Aan de westelijke singelgracht is daarentegen wel een compleet huizenblok verdwenen, waardoor er een open plek is ontstaan. Deze woonhuizen moesten plaatsmaken voor de uitbreiding van de Hortus botanicus. De botanische tuin, die zich op de westelijke stadswallen bevond, werd in 1736 vergroot van 2.230 vierkante meter naar 7.165 vierkante meter.<sup>18</sup> Hiervoor werden 83 kleine huizen aan de Burgstraat en de Zionstraat gesloopt. Ook moesten alle opstallen aan de zuidzijde van de Paterstraat en de noordzijde van de Catharinasteeg plaatsmaken voor de plantentuin van de universiteit.

Hoewel op de ontwikkelingskaart weinig verande-

ringen zijn te zien, was in 1750 het inwonertal sterk gedaald, naar circa 37.000.<sup>19</sup> In dat jaar werden er 11.128 percelen geteld, waarvan er 8.567 bewoond waren. In het kohier van 1749 werden 458 percelen als 'ledig' genoteerd. Het is zeer aannemelijk dat deze percelen al lange tijd leegstonden en dat onder deze lege panden veel woonhuizen waren. Tjalsma stelt verder dat er in 1749 minimaal 877 poortwoningen hebben bestaan, die 10,2 procent uitmaakten van het totale woningbestand.<sup>20</sup> Deze kleine aparte huisjes op het erf van een woonhuis, bijvoorbeeld in een steeg, werden bewoond door huisbedienden, arbeiders of studenten. Het overgrote deel van de poortwoningen stond in de wijken die vóór de zeventiende-eeuwse uitbreidingen aan de rand van de stad lagen. Een zeer hoge concentratie poortwoningen bevond zich ten westen van het Rapenburg, aan de oostkant van de Middelstegracht en aan beide zijden van de Uiterstegracht. Logische verklaring voor het gegeven dat in de zeventiende-eeuwse uitbreidingen weinig poortwoningen waren te vinden, is dat deze wijken veelal uit rug-aan-rugwoningen bestonden, waardoor de percelen nauwelijks tot geen ruimte boden voor bijgebouwtjes. Op de gebruikte historische plattegronden zijn deze poortwoningen helaas niet goed te onderscheiden (zie en vergelijk wel afb. 14, de hofjeskaart, met poortwoningen in 1870).

Tevens verschenen in deze periode meerdere liefdadigheidshofjes.<sup>21</sup> In 1727 werd het Samuel de Zee's Hofje gebouwd aan de Doezastraat 16, dat in eerste instantie uit tien huisjes bestond. In 1743 werd het uitgebreid naar 21 huisjes. Het Barend van Namenhofje opende in 1730 en bestond uit een steegje met aan weerszijden zes huisjes. Het François Houttijnhofje verrees in 1737 op de toen al overwelfde Hooigracht en bestond uit een rijtje van acht huisjes en een poortgebouwtje.

Gedurende deze deelperiode zorgde de sloop van woningen voor gaten in de bebouwing, bijvoorbeeld achter het Rapenburg, ten noorden van de Haven, achter de Sint-Jacobsgracht en in het gebied tussen de Haarlemmerstraat en de stadsvest. Deze open plekken zijn echter niet als zodanig zichtbaar op de ontwikkelingskaart. De oorzaak hiervan zou kunnen liggen in de minder gedetailleerde tekenwijze van de historische plattegrond uit 1762. Op de ontwikkelingskaart zijn slechts enkele plaatsen aan te wijzen waar sloop heeft plaatsgevonden. Duidelijk zichtbaar zijn de zeven molens op de stadswallen die zijn gesloopt. Van de overgebleven dertien molens die in 1749 op of nabij de wallen stonden, waren er zes niet meer in gebruik.<sup>22</sup> In 1735 was de Blauwe Poort al gesloopt.

#### VERGELIJKING DEELPERIODE 1: 1700-1750/1760

Het grote verschil tussen Den Haag en Leiden in het jaar 1700 is de dichtheid. De omvang van de steden binnen de singelgrachten was ongeveer gelijk, maar Leiden was veel dichter bevolkt. In Den Haag zijn aan het eind van deze deelperiode nog altijd veel open gebieden zichtbaar, waar Leiden slechts enkele kleinere open plekken kent. Leiden had in 1700 dan ook bijna het dubbele aantal inwoners en huizen.

In Den Haag zien we veel verdichting binnen de singels, maar ook op enkele plaatsen bij de uitvalsroutes zijn panden gebouwd. Tijdens de tien jaar langere periode in Leiden vond nauwelijks nieuwbouw plaats. Ondanks de krimp zijn er niet veel gebouwen gesloopt. In 1750 had Den Haag met circa 35.000 inwoners al bijna net zoveel inwoners als Leiden in 1760, waar toen nog ongeveer 37.000 mensen woonden.

#### EXPLOITATIEHOFJES IN DEN HAAG (1750-1830)

Kijkend naar de ontwikkelingskaart van 1750-1830 kan worden vastgesteld dat tijdens deze periode van tachtig jaar minder is gebouwd in Den Haag dan in de voorgaande deelperiode (afb. 5). De nieuwbouw die door de vergelijkende kaartenanalyse in beeld is gekomen, ligt verspreid over de stad.

De Haagse bevolking bleef ook in de tweede helft van de achttiende eeuw gestaag toenemen. Doordat Willem IV in 1747 erfstadhouder van alle gewesten in de Republiek werd, verloren de steden hun macht en werd het bestuur in Den Haag van nog groter belang.<sup>23</sup> Dit zorgde voor een verdere aantrekkingskracht voor werkzoekenden. De bevolkingsgroei werd voorname-

lijk opgevangen door verdichting in de stad. De minst welvarende laag kon zich slechts de goedkoopste woningen veroorloven. Vaak waren dit eenkamerwoningen, die op achterterreinen van woonhuizen werden gebouwd. Deze exploitatiehofjes waren niet zichtbaar vanaf de straat en slechts te bereiken via een smalle poort of steeg. Doordat er in deze tijd nauwelijks bouwvoorschriften bestonden, konden particuliere eigenaren zoveel mogelijk huisjes rug-aan-rug bouwen. Vijf of zes families moesten in dergelijke situaties één waterput en één toilet delen.<sup>24</sup>

Van de tegenwoordig nog bestaande exploitatiehofjes zijn er zeven in deze periode gebouwd: de Poort van Erik Bulow aan het Kortenbos; het Hofje van Severie aan het Noordeinde; het exploitatiehofje op het erf van Noordeinde 166; het Lissabon en het Hofje van Kuijpers nabij de Denneweg; het Denneweghofje en een deel van de Poortwoningen van Petrus van Oosthuisse.<sup>25</sup> Deze hofjes geven een indicatie van de ligging van enkele van de vele exploitatiehofjes die er waren. Het Hooftshofje is het enige achttiende-eeuwse liefdadigheidshofje van Den Haag, gebouwd in 1756 aan de Assendelftstraat.

