

HISTORY THESIS

Venlo van 1850 - 2025

Onderzoek naar Venlo en de factoren die de ontwikkeling van de stad beïnvloed hebben sinds 1850

Jasper Tjeerdsma

5894131

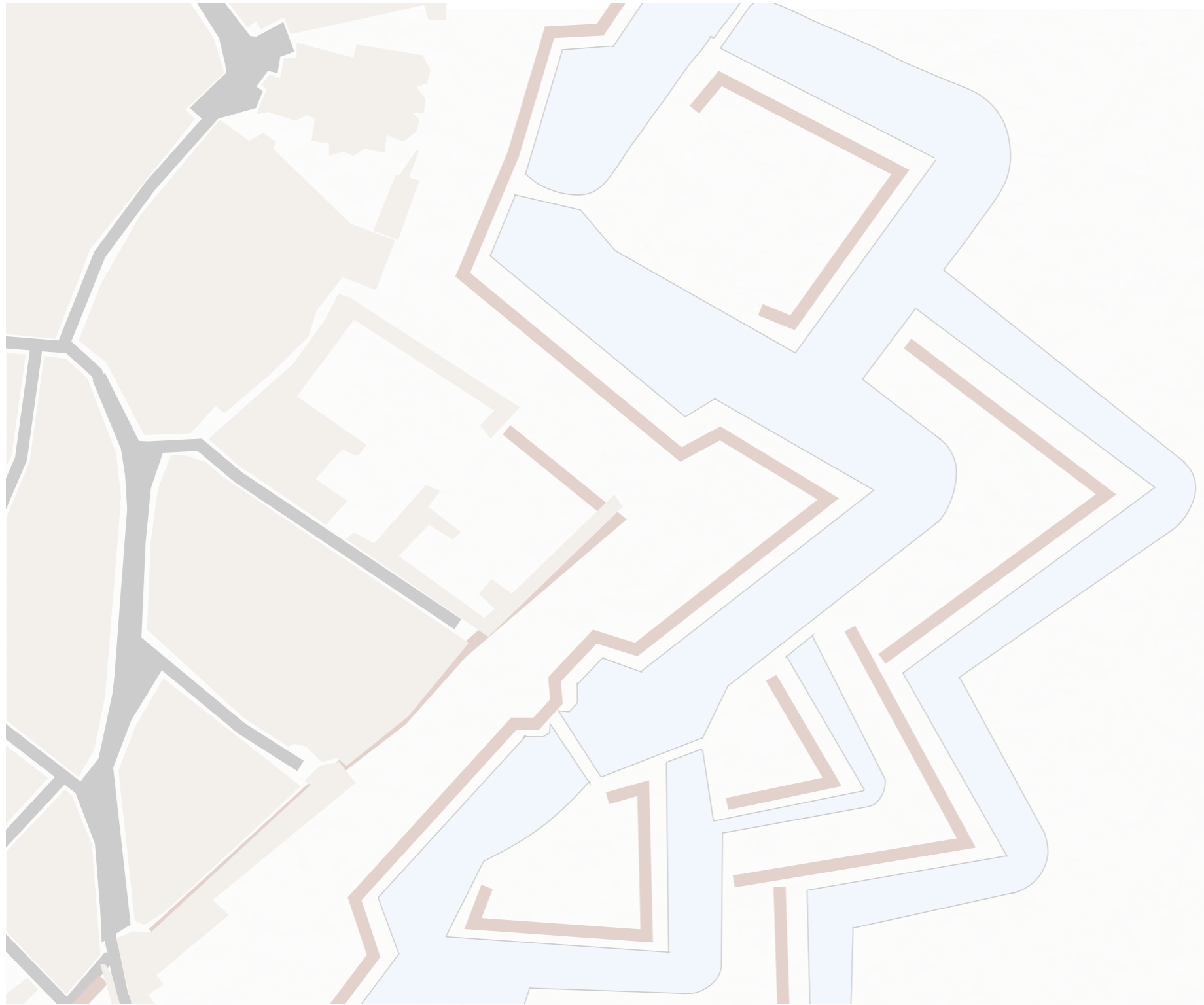
15 april 2025

Dhr. RJ Rutte

Technische Universiteit Delft



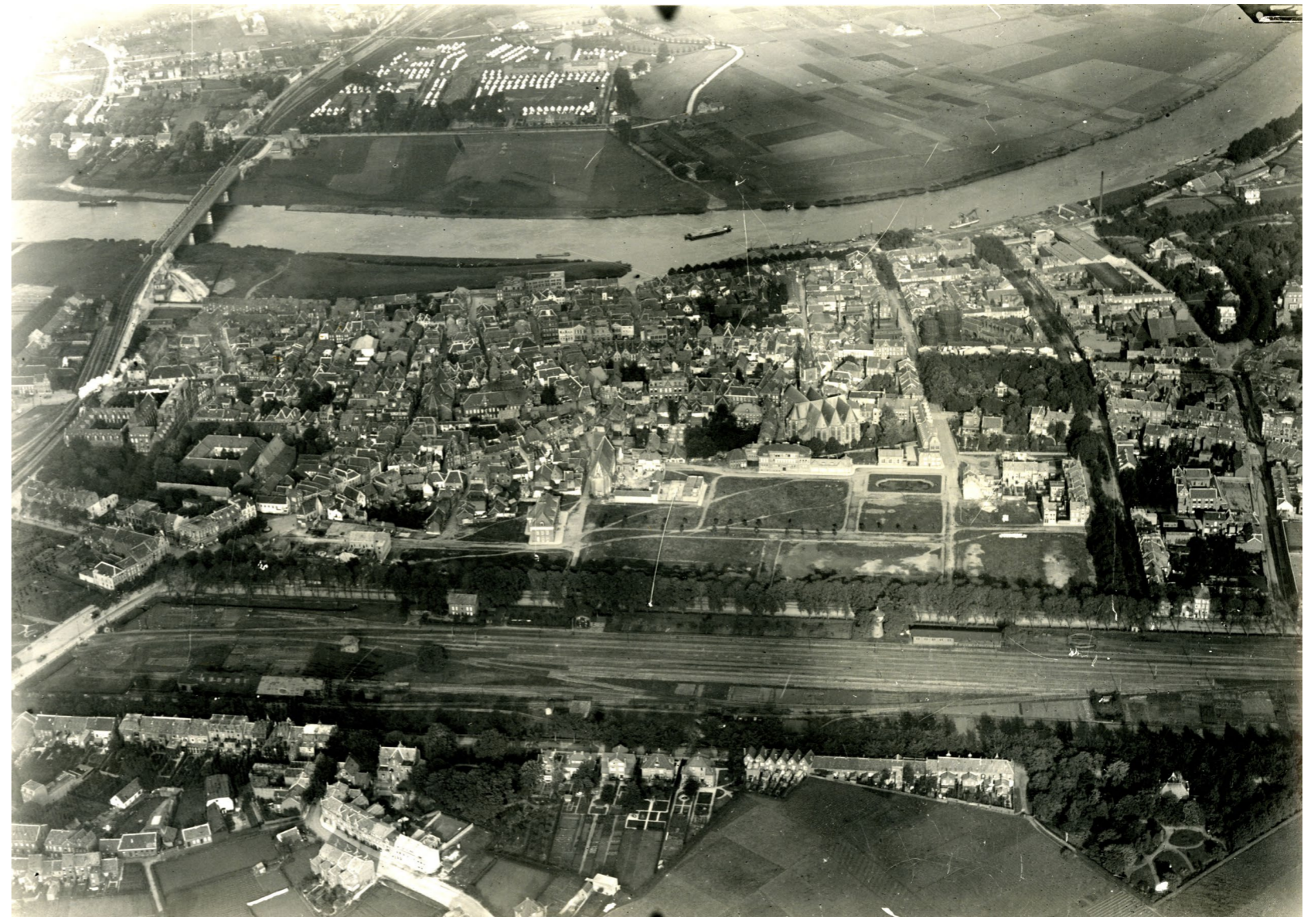
0 0.15 0.3 0.6 km



Deze scriptie onderzoekt hoe het stadsgezicht van Venlo zich heeft ontwikkeld tussen 1850 en nu. Aan de hand van historische kaarten, literatuurstudie en visuele analyse is onderzocht welke factoren invloed hadden op de stedelijke ontwikkeling. Belangrijke ingrijpende momenten waren het verlies van de vestingstatus en de bombardementen tijdens de Tweede Wereldoorlog, die tot structurele veranderingen in de stad leidden. In de daaropvolgende wederopbouwperiode lag de nadruk op modernisering en verkeersontsluiting, wat resulteerde in het Brugplan. Dit plan voorzag in een verbeterd wegennet, maar sloot slecht aan op de herontwikkeling van de binnenstad, mede door een gebrek aan afstemming tussen ontwerpvisies. Vanaf de jaren '60 kreeg Venlo een nieuwe stadsvisie, gericht op toerisme. De binnenstad transformeerde tot een voetgangersgerichte winkelzone waarin het