

FRANS HERMANS

HISTORISCHE ATLAS VAN **VENLO**



VANTILT

Twintig eeuwen wonen aan de Maas

De textuur van Venlo ontrafeld

Historische atlas van Venlo. Twintig eeuwen wonen aan de Maas

Frans Hermans

Historische stedenatlas van Nederland, deel 6. Uitgeverij Vantilt, Nijmegen 2018, 80 pagina's, gebonden, ISBN 978 94 6004 403 8, € 29,50

Elke stad heeft haar eigen karakter: Amsterdam lijkt niet op New York, en de sfeer van Barcelona verschilt hemelsbreed van die van Tokyo. Dat is evident. Maar ook op regionale schaal, zeg die van Limburg, treden de verschillen – met name misschien voor de eigen bewoners – sterker op de voorgrond dan de overeenkomsten. Maastricht heeft een andere ambiance dan Roermond, en Venlo ‘voelt’ anders dan Sittard. Waarin zit dat verschil? Zijn de mensen anders? Misschien, maar als dat al zo is (waak voor het generaliserende cliché!), dan moet de stad daar toch mede de oorzaak van zijn.

Voor een groot deel ontleent een stad haar karakter aan haar fysionomie en geografie. De vorm van de huizen, de hoogte van de daken, de gevelbekleding en de ligging van de panden ten opzichte van elkaar en van de straat – bijvoorbeeld de oriëntatie van de nok – zijn

sfeerbepalend. En een asfaltweg heeft een andere uitstraling dan een met kasseien belegde straat; binnen de intimiteit van de binnenstad heeft zelfs een trottoirband van Naamse steen een andere ‘gevoelstemperatuur’ dan een band van beton. Misschien gaat het verder dan het oog, en registreren, op meer subtiele wijze, ook de overige zintuigen de ziel van een plek. De Oostenrijkse auteur Robert Musil (1880-1942) was ervan overtuigd dat een voormalige inwoner van Wenen na jarenlange afwezigheid de stad met gesloten ogen aan de straatgeluiden kon herkennen.¹ En wordt de door velen ervaren kilte rond moderne hoogbouw niet mede bepaald door de tochtige wind die hier vrij spel heeft?

De gebouwen en de straatbedekking veranderen voortdurend; meestal geleidelijk, soms radicaal, bijvoorbeeld als gevolg van een stadsbrand of een bombardement. Doelbewuste

¹ Robert Musil, *Der Mann ohne Eigenschaften* (Berlin 1930-1932), Deel I, 9.

ingrepen als het rechttrekken van de rooilijn (in de negentiende eeuw vaak tegelijk met de aanleg van riolering doorgevoerd) of de naoorlogse stadssanering kunnen eveneens het straatbeeld en daarmee het karakter van een stad sterk wijzigen. Door de vele opeenvolgende veranderingen zijn het middeleeuwse Maastricht, Roermond, Venlo of Sittard niet te vergelijken met hun hedendaagse ‘uitvoering’. En toch zou, naar analogie van Musil, een laatmiddeleeuwse inwoner makkelijk de weg in zijn stad van de 21ste eeuw kunnen vinden, simpelweg omdat het stratenpatroon van de binnenstad in de loop van de tijd doorgaans weinig aan verandering onderhevig is geweest. De geografie van een stad is enorm hardnekkig. De geografie houdt als het ware ook de geschiedenis van een stad vast: geografie is plaats geworden geschiedenis (vrij naar geograaf Allan Pred).²

Historische atlassen geven bij uitstek weer hoe geografie de geschiedenis vertelt. De *Historische atlas van Venlo. Twintig eeuwen wonen aan de Maas* (het zesde deel in de door Vantilt uitgegeven reeks *Historische stedenatlas van Nederland*) is hiervan een fraai voorbeeld. Het kaart- en beeldmateriaal (geschilderde vergezichten, pentekeningen, historische foto’s, luchtfoto’s, impressietekeningen, afbeeldingen van maquettes) laten duidelijk zien hoe de huidige gemeente Venlo zich ruimtelijk ontwikkeld heeft en hoe deze ontwikkeling nu nog te herkennen is in de structuur van de stad. De heldere tekst vertelt hoe ‘bestuurlijke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen een parallel verlopende ruimtelijke ontwikkeling’ kenden.³

Terecht gaat de aandacht van de atlas in de

eerste twee hoofdstukken uit naar de fysische geografie (*Duinen in de stad*) en de hydrografie (*‘Mooder Maas’*) van de stad Venlo en haar omgeving. De natuurlijke omstandigheden zijn namelijk bepalend geweest voor de vestigingen en bestaansmogelijkheden van de vroegste bewoners. In de Romeinse tijd was Blerick (*Blariacum*) een nederzetting aan de op de westelijke Maasoever gelegen weg van Maastricht naar Nijmegen. Aan de overzijde van de Maas, een belangrijke transportader, legden de Romeinen een militaire versterking aan, die beschermd werd door een eilandje (De Weerd). De versterking groeide uit tot een ambachts- en nijverheidscentrum, dat tevens verbonden was met de weg Aken-Heerlen-Xanten-Nijmegen. De vondst van ovens voor het bakken van dakpannen (Latijn: *tegulae*) in Tegelen doet vermoeden dat ook deze plaats een Romeinse oorsprong heeft.