Aan het begin van de Bataafse Republiek in 1795 was het aantal Hagenaars gestegen naar 38.433.<sup>26</sup> Toen het land in 1815 samenging met de Zuidelijke Nederlanden en omgedoopt werd tot het Koninkrijk der Verenigde Nederlanden, had Den Haag 42.301 inwoners. Nadat de Zuidelijke Nederlanden zich in 1830 als België afscheidden van Nederland, werd Den Haag weer de enige regeringsstad van het land. Het aantal inwoners was inmiddels gestegen naar 56.105.<sup>27</sup>

Er zijn uit deze periode weinig cijfers bekend over het aantal nieuwgebouwde huizen. Tussen 1808 en 1814 verminderde het aantal huizen per saldo zelfs met 554 en tussen 1815 en 1840 kwamen er slechts 689 woningen bij.<sup>28</sup> De getallen geven geen helder beeld, maar wel de indruk dat de bijbehorende ontwikkelingskaart niet alle nieuwe woningen toont. Het lijkt niet realistisch dat de ongeveer 18.000 nieuwe inwoners konden worden gehuisvest in de bestaande woningen en de marginale nieuwbouw. Het aantal gebouwde exploitatiehofjes op de binnenterreinen moet daarom in deze periode al aanzienlijk zijn geweest. Doordat de geanalyseerde historische plattegrond uit 1833 geen informatie geeft over mogelijke verdichting op de binnenterreinen van de bouwblokken, en de gegevens ook niet uit de literatuur zijn te halen, kan deze bewering helaas niet visueel worden bevestigd. In deze deelperiode is een klein aantal gaten in de bebouwing ontstaan. Het zijn slechts stipjes op de ontwikkelingskaart, waarbij de twee rijen gesloopte huizen in het noordwesten het meest opvallend zijn.

Op de ontwikkelingskaart is een nieuw kanaal in noordelijke richting zichtbaar. Door de bevolkingsgroei werden de grachten steeds viezer, wat grote risico's voor de gezondheid met zich meebracht. Nadat



5. Ontwikkelingskaart Den Haag, 1750-1830 (kaart auteur)

de ingenieurs Wilschut in 1752 en Cornelis Redelijkheid in 1773 er niet in waren geslaagd om de grachten schoner te maken, werd er in 1825 een kanaal richting Scheveningen gegraven.<sup>29</sup> Het kanaal moest voor een betere doorstroom van de grachten zorgen. Door gebrek werd de aanleg in 1834 stilgelegd. Op de ontwikkelingskaart zijn ook twee verdwenen grachten zichtbaar. De smalle Sint-Anthoniusburgwal en de Lange Gracht werden in 1825 gedempt om verdere vervuiling tegen te gaan.<sup>30</sup>

Tevens zien we een groot nieuw gebouw met binnentuin in het open gebied in het noorden. Dit is de Oranjekazerne uit 1824, die onderdak gaf aan het

groeiende aantal legerafdelingen, net als de in 1770 buiten de stad gebouwde Frederikskazerne.<sup>31</sup> Rondom het Lange Voorhout zijn ook enkele nieuwe bouwwerken zichtbaar. Hofarchitect Pieter de Swart was verantwoordelijk voor het paleis van Karel Christiaan van Nassau-Weilburg aan het Korte Voorhout uit 1768, dat in 1804 werd omgebouwd tot stadsschouburg. Daarnaast realiseerde De Swart het Paleis aan het Lange Voorhout 74-76, een pand aan de Lange Vijverberg 14-16, de Lutherse Kerk aan de Burgwal en de renovatie van Huis Huguetaan.<sup>32</sup> De Duitse architect Friedrich Ludwig Gunckel ontwierp een paleisachtige vleugel voor het Binnenhof, die als balzaal en later, in de twin-

tigste eeuw, als vergaderzaal voor de Tweede Kamer werd gebruikt.

#### HET RAMPZALIGE DIEPTEPUNT VAN LEIDEN (1760-1830)

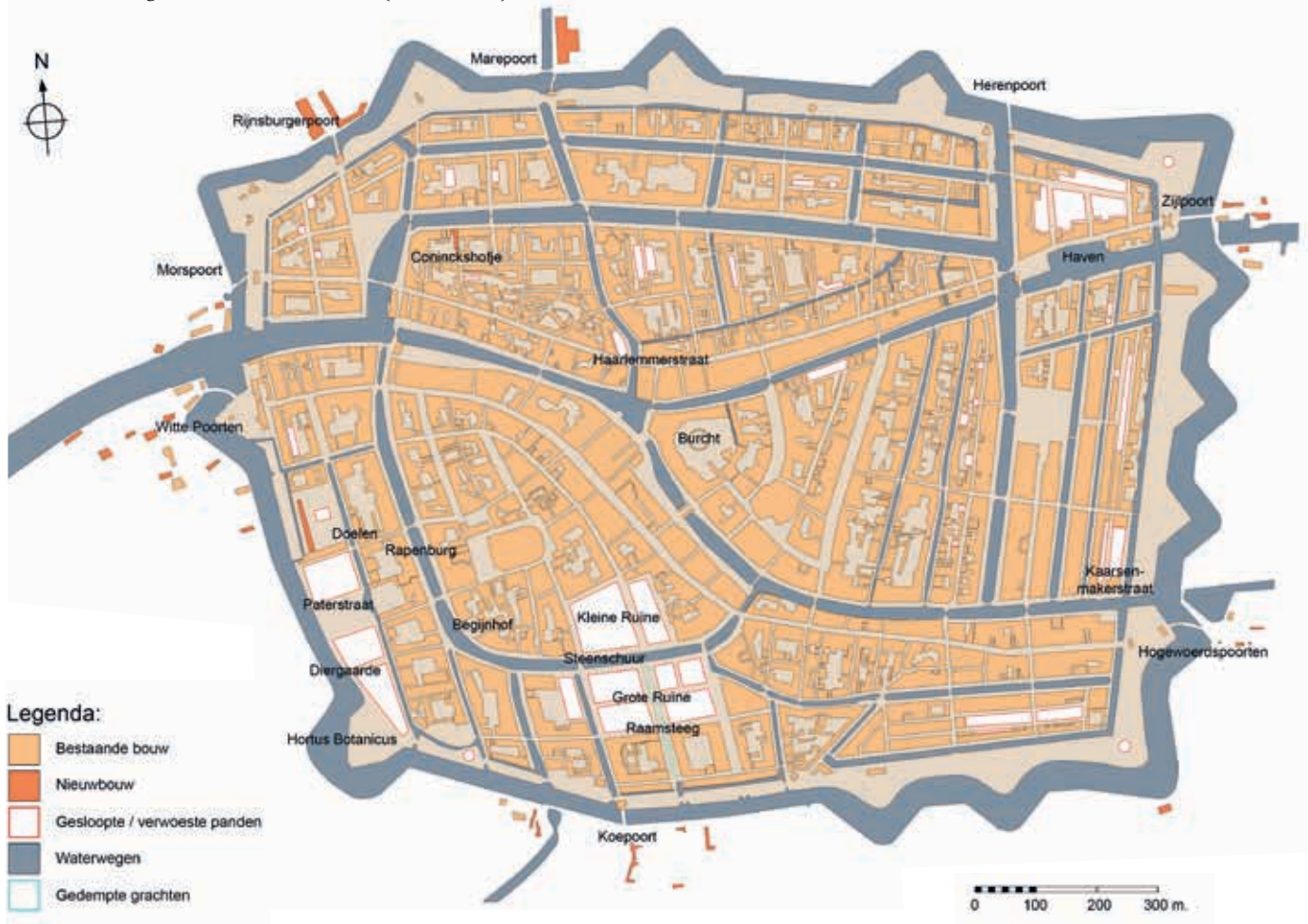
Op de ontwikkelingskaart van 1760-1830 wordt duidelijk dat de bebouwing in Leiden afnam tijdens deze deelperiode van zeventig jaar (afb. 6). In het zuidelijke deel van de stad is aan weerszijden van het Steenschuur de grootste verandering in het stedelijk weefsel te zien. Op 12 januari 1807 ontplofte een schip met 37.000 pond kruit dat daar was aangemeerd.<sup>33</sup> De explosie sloeg een gat in de bebouwing van de Zonneveldsteeg tot aan de Raamsteeg, en van de Koepoortsgracht tot aan de Garenmarkt (afb. 7). 151 mensen verloren het leven en 227 huizen werden volledig verwoest.