autoverkeer werd geweerd en ruimte ontstond voor projecten zoals de Maasboulevard. Het onderzoek toont aan dat, hoewel delen van de oorspronkelijke structuur behouden zijn gebleven, veel architectonisch erfgoed verloren is gegaan. De studie maakt inzichtelijk hoe functionele en ruimtelijke keuzes het historische stadsbeeld blijvend hebben beïnvloed.

Inhoudsopgave

1 Introductie	
1.1 Achtergrondinformatie	5
1.2 Probleemstelling	5
1.3 Belang van het onderzoek	5
1.4 Methode & Afbakening	5
2 Onderzoek	
2.1 Welke factoren hebben invloed gehad op de stedelijk ontwikkeling van Venlo sinds 1850?	6
2.2 In hoeverre is de historische identiteit nog herkenbaar in de huidige binnenstad?	12
3 Conclusie	15
4 Discussie	17
5 Bronnenlijst	18



Luchtfoto van Venlo (Wikimedia Commons)

Achtergrondinformatie

Venlo is een stad gelegen in Limburg in het Grensgebied met Duitsland. Hier heeft het al een lange periode een belangrijke rol in de handel vanwege de ligging aan Maas. Daarbij had het ook een militair strategische ligging, waardoor Venlo geschikt was om een vestingstad te worden.