Over Venlo en omgeving van de derde tot de dertiende eeuw weten we weinig. Het Martinus-patrocinium van de oudste kerken van Venlo en Tegelen, vermeld in een tiende-eeuwse kroniek, wijst op een stichting in de Vroege Middeleeuwen en duidt op een zekere bewoningscontinuïteit. De eerste middeleeuwse bebouwing van Venlo vond plaats op de hogere en drogere plekken; de morfologie van de stad is bepaald door de rivierterrassen, de Maasduinen en de loop van diverse beken. Nabij de Martinuskerk bouwde in de dertiende eeuw de graaf van Gelre een (later hertogelijk) hof. Bij de Maas ontwikkelde zich rond de (Oude) Markt een nijverheids- en handelscentrum. Allengs nam het inwonertal van Venlo toe en groeiden de kernen aan elkaar.⁴ Structuurbepalend, ook voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling, waren een van zuid naar

2 Allan Pred: ‘Place as Historically Contingent Process: Structuration and the Time-Geography of Becoming Places’, in: *Annals of the Association of American Geographers* 74 (1984), 279-297.

3 Hermans: 19.

4 De Atlas (p. 22) noemt een groei van het inwoneraantal tussen 1475 en 1553 van 3400 naar 4400. De bevolkingsdichtheid nam in die periode toe van 175 naar 220 inwoners per hectare. Oudere demografische cijfers of schattingen worden niet gegeven.



De Maaspoort getekend door Jan de Beijer (1741). De Maaspoort was een van de vier grote stadspoorten van Venlo. De tekenaar stond onder de voorpoort, op enige afstand van de hoofdpoort. Door het kleine poortje rechts, dat toegang tot de haven gaf, zien we in de verte Blerick liggen. [Collectie LGOG]

noord en een van west naar oost lopende landweg – nu nog te herkennen in respectievelijk de Vlesstraat-Lomstraat en de Steenstraat-Gasthuisstraat-Parade – die de stad in vier kwartieren verdeelden. Het kruispunt van beide wegen heette ook het Kruis. Van belang voor de groei en bloei van de stad waren de sterke verandering in het verhang van de rivier, waardoor de overslag van goederen tussen grote en kleine schepen mogelijk dan wel noodzakelijk was, en de beschutting van De Weerd, die van de er tegenoverliggende oever een natuurlijke haven maakte. In 1343 kreeg Venlo stadsrechten, waaronder het stapelrecht tussen Venlo en Mook en het recht om week- en jaarmarkten te houden. De stad werd ommuurd en kreeg een dubbele gracht. Een stenen huis aan het Kruis werd verbouwd tot stadhuis en enkele huizen werden afgebroken, zodat het Kruis de omvang van een plein kreeg: de Nieuwe Markt. De aanwezigheid van Lombarden en zes joodse families halverwege de veertiende eeuw onderstreept het stedelijke (handels)karakter van Venlo in de Late Middeleeuwen.

Fysisch-geografische factoren zijn dus bepalend geweest voor de vroegste ontwikkeling van Venlo en hebben mede daardoor het raster gevormd voor de verdere ruimtelijke ontplooiing van de stad. Aan de andere kant hebben de overheid, de geestelijkheid en de inwoners door de bouw van openbare gebouwen, kerken,

kloosters en huizen (tevens vaak werkplaatsen) en de aanleg van straten, pleinen, stadsmuren en grachten het natuurlijke landschap aangepast. Zo werden in 1606 bij de belegering van de stad door prins Maurits de Kwietheuvell en de Lichtenberg ('Venlose' Maasduinen) deels afgegraven om het zand te gebruiken voor de versterking van de stadswal. Een aansprekend voorbeeld van de menselijke ambitie om de natuur naar de hand te zetten, is de aanleg van de Fossa Eugenia (hoofdstuk 14). Na de afloop van het Twaalfjarig Bestand in 1621 besloten de Spanjaarden een kanaal tussen de Rijn en de Maas (en verder naar Antwerpen) te graven, onder meer om de Rijnhandel van de opstandige gewesten te schaden. Het tracé tussen Rijn en Maas zou van Rheinberg over Geldern naar Arcen lopen, maar de bestuurders van Venlo kregen het voor elkaar dat niet Arcen maar hun stad het eindpunt werd. De aanleg van het naar de Spaanse landvoogdes Isabella Clara Eugenia vernoemde kanaal werd in 1629 stilgelegd, maar gerealiseerde delen van het project zijn nu nog in het landschap te herkennen.