Ondertussen was in de tweede helft van de achttiende eeuw het aantal huizen al enorm gedaald. Tussen 1749 en 1808 verminderde het aantal woningen van 8.567 naar 6.130, een daling van 28,4 procent.<sup>34</sup> In 1795 woonden er nog ongeveer 30.000 mensen in Leiden, waarmee de bevolking met een percentage van 23,2 was gedaald. De krimp was het gevolg van het steeds snellere verval van de textielindustrie. Werden in 1750

nog 54.000 stuks textiel geproduceerd, in 1800 was dit verder teruggelopen naar 30.000 stuks.<sup>35</sup> Vanwege de enorme teruggang van het inwonertal en de al bestaande leegstand, was er geen noodzaak om de ontplofte huizen na de kruitramp te herbouwen. Alleen de huizen aan de Raamsteeg werden herbouwd. De noordelijke open ruimte werd bekend als de Kleine Ruïne en ingericht als parkje. De Grote Ruïne bevond zich aan de zuidzijde van de gracht en werd door Leidse militaire instanties gebruikt als exercitieterrein.

De afname van het aantal huizen is op de ontwikkelingskaart onder andere te zien in het zuidwesten, waar twee grote huizenblokken zijn verdwenen. Hier werd de Hortus botanicus in 1818 uitgebreid met een diergaarde.<sup>36</sup> In het noordoosten bij de haven is een nieuwe open vlakte zichtbaar. In de oostelijke en zuid-oostelijke arbeiderswijken is een vijftal rijen woningen gesloopt. In het noordelijke deel van de stad is ook een groot aantal gesloopte panden zichtbaar. De afbraak van het ammunitiemagazijn aan de Kaarsenmakerstraat zorgde eveneens voor een groot gat in de bebouwing. Op deze locatie zou vanaf 1827 een Minnehuis van de hervormde diaconie gebouwd worden.<sup>37</sup> In 1815 telde Leiden nog slechts 28.000 inwoners, waarmee het dieptepunt was bereikt.

6. Ontwikkelingskaart Leiden, 1760-1830 (kaart auteur)







7. Zicht op het Steenshuur vóór en ná de buskruitram্প uit 1807. Boven het Rapenburg te Leiden door Hermanus Numan, 1807 (Rijksmuseum). Onder het Rapenburg te Leiden, drie dagen na de ontploffing van het kruitschip op 12 januari 1807 door Carel Lodewijk Hansen, 1807 (Rijksmuseum)

De enige nieuwbouw binnen de singels op de ontwikkelingskaart bevindt zich aan de westzijde van de stad, waar in 1826 een woonblok plaats moest maken voor een militair appartementencomplex.<sup>38</sup> Het buurtje dat tussen de Doelen en de Paterstraat was gelegen, werd hiervoor gesloopt. Noordelijk van de singels, nabij de Rijnsburgerpoort en de Marepoort, zijn tevens enkele nieuwe rijen bebouwing te zien. Niet zichtbaar op de kaart zijn twee nieuwe kazernes die in 1808 en 1825 op het Doelenterrein verzezen.<sup>39</sup> Hiervoor moesten vijf huizen worden afgebroken. In 1824 en 1825 werden bij de Morspoort en de Witte Poort ook kazernes gebouwd.<sup>40</sup> In 1822 bouwde de universiteit een nieuwe universiteitsbibliotheek voor de Begijnhofkerk. Om een representatieve entree voor dit gebouw te realiseren, verdwenen meerdere huisjes. Helemaal aan het begin van deze deelperiode kwam er één liefdadigheidshofje bij: het Coninckshofje uit 1777 aan de Oude Vest 15, bestaande uit een poortgebouw met ruime hal en regentenkamer, waarachter zich zes huisjes en een tuintje bevonden.<sup>41</sup>

Koning Lodewijk Napoleon achtte de bestaande verdedigingswerken niet meer noodzakelijk en begon daarom vanaf het begin van de negentiende eeuw door het hele land vestingstelsels af te stoten. Onder leiding van stadsarchitect Salomon van der Paauw werd vanaf 1816 de stadsmuur tussen het Grote Bolwerk en de Witte Poorten gesloopt.<sup>42</sup> Op het Grote Bolwerk kwam een nieuw universitair gebouw, dat echter niet terug te vinden is op de historische plattegrond en daarmee ook niet zichtbaar is op de ontwikkelingskaart. Wel zichtbaar is de sloop van drie molens op de stadswallen gedurende deze periode.

#### VERGELIJKING DEELPERIODE 2: 1750/1760-1830

Kijkend naar de ontwikkelingskaarten van beide steden, kunnen we concluderen dat er in Leiden wederom nauwelijks nieuwbouw heeft plaatsgevonden. In Den Haag is wel bijgebouwd, maar veel minder dan tijdens de voorgaande deelperiode, ondanks de dertig jaar langere duur van deze tweede periode. In beide steden is het grootste nieuwe bouwwerk een kazernecomplex.

In Leiden zien we vele nieuwe open plekken, ontstaan door sloop en de ramp uit 1807, tegenover slechts enkele plekjes waar is gesloopt in Den Haag. De hofstad had te kampen met vervuilde grachten en heeft daarom meerdere grachten gedempt en een deel van het Scheveningse Kanaal gegraven. Leiden had op zijn beurt te maken met vestingwerken die hun functie hadden verloren en daarom werden afgebroken en afgegraven.

Den Haag heeft aan het eind van deze deelperiode al ongeveer 16.000 inwoners meer dan Leiden, maar de hofstad heeft in 1830 toch nog steeds een opener karakter dan de kwijnende textielstad.

#### DEN HAAG VERDICHT EN EXPANDEERT BUITEN DE SINGELS (1830-1870)

De geanalyseerde historische plattegrond van Den Haag uit 1868 toont de percelen in detail met hun bebouwing. Hierdoor staat op de ontwikkelingskaart van deze periode veel nieuwe bebouwing op de binnenterreinen die op de historische plattegrond van 1833 niet zichtbaar is (afb. 8). In het oude centrum nabij het Spui zien we een enorme verdichting. Tevens is op de open gebieden in het noorden, westen en het zuidoosten binnen de singels veel nieuwe bebouwing zichtbaar. Zoals bij de vorige deelperiode is opgemerkt, moet een deel van deze verdichting binnen de bouwblokken in deze voorgaande periode hebben plaatsgevonden.

De grote toename van de bebouwing kan worden verklaard aan de hand van de sterke groei van het inwonertal. In de periode tussen 1830 en 1850 steeg de populatie van 56.105 naar ongeveer 72.000.<sup>43</sup> Vanaf 1840 trok de economie verder aan en zorgde de modernisering ervoor dat de stad snel industrialiseerde.<sup>44</sup> Ongeveer 50 procent van de bevolking werkte in de tweede helft van de negentiende eeuw in de nijverheid, waar het kleinbedrijf overheerste.