In de huidige tijd is weinig van deze vestingstad terug te herkennen, en is het veel van zijn historie verloren. Maar ook vroeger was niet altijd iedereen te spreken over de stad. "Venlo is een ziellose stad geworden. Het hart was eruit." (v/d Kroonenberg, 2019) was een uitspraak gedaan na de sloop van de stadsmuren.

Zelf zie ik Venlo als een stad waar veel historie in verloren is gegaan. Ik hoor altijd van mijn ouders, wonende in Venlo, dat de stad vroeger een stuk mooier was, maar dat de Tweede Wereldoorlog de stad sterk veranderd heeft. Hierdoor zou ik graag willen onderzoeken wat er precies verloren is gegaan en wat voor veranderingen het precies ondergaan is.

Probleemstelling

Venlo is een stad met een rijke historie, waarin het zijn stadsrechten al had ontvangen in 1343. Hier ontwikkelde het zich tot een middeleeuwse handelsstad. Na 1850 waren verschillende factoren die invloed hadden op het veranderen van de historische binnenstad. Verkrotting, het slechten van de vestingmuren, bombardementen tijdens de Tweede Wereldoorlog en latere sloopactiviteiten hebben ervoor gezorgd dat er weinig bewaard is gebleven van bebouwing daterend voor 1850. Deze historische veranderingen worden in dit onderzoek inzichtelijk gemaakt om een overzicht te creëren van de ontwikkeling van Venlo in de periode 1850 - nu.