Zeker sinds de Industriële Revolutie in de negentiende eeuw nam de macht van de mens over de natuur toe, ofschoon de recente overstromingen van de Maas laten zien dat ook hier grenzen aan zijn. Van groot belang voor de economische en de ruimtelijke ontwikkeling van



Na afbraak van de Maaspoort herinnerden alleen restanten van 'de Luif' (de stadsmuur met daaraan vastgebouwde huizen) aan de Maaszijde nog aan het bolwerk. Foto uit 1904. [Particuliere Collectie]

Venlo waren de afbraak van de vestingwerken, na de opheffing van de vestingstatus in 1867, en de aanleg van het spoor (in 1865 kwam als eerste een verbinding met Maastricht tot stand). Waar de eerste ingreep aan de stad de mogelijkheid gaf om te groeien, vormde de tweede een nieuwe barrière.

In de atlas komt duidelijk uit de verf hoe in de Late Middeleeuwen en de Vroegmoderne Tijd de inzet van het Overkwartier van Gelre – gelegen in het strategisch en economisch belangrijke Maasdal – binnen de West-Europese machtsstrijd de ontwikkeling van Venlo en omgeving bepaald, zo niet verstoord, heeft. Ook de grensligging van de stad, zeker sinds het Congres van Wenen (1814-1815), en de nabijheid van het Ruhrgebied zijn voor de (ruimtelijke) ontwikkeling van Venlo van cruciaal belang geweest, tot op de dag van vandaag. Het verkeersinfrastructuurele netwerk rond Venlo markeert de positie van de stad als draaischijf tussen de Rotterdamse haven en het Duitse achterland. De economische band tussen Nederland en Duitsland is nergens zo goed merkbaar als in Venlo, ook door het intensieve verkeer van personen, met name consumenten.

De atlas beperkt zich niet tot de stad Venlo, maar bestrijkt de gehele huidige gemeente. Daardoor komt, mede in relatie tot Venlo, ook de interessante ontwikkeling aan bod van naburige plaatsen als Arcen, Belfeld, Blerick, Steyl en Tegelen. Ook aan het tussen 1641 en 1643 aangelegde en in 1867 opgeheven fort Sint-Michiel, aan de overzijde van de Maas, wordt een hoofdstuk gewijd.

Het is bewonderenswaardig hoe Frans Hermans en zijn medeauteurs de historische geografie van Venlo op het stramien van de Vantilt-reeks (korte hoofdstukken van twee pagina's) hebben weten te borduren. Alleen mensen met kennis

van zaken kunnen op zo'n compacte wijze de essentie in kaart brengen. De atlas is dankzij de illustraties en de zorgvuldige en mooie vormgeving een lust voor het oog. Er staan vrijwel geen taal- of zetfouten in (Vissersgat in plaats van Vissersgats, pag. 16). Een slordigheid hier en daar (op een 'Romeins' kaartje, pag. 12, heet de Roer de Geleenbeek en draagt Kessenich de naam Tienen) is haast onvermijdelijk. Merkwaardig is wel dat de 'mythe van het kanonschot' nog steeds wordt opgedist (pag. 8): op het Congres van Wenen zou de noordelijke grens van Limburg met Pruisen bepaald zijn door de afstand van één kanonschot tot de Maas; in werkelijkheid ging het om duizend Amsterdamse roeden (bijna 3,7 kilometer).

De atlas is toegankelijk geschreven. Een enkele zin ('In de steilranden van deze oude terrassen zijn door sneeuwsmeltwater zogenaamde droogdalen ontstaan'⁵) lijkt me voor een leek onbegrijpelijk. Een verder punt van kritiek is dat sommige kaarten nogal klein zijn afgebeeld. Ook zijn de bijschriften vaak wat kort. Dit roept de vraag op of er niet een website kan worden gemaakt waarop de kaarten in hoge resolutie digitaal terug te vinden zijn, met bovendien een uitgebreidere toelichting (wat is hier precies te zien?, wat vertelt / verduidelijkt deze kaart?).

De historische atlas van Venlo is geslaagd als overzichtswerk en als introductie op de geschiedenis en geografie van de stad. In Limburg kent alleen Maastricht een vergelijkbare publicatie.⁶

Wie Venlo beter wilt leren kennen, kan niet zonder dit fraaie boek!

Frank Hovens

5 Hermans: 6.

6 Emile Ramakers, *Historische atlas van Maastricht: 2000 jaar aan Maas en Jeker* (Amsterdam 2005)