Door de industrialisatie begon het inwonertal vanaf 1850 exponentieel te stijgen naar ongeveer 92.000 in 1870.<sup>45</sup> Tussen 1815 en 1860 werden er ongeveer 2.900 woningen gebouwd, waarvan de meeste ná 1840. Tot 1870 kwamen er nog eens 3.300 nieuwe huizen bij. Deze cijfers tonen een snelle stijging van het aantal nieuwe huizen vanaf het midden van de negentiende eeuw. Ook van deze deelperiode zijn er echter nauwelijks exacte getallen bekend over de bouw van exploitatiehofjes. De hofjeskaart geeft echter wel een vrij duidelijk beeld van de hoeveelheid en de locaties van de exploitatiehofjes in het jaar 1870, waarbij moet worden opgemerkt dat een deel van de hofjes vóór 1830 is gebouwd (afb. 13).<sup>46</sup> Tot aan het eind van de negentiende eeuw zou de groei van deze hofjes explosief toenemen. In 1890 was het aantal hofjeswoningen opgelopen tot 7.980.<sup>47</sup> Pas in 1892 kwam het verbod op bouwen van exploitatiehofjes op particuliere binnenterreinen. In 1841 werd het liefdadigheidshofje Rusthof aan de Parkstraat gebouwd.<sup>48</sup> In hetzelfde jaar werd ook een liefdadigheidshofje voor arbeiders gebouwd, de Om en Bij-huisjes, die door de Hervormde Diaconie beheerd werden. Deze huisjes zijn zichtbaar op de ontwikkelingskaart als vijf stroken bebouwing in de zuidhoek van de stad.

Behalve verdichting binnen de singels zijn er op de ontwikkelingskaart ook twee stadsuitbreidingen te zien, aan de noord- en de zuidzijde. De eerste impuls voor de zuidelijke uitbreiding kwam door de komst van ijzergieterij Van Enthoven aan het Trekvlief in 1828. Nadat de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij in 1843 een spoor had aangelegd tussen Amsterdam en Rotterdam en een station ten zuiden van

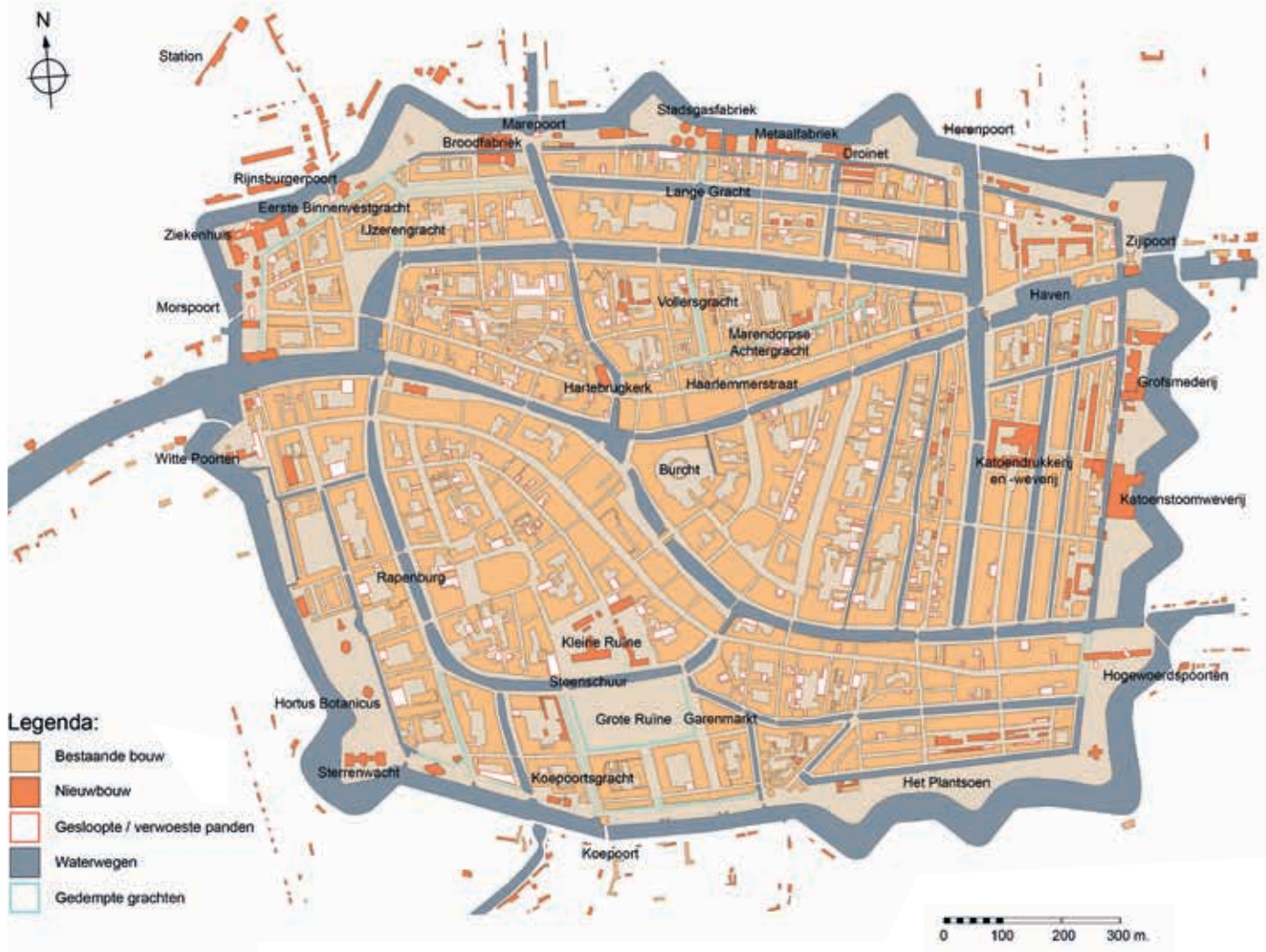
de stad werd gebouwd, begon Den Haag in deze richting steeds sneller uit te breiden. Aan de noordzijde van de stad is een nieuwe woonwijk en een zeer ruim opgezette nieuwe villawijk zichtbaar. Het Willemspark werd vanaf 1840 aangelegd in opdracht van koning Willem II (afb. 10). Aan dit park werd in 1845 een manege gebouwd, die een jaar later werd omringd door 22 woonhuizen.<sup>49</sup> De plannen bleken echter veel te duur uit te vallen, waardoor de manege in 1853 moest worden verkocht aan de Nederlands Hervormde

Gemeente. Twee jaar later verkocht opvolger Willem III het grootste deel van het Willemspark aan de gemeente.

In het zuidelijke deel van het oude centrum zien we een zevental gedempte grachten. In 1858 werd het graven van het kanaal naar Scheveningen voortgezet. Uiteindelijk bleef het kanaal in 1863 steken bij Seinpostduin. Aan de oostelijke zijde van de stad werd vanaf 1860 de statige woonwijk Bezuidenhout gebouwd voor de hogere middenklasse.<sup>50</sup> Nabij deze wijk, op de plek

8. Ontwikkelingskaart Den Haag, 1830-1870 (kaart auteur)





9. Ontwikkelingskaart Leiden, 1830-1870 (kaart auteur)

van het huidige Den Haag Centraal, werd in 1870 Station Rijnspoor gebouwd, later Station Staatsspoor.<sup>51</sup> Het station is niet zichtbaar op de ontwikkelingskaart.