Belang van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om in kaart te brengen welke factoren hebben bijgedragen aan de verslechtering van het stadsgezicht en hoe deze de stadsinrichting hebben beïnvloed. Door de huidige situatie te vergelijken met het verleden, worden de verschillen tussen het oude en nieuwe stadscentrum inzichtelijk gemaakt.

Dit onderzoek is van belang om een beter begrip te krijgen van wat er tussen 1850 en nu verloren is gegaan. Er zijn veel historische kaarten beschikbaar die een

beeld schetsen van hoe de stad er vroeger uitzag. Om een heldere vergelijking te maken, is het essentieel om deze kaarten te analyseren en te verwerken. De analyse wordt uitgevoerd aan de hand van de volgende onderzoeksvraag:

Hoe hebben verschillende factoren tussen 1850 en nu het stadsgezicht van het centrum van Venlo veranderd?

Deze vraag wordt beantwoord aan de hand van de volgende deelvragen:

1. Welke factoren hebben invloed gehad op de stedelijke structuur van Venlo sinds 1850?
2. In hoeverre is de historische identiteit nog herkenbaar in de huidige binnenstad?

Methode & afbakening

Het onderzoek wordt chronologisch opgebouwd. Door een vergelijking te trekken van kaarten uit verschillende perioden, kan worden geanalyseerd hoe de stad destijds was ingericht. Door deze kaarten op een uniforme manier te presenteren, wordt een overzichtelijke vergelijking mogelijk. Daarnaast worden ze aangevuld met foto's en/of tekeningen, zodat ook de details van de stedelijke ontwikkeling inzichtelijk worden.

De focus van het onderzoek ligt op het

stadscentrum van Venlo. Wijken buiten het centrum zijn pas na 1950 ontwikkeld en worden daarom niet meegenomen in het onderzoek. Echter, buurten en infrastructuur direct grenzend aan de binnenstad kunnen worden geanalyseerd om de ontwikkeling vollediger in kaart te brengen. Daarnaast wordt een vergelijking gemaakt met andere steden om te onderzoeken hoe de ontwikkeling van Venlo zich verhoudt tot vergelijkbare stedelijke transformaties.

2.1 | Welke factoren hebben invloed gehad op de stedelijke ontwikkeling van Venlo sinds 1850?