#### OMMEKEER IN LEIDEN (1830-1870)

De ontwikkelingskaart van Leiden in de periode 1830-1870 toont veel meer stedenbouwkundige veranderingen dan die van de vorige twee deelperiodes (afb. 9). Vooral aan de noord- en de oostzijde is veel bouwactiviteit zichtbaar. Hier werden de nieuwe fabrieken en begraafplaatsen geplaatst vanwege de heersende zuidelijke of zuidwestelijke wind. Vanaf ongeveer 1825 begon de industrie in Leiden voorzichtig te ontwaken, terwijl ook een verschuiving in de industriële sectoren optrad.<sup>52</sup> Naast de textielnijverheid ontwikkelden zich metaal-, conserven- en voedingsmiddelenindustrieën. In 1835 kwam er een katoendrukkerij en -weverij in de stad, op het plein van de nooit gebouwde 'Nieuw Gefondeerde Kerk'. Een jaar later werd een grofsmederij op de oostelijke stadswal aan de Looiersstraat gebouwd. Tussen 1839 en 1842 bouwde de firma Le Poole aan de Garenmarkt een nieuwe fabriek voor moderne stoom- en spinmachines.<sup>53</sup> Gasfabriek Droinet vestigde zich in 1840 op de noordelijke stadswal op de hoek

van de Oosterdwarsgracht en Binnenvestgracht. Zeven jaar later werd westelijk hiervan de Stedelijke Gasfabriek gebouwd (afb. 11). Tussen beide fabrieken was nog ruimte voor het metaalbedrijf van Schretten, dat zich daar in 1855 vestigde. Ook aan de andere zijde van de Langegracht werden fabrieken gebouwd, wat deels ten koste ging van woonwijken. Het noordelijke stadsdeel begon hierdoor op één groot industriegebied te lijken, waar de arbeiders letterlijk naast de fabrieken woonden.

Halverwege de negentiende eeuw begon de economie van Leiden echt aan te trekken en kregen de fabrieken, mede door de mechanisering van het productieproces, de mogelijkheid om schaalvergroting in hun complexen toe te passen. De grofsmederij op de oostelijke stadswal breidde gestaag uit tot een groot complex. Ten zuiden van de grofsmederij bouwde de stoomweverij een fabriek, nadat het complex op de oude locatie volledig was afgebrand. Aan de Zuidsingel kwam in 1851 een nieuwe kettingfabriek.<sup>54</sup>

Het aantrekken van de economie zorgde voor een toename van het aantal inwoners. Tussen 1825 en 1849 steeg het inwonertal van circa 30.000 naar bijna 36.000.<sup>55</sup> Het aantal woningen steeg naar 7.574, nog



10. Het huidige Plein 1813 in het Willemspark in Den Haag, met de toren van de Koninklijke Manège zichtbaar, die per december 1856 werd getransformeerd tot de hervormde Willemkerk, 1860 (Haags Gemeentearchief)

steeds 993 minder dan honderd jaar eerder. De toename van het aantal huizen is deels zichtbaar op de ontwikkelingskaart, waar we in de noordelijke en oostelijke arbeiderswijken nieuwe bebouwing kunnen onderscheiden. In 1870 was het inwonertal verder gegroeid naar ongeveer 39.000. Doordat er verspreid door de stad ook veel panden zijn gesloopt, lijkt het aantal nieuwgebouwde huizen in deze periode niet voldoende om de stroom van nieuwe bewoners te kunnen huisvesten. Hoogstwaarschijnlijk waren er nog genoeg leegstaande panden om de nieuwe Leidenaars een dak boven het hoofd te bieden.

De groeiende industrie en bevolking zorgden voor een sterkere vervuiling van de grachten. Zoals te zien op de kaart werden meerdere grachten in het noorden en het zuiden van de stad gedempt. De Marendorpse Achtergracht, die ook wel Stinkgracht of cynisch Rozengracht werd genoemd, was de eerste gracht die verdween. De Vollersgracht zou in 1861 volgen, waarna de IJzerengracht in 1863 en de Koepoortgracht en de Eerste Binnenvestgracht in 1864 aan de beurt waren.<sup>56</sup>

Waar de noordelijke en oostelijke stadswallen hadden plaatsgemaakt voor de industrie, werden de zuidelijke vestingwerken getransformeerd in openbare groenvoorziening. De stadswal tussen de Hogewoerds-poort en de Koepoort werd in de jaren 1830 en 1831 afgegraven voor de aanleg van de openbare wandelplaats het Plantsoen, die in 1835 openging.<sup>57</sup> In 1839 vond de sloop van de zuidelijke stadsmuur plaats tussen de Koepoort en de Cellebroersgracht. Tevens verrees er een park ter plaatse van de stadswallen tussen de Marepoort en Rijnsburgerpoort. Nadat enkele stadspoorten nog als douanekantoortjes hadden gefungeerd, waren het vanaf het midden van de negentiende eeuw steeds vaker obstakels voor het toenemende verkeer.

Daarom werden tussen 1863 en 1869 de Witte Poorten (binnen- en buitenpoort), de Herenpoort, de Koepoort, de Marepoort, de Rijnsburgerpoort en de Hogewoerds-buitenpoort afgebroken.

Doordat de vestingwerken gesloopt waren, kreeg de stad een blik naar buiten toe. Dit zien we op de ontwikkelingskaart aan de nieuwe panden aan de buitenzijde van de noordelijke singels. Leidenaren trokken hier om verschillende redenen naar toe, ook al verhuisden ze daarmee naar een buurgemeente. De gezeten burgerij betrok ruime woningen aan de Morssingel, de Witte Singel, de Hoge en de Lage Rijndijk en de Herenstraat. Ook aan de Stationsweg, die naar het in 1843 gebouwde station leidde, verrezen nieuwe huizen. In 1853 woonden er 370 gezinnen buiten de stadsgrenzen en werd er al gesproken over annexatie van omliggende gebieden, maar deze vond pas plaats in 1896.<sup>58</sup>

Op de ontwikkelingskaart zien we op de Kleine Ruïne nieuwe bebouwing, waaronder enkele grotere bouwwerken. De architect Th. Molkenboer bouwde in 1835 de Petruskerk aan de Lange Brug, gelegen op de oostelijke zijde van de Kleine Ruïne.<sup>59</sup> Midden op de voormalige rampplek verrees in 1850 het Kamerlingh Onnescomplex, een universitair laboratorium voor chemisch, fysisch en anatomisch onderzoek (afb. 12). Ook uitgeverij en drukkerij Sijthoff bouwde twee jaar later hier haar nieuwe onderkomen. Aan de Haarlemmerstraat werden in 1835 en 1839 de Hartebrugkerk en de Mon-Père-kerk gebouwd, beide ook ontworpen door Molkenboer. Bij de Hortus botanicus kwam in 1860 de nieuwe sterrenwacht te staan. Op het bolwerk bij de Morspoort verscheen tussen 1867 en 1873 het Academisch Ziekenhuis. Dit grote gebouw met drie vleugels is zichtbaar op de noordwestelijke stadswal en huisvest tegenwoordig het Museum Volkenkunde.



11. De stadsgasfabriek in Leiden, ca. 1860 (Gemeentearchief Leiden)

12. Het Kamerlingh Onneslaboratorium in Leiden, met op de achtergrond de Sint Petruskerk, ca. 1860 (uit Montagne Jz., *De stad Leiden: album bevattende eenige afbeeldingen der voornaamste hoofdgebouwen en fraaiste gezigten in en nabij de stad Leiden, met bijschriften*, 1859-1860)

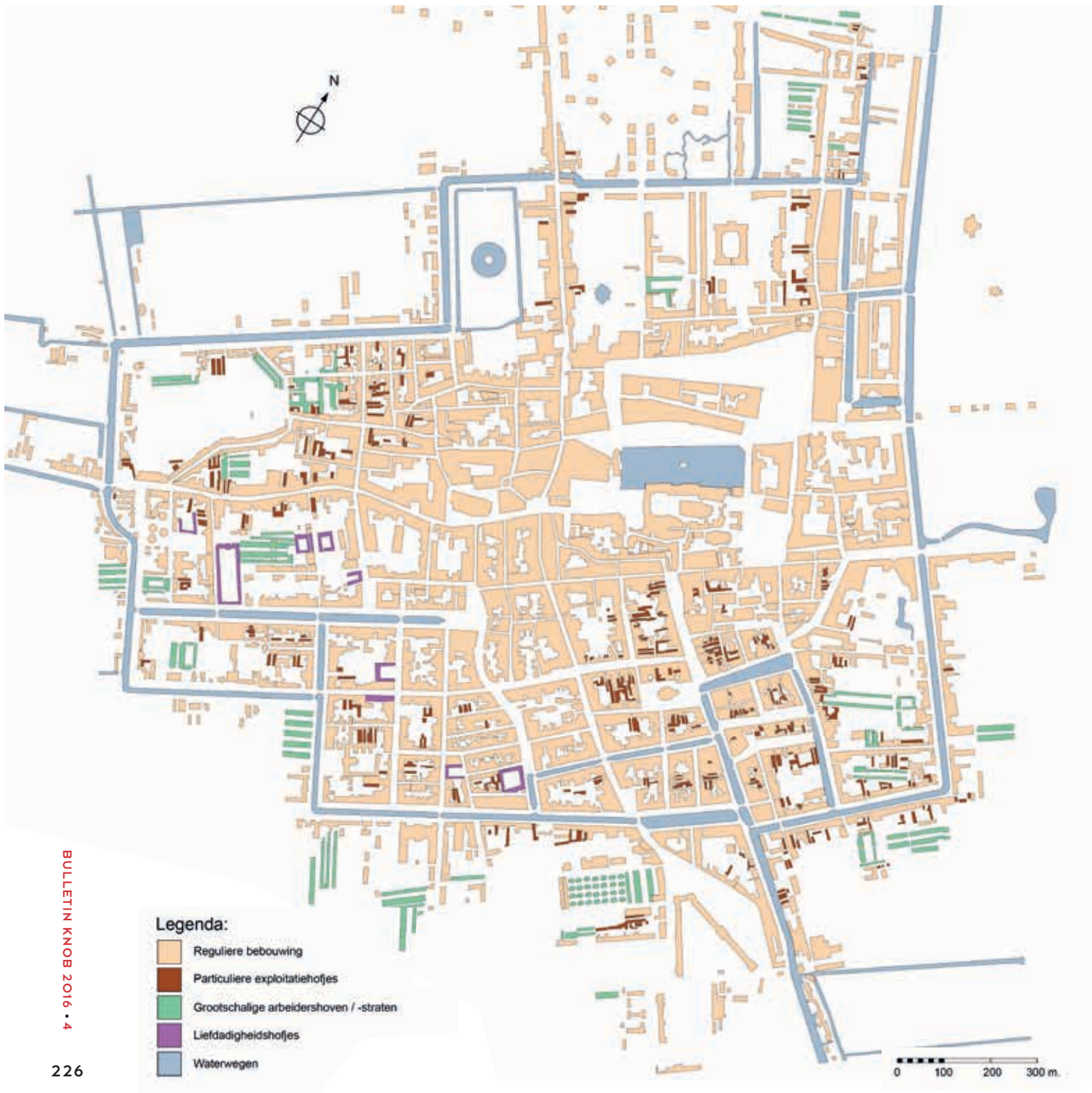


Doordat de historische plattegrond van 1870 zeer gedetailleerd is, kunnen op deze kaart ook de poortwoningen worden onderscheiden. Met deze gegevens is van Leiden evenals van Den Haag een hofjeskaart gemaakt, waarop zowel liefdadigheidshofjes als poortwoningen zijn aangeduid (afb. 14). De kaart geeft de situatie in 1870 weer, maar een groot deel van de gemarkeerde bebouwing stamt uit de voorgaande twee deelperiodes en de meeste liefdadigheidshofjes zijn gebouwd tijdens de zeventiende eeuw.

### VERGELIJKING DEELPERIODE 3: 1830-1870

Een in het oog springend verschil in deze deelperiode is de mate waarin beide steden zijn gegroeid. In Den Haag vond zowel enorme verdichting plaats binnen de singels, als uitbreiding ten noorden en ten zuiden van de stad. De hoeveelheid nieuwe Haagse exploitatiehofjes op de binnenterreinen kan vertekenend zijn, net als het aantal gesloopte panden in Leiden, doordat de kaarten uit 1870 veel gedetailleerder zijn dan de overige gebruikte plattegronden. In Leiden zien we voorna-

13. Hofjeskaart Den Haag, 1870 (kaart auteur)





14. Hofjeskaart Leiden, 1870 (kaart auteur)

melijk nieuwbouw op de voormalige stadswallen, doordat het tot laat in de negentiende eeuw nog opgesloten zat binnen de gemeentegrenzen. De Leidse industrie bloeide weer op met de komst van nieuwe fabrieken, maar ook Den Haag werd een belangrijke speler in deze sector, terwijl het tevens bleef profiteren van de functie als regeringscentrum. Kijkend naar beide hofjeskaarten, valt op dat Den Haag veel exploitatiehofjes heeft. Leiden is bijna veertig liefdadigheidshofjes rijk, tegenover nog geen tien in Den Haag. Beide steden hebben in deze deelperiode meerdere grachten gedempt. In 1870 heeft Den Haag bijna tweeënhalf keer meer inwoners, maar binnen de singels is Leiden nog altijd dichter bebouwd.

#### BESLUIT

Kijken we naar de eerste en de laatste ontwikkelingskaart van de Den Haag, dan zien we dat tussen 1700 en 1870 de bebouwing in de stad sterk is verdicht en dat uitbreiding heeft plaatsgevonden. In Leiden daarentegen is het oppervlak nagenoeg gelijk gebleven in de gehele onderzoeksperiode, en de dichtheid van de bebouwing enigszins afgenomen. Behalve het verschil in maatschappelijke en economische factoren, hebben de stadsgrenzen veel invloed gehad op de ruimtelijke

ontwikkeling. Door de ruime opzet van de singelgrachten en de beperkte breedte van deze grachten, was het voor Den Haag gemakkelijker om uit te breiden. Leiden had te maken met een harde stadsgrens en omliggend grondgebied van buurgemeenten, wat uitbreiden bemoeilijkte. Bovendien was in Den Haag door de veelal ruime opzet van de percelen meer mogelijkheid voor verdichting op binnenterreinen dan in Leiden, waar zowel de zeventiende-eeuwse arbeiderswijken als het centrum dichtbebouwd waren.

Leiden zou de gehele onderzoeksperiode een industriestad blijven, waarbij de dominantie van de textiel afnam en deels werd vervangen door andere sectoren. Aan het eind van de periode is de hernieuwde bloei in het noorden en het oosten duidelijk in het stedelijk weefsel zichtbaar, waar industrieterreinen en woonwijken samen lijken te smelten. Den Haag was in de achttiende eeuw de regeringsstad met vele welgestelden en een arbeidende onderlaag. De tweedeling die er was door de verschillende bodemtypen waarop men woonde, is in 1870 nog steeds zichtbaar. Ruim opgezette villaparken op het zand, tegenover de arbeiderswijken en fabrieken op de veengrond. De fabrieken aan de zuidkant vormden de aanzet van een gedeeltelijke transformatie naar industriestad.



De onderzoeksperiode heeft aanzienlijke invloed gehad op de verdere ontwikkeling van beide steden. Den Haag groeide toen uit tot een van de grootste steden van het land, wat het nog steeds is. Leiden kelderde van de tweede plaats naar de middenmoot, waartoe het tegenwoordig nog steeds behoort.

#### NOTEN

- 1 R. Rutte en J.E. Abrahamse, *Atlas van de verstedelijking in Nederland. 1000 jaar ruimtelijke ontwikkeling*, Bussum 2014, 196.
- 2 Het inwonertal van Den Haag in 1700 loopt nogal uiteen in de literatuur. Er wordt gesproken over 20.000 inwoners in Rutte en Abrahamse 2014 (noot 1), 196; Stal spreekt over 'ruwe schattingen (...) van tegen de 30.000' in K. Stal, 'Een plaats so magnificyq van gebouwen', in: T.F. Wijsenbeek-Olthuis (red.), *Den Haag. Geschiedenis van de stad. Deel 2: De tijd van de Republiek*, Zwolle 2005, 23-56, 53; Van Schuppen noemt 30.000 inwoners aan het begin van de achttiende eeuw in S. van Schuppen, *Historische atlas van Den Haag. Van Hofvijver tot Hoftoren*, Amsterdam 2006, 28. Daarmee lijkt 20.000 inwoners aan de lage kant en is derhalve 30.000 aangenomen als het inwonertal in het jaar 1700.
- 3 De schattingen van het inwonertal van Leiden in 1700 lopen ook uiteen. Er wordt gesproken over 67.000 inwoners in Rutte en Abrahamse 2014 (noot 1), 196; terwijl Noordam spreekt van een veel lager inwonertal van 53.000 in D.J. Noordam, 'Demografische ontwikkelingen', in: R.C.J. van Maanen (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 2: 1574-1795*, Leiden 2003, 42-53, 44-45. Omdat het laatste inwonertal uit een specifieke publicatie over Leiden komt en het meer gericht is op sociale ontwikkelingen van de stad, is 53.000 als meest betrouwbaar beoordeeld en gebruikt voor dit onderzoek.
- 4 Enkhuizen kende een grote krimp tussen ongeveer 1620 en 1850 met een bevolkingsteruggang van circa 22.000 naar minder dan 5.000, zoals uitgebreid behandeld in R.J. de Vries, *Enkhuizen 1650-1850. Bloei en achteruitgang van een Zuiderzeestad*, Amsterdam 1987, 6; alsmede in R. Stenvert, 'Morphologie einer schrumpfender vormoderner Stadt', in: *Hausbau in Holland. Baugeschichte und Stadtentwicklung* (Jahrbuch für Hausforschung; 61), Marburg 2010, 215-240. Haarlem kromp van 39.445 inwoners in het jaar 1622 naar het dieptepunt van iets meer dan 17.000 inwoners in 1815. Dit aantal zou weer groeien naar 27.719 in het jaar 1860, zoals beschreven in B. Speet, *Historische atlas van Haarlem. 1000 jaar Spaarnestad*, Amsterdam 2006, 19-42.
- 5 Voor de kaartenanalyse van Den Haag is gebruikgemaakt van de volgende historische plattegronden: De Wit, 1698, *Haga Comititis Vulgo 's Graven-Hage*, ingekleurd en gebaseerd op een plattegrond van Janssonius uit 1657, maar dan uitgebreid met een groot aantal nieuw gereedgekomen gebouwen, schaal ca. 1:3750 (Haags Gemeentearchief, gr. 0269 Alg.); Besoet, 1747, *Nieuwe Afbeelding van s Gravenhage = Nouveau Plan de la Haye/I. Besoet fecit*, schaal ca. 1:400 (Haags Gemeentearchief, gr. 0282 Alg.); Reyers en Beretta, 1833, *Nieuwe kaart van s'Gravenhage 1833 = Nouveau Plan de la Haye/geteekend door Z. Reyers en P. Beretta, gegraveerd door J.C. Zurcher*, schaal ca. 1:5180 (Haags Gemeentearchief, z.gr. 0018 Alg.); Last en Lobatto, 1868, *Platte Grond van 's Gravenhage (...)/C.E. Last, landmeter, geteekend en op steen gebracht door J. Lobatto & Zn*, gebaseerd op het kadaster en gemaakt met het doel om infectiehaarden van de cholera-epidemie vast te leggen, schaal 1:2500 (Haags Gemeentearchief, z.gr. 0024 Alg.).
- 6 Voor de kaartenanalyse van Leiden is gebruikgemaakt van de volgende historische plattegronden: De Wit, ca. 1698, *Lugduni Batavorum vulgo Leyden sic ultimo amplificati delineatio*, gebaseerd op de plattegrond van Hagen uit 1675, schaal ca. 1:3200 (KB 582 A 34); Honkoop en Kallewier, 1762, *Leyden*, gebaseerd op kaart van Tirion uit 1742, maar dan met vele wijzigingen die hebben plaatsgevonden sinds 1742, schaal 1:5800 (UB Leiden, COLLBN P 14 N 32); Van der Pauw, 1825, *Plattegrond der stad Leyden. Volgens opneming in den jare 1825/S. van der Pauw 1825*, Van der Pauw kon gebruikmaken van de kadastrale opmetingen die in 1825 gereedgekomen waren, waarbij topografische wijzigingen van het stadsbeeld exact zijn gevolgd, schaal ca. 1:5900 (UB Leiden, COLLBN P 14 N 49); H.I.A. van Campen, 1870-1879, *Kaart der stad Leiden /Vervaardigd door den landmeter van het kadaster H.I.A. van Campen; A.J. Wendel grav.; P.W.M. Trap impr.*, een nauwkeurige kaart op basis van nieuwe metingen, waarbij de topografie is van het jaar 1869, schaal: 1:2500 (UB Leiden, COLLBN P 79 N 19).
- 7 L. de Klerk, *De modernisering van de stad 1850-1914. De opkomst van de planmatige stadsontwikkeling in Nederland*, Rotterdam 2008, 14.
- 8 Van Schuppen 2006 (noot 2), 36.
- 9 De Vries 1987 (noot 4); Stenvert 2010 (noot 4).
- 10 W. Hofman e.a., *Historische plattegronden van Nederlandse steden. Deel 10: Den Haag*, Lisse 2007, 23.
- 11 Stal 2005 (noot 2), 53.
- 12 T. Wijsenbeek, 'Economisch leven', in: T.F. Wijsenbeek-Olthuis (red.), *Den Haag. Geschiedenis van de stad. Deel 2: De tijd van de Republiek*, Zwolle 2005, 78.
- 13 Stal 2005 (noot 2), 57-89, 53.
- 14 Hofman e.a. 2007 (noot 10), 22-23.
- 15 H. Janse, *Zeven eeuwen bouwen. De bouwwereld in 's-Gravenhage van 1280 tot 1980*, Nijmegen 1980, 51-88.
- 16 W. Hofman e.a., *Historische plattegronden van Nederlandse steden. Deel 7: Leiden*, Lisse 1997, 17.
- 17 B. de Vries e.a., 'Het economische leven. Spectaculair succes en diep verval', in: R.C.J. van Maanen (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 2: 1574-1795*, Leiden 2003, 85-107, 92-96.
- 18 Hofman e.a. 1997 (noot 16), 17; R.C.J. van Maanen, 'Stadsbeeld en ruimtelijke ordening', in: R.C.J. van Maanen (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 2: 1574-1795*, Leiden 2003, 16-41, 41.
- 19 G.P.M. Pot, *Arm Leiden. Levensstandaard, bedeling en bedelden, 1750-1854*, Hilversum 1994, 126; Van Maanen 2003 (noot 18), 40-41; H.D. Tjalsma, 'De fysieke structuur van Leiden in 1749', in: H.A. Diederiks e.a. (red.), *Een stad in achteruitgang. Sociaal-historische studies over Leiden in de achttiende eeuw*, Leiden 1978, 21-23.
- 20 H.D. Tjalsma, 'Een karakterisering van Leiden in 1749', in: H.A. Diederiks, D.J. Noordam en H.D. Tjalsma, *Armoede en Spanning. Sociaal-historische studies over Leiden in de achttiende eeuw*, Hilversum 1985, 17-44, 22.
- 21 H. Kleibrink en R. Spruit, *Hoffes in Leiden*, Leiden 1979, 160-163, 177-185.
- 22 Tjalsma 1978 (noot 19), 17.
- 23 K. Stal, *Den Haag in kaart gebracht. 750 jaar groei in plattegronden uit het Gemeentearchief*, Den Haag 1998, 71.
- 24 J. Duivesteijn, J.J. Havelaar en E. Stegeman, *Wonen in 't slop: particuliere arbeidershoffes in Den Haag*, Den Haag 1988, 11, 32.
- 25 Duivesteijn, Havelaar en Stegeman 1988 (noot 24), 14-15; B. Koopmans, *De verborgen stad. 115 hofjes in Den Haag*, Den Haag 2005, 29, 59-67.
- 26 Hofman e.a. 2007 (noot 10), 24.
- 27 Hofman e.a. 2007 (noot 10), 25.
- 28 P.R.D. Stokvis, *De wording van modern Den Haag. De stad en haar bewoners van de Franse Tijd tot aan de Eerste Wereldoorlog*, Zwolle 1987, 16.
- 29 Hofman e.a. 2007 (noot 10), 24; Stal 1998 (noot 23), 72-73.
- 30 Stal 1998 (noot 23), 78.
- 31 Hofman e.a. 2007 (noot 10), 25.
- 32 Janse 1980 (noot 15), 63, 88; Van Schuppen 2006 (noot 2), 29.
- 33 Hofman e.a. 1997 (noot 16), 17.
- 34 Pot 1994 (noot 19), 126.
- 35 De Vries 2003 (noot 17), 92.
- 36 Hofman e.a. 1997 (noot 16), 17-24.
- 37 R.C.J. van Maanen, 'Het stadsbeeld en

- de invulling van de stedelijke ruimte', in: R.C.J. van Maanen (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 3: 1795-1896*, Leiden 2004, 17-39, 17, 35.
- 38 Van Maanen 2004 (noot 37), 17.
- 39 Van Maanen 2004 (noot 37), 34-35.
- 40 Hofman e.a. 1997 (noot 16), 19-22.
- 41 Kleibrink en Spruijt 1979 (noot 21), 194-196.
- 42 Hofman e.a. 1997 (noot 16), 19-21.
- 43 Hofman e.a. 2007 (noot 10), 25; Duivesteijn, Havelaar en Stegeman 1988 (noot 24), 31.
- 44 Van Schuppen 2006 (noot 2), 36.
- 45 Stokvis 1987 (noot 28), 16-17.
- 46 Duivesteijn, Havelaar en Stegeman 1988 (noot 24), 15-16, 34-36; Koopmans 2005 (noot 25), 68.
- 47 Stokvis 1987 (noot 28), 61.
- 48 Koopmans 2005 (noot 25), 29.
- 49 Janse 1980 (noot 15), 88.
- 50 Stokvis 1987 (noot 28), 14.
- 51 Stokvis 1987 (noot 28), 25.
- 52 C. Smit, 'Leiden op stoom, veranderingen in de economische structuur', in: R.C.J. van Maanen (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 3: 1795-1896*, Leiden 2004, 52-81, 61-65.
- 53 Hofman e.a. 1997 (noot 16), 21.
- 54 Van Maanen 2004 (noot 37), 25-27.
- 55 Hofman e.a. 1997 (noot 16), 18-19; Pot 1994 (noot 19), 126; H.D. Tjalsma, 'De bevolking', in: R.C.J. van Maanen (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 3: 1795-1896*, Leiden 2004, 40-51, 41-42.
- 56 Van Maanen 2004 (noot 37), 32.
- 57 Hofman e.a. 1997 (noot 16), 20; Van Maanen 2004 (noot 37), 19-20.
- 58 Van Maanen 2004 (noot 37), 37-38.
- 59 Hofman e.a. 1997 (noot 16), 21-25; Van Maanen 2004 (noot 37), 27-31.

ING. J.S. VAN DER ZWEEP studeerde bouwkunde aan de Hanzehogeschool Groningen en studeert in februari 2017 af aan Technische Universiteit Delft op de master

Architecture, Urbanism and Building Sciences. Dit artikel is voortgekomen uit de architectuurgeschiedeniscriptie die hij schreef in het voorjaar van 2015.

## GROWTH IN THE HAGUE VERSUS DECLINE IN LEIDEN

### A COMPARISON OF SPATIAL DEVELOPMENT IN TWO DUTCH CITIES BETWEEN 1700 AND 1870

JELMER VAN DER ZWEEP

After the economic prosperity of the Golden Age, the Netherlands entered a period of stagnation and decline, which lasted roughly from 1700 to 1850. During this period the city of Leiden saw its population shrink dramatically from some 53,000 inhabitants to around 36,000. The Hague, by contrast, experienced strong growth, from 30,000 to 52,000 inhabitants. This article compares spatial developments in these two northern Dutch cities based on development maps generated by a detailed analysis of historical city street maps. Such visual documentation of urban spatial changes in this period is still an infrequently used method. A comparison of the unique growth with the strong decline during three successive time periods, serves to highlight the spatial effects of both phenomena.

**1700-1750/60** In 1700, the size of both cities within their outer defensive canals was much the same, but Leiden, thanks to a flourishing textile industry in the seventeenth century, was much more densely populated and had around twice as many inhabitants and houses as The Hague. In the administrative capital of The Hague, where the large number of wealthy citizens prompted an influx of servants, densification is most apparent within the canal ring. In Leiden, the stagnation of both the economy and the population meant that spatial change was minimal. In 1750 The Hague had around 35,000 inhabitants, almost as many as Leiden had in 1760, when its population stood at around 37,000.

**1750/60-1830** Once again there is very little new con-

struction to be seen in Leiden; instead there are many new open areas caused by demolition and the gunpowder ship disaster of 1807. In The Hague there is some new construction but much less than during the previous period. In both cities the largest new structure is an army barracks. The court capital filled in more canals and excavated a section of the Scheveningen Canal. In Leiden the ramparts lost their defensive function whereupon they were partially transformed into a park. By the end of this period, The Hague had 56,105 inhabitants, some 16,000 more than Leiden, but it still had a more open character.

**1830-1870** The Hague underwent considerable densification inside the canal ring as well as extensions north and south of the city. The number of new tenements built on inneryards in The Hague can give a distorted impression, as can the number of demolished buildings in Leiden, because the 1870 maps were much more detailed. In Leiden the advent of new factories prompted new construction on the former city walls. The Hague, too, became a major industrial player, while continuing to profit from its function as the centre of government. In 1870, The Hague had almost two-and-a-half times as many inhabitants as Leiden (92,000 versus 39,000), but within the canal girdle Leiden was still more densely built up.

Between 1700 and 1870, The Hague developed into one of the Netherlands' biggest cities, which it still is. Leiden plummeted from second place to the middle bracket, where it continues to sit today.