1850

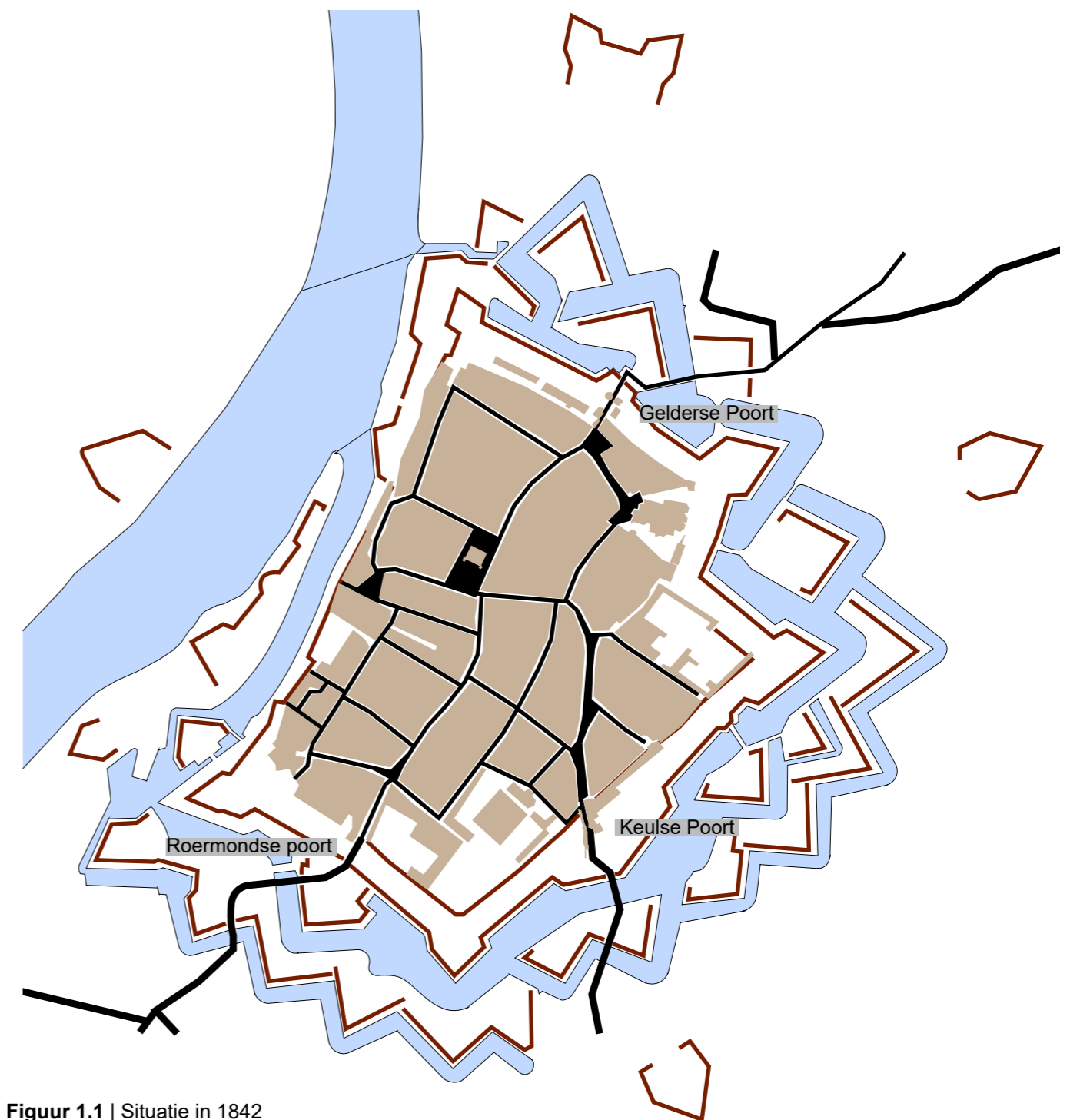
De situatie in 1842 toont Venlo als een vestingstad, een status die het dankte aan zijn strategische militaire ligging. Onder het gezag van achtereenvolgens de Fransen, Belgen en het verenigd koninkrijk bevond de stad zich in een grensgebied tussen verschillende rijken (Hermans F., 2018). Hierdoor behield de stad voor lange periode zijn vestingstatus.

De afbeelding illustreert hoe de stad aan de oostzijde beschermd is door de Maas, met aan de overige zijdes aangelegde grachten. Deze grachten waren onderdeel van de stadswallen ter bescherming van de binnenstad. Deze werden doorbroken door de drie toegangswegen tot de stad: de Gelderse Poort, Keulse Poort en Roermondse Poort.

Eeuwenlang boden de stadswallen bescherming, maar naarmate de stad groeide, werden ze een belemmering. Zo zorgde regelgeving ervoor dat het bouwen van stenen constructies buiten de wallen niet toegestaan was, waardoor de stad niet kon uitbreiden en de bebouwing binnen de muren overvol raakte. Dit zorgde dan weer voor slechte omstandigheden, zoals de buurt genaamd 't Hetje' (Figuur 1.2). Dit was toen een van de vuilste wijken van de stad, met mestkuilen en huiselijk afval op de openbare straat. (Derkx, 2019).

De overvolle binnenstad had ook invloed op de economische ontwikkeling van Venlo. Er kon namelijk geen industrie worden gebouwd, wat in deze periode van belang was om aansluiting te vinden op de industriële revolutie.

Pas in 1867, toen Limburg niet langer deel uitmaakte van Pruisen, werd de vestingstatus opgeheven. Dit maakte de sloop van de stadsmuren mogelijk en creëerde ruimte voor de verdere groei en ontwikkeling van Venlo.



Figuur 1.1 | Situatie in 1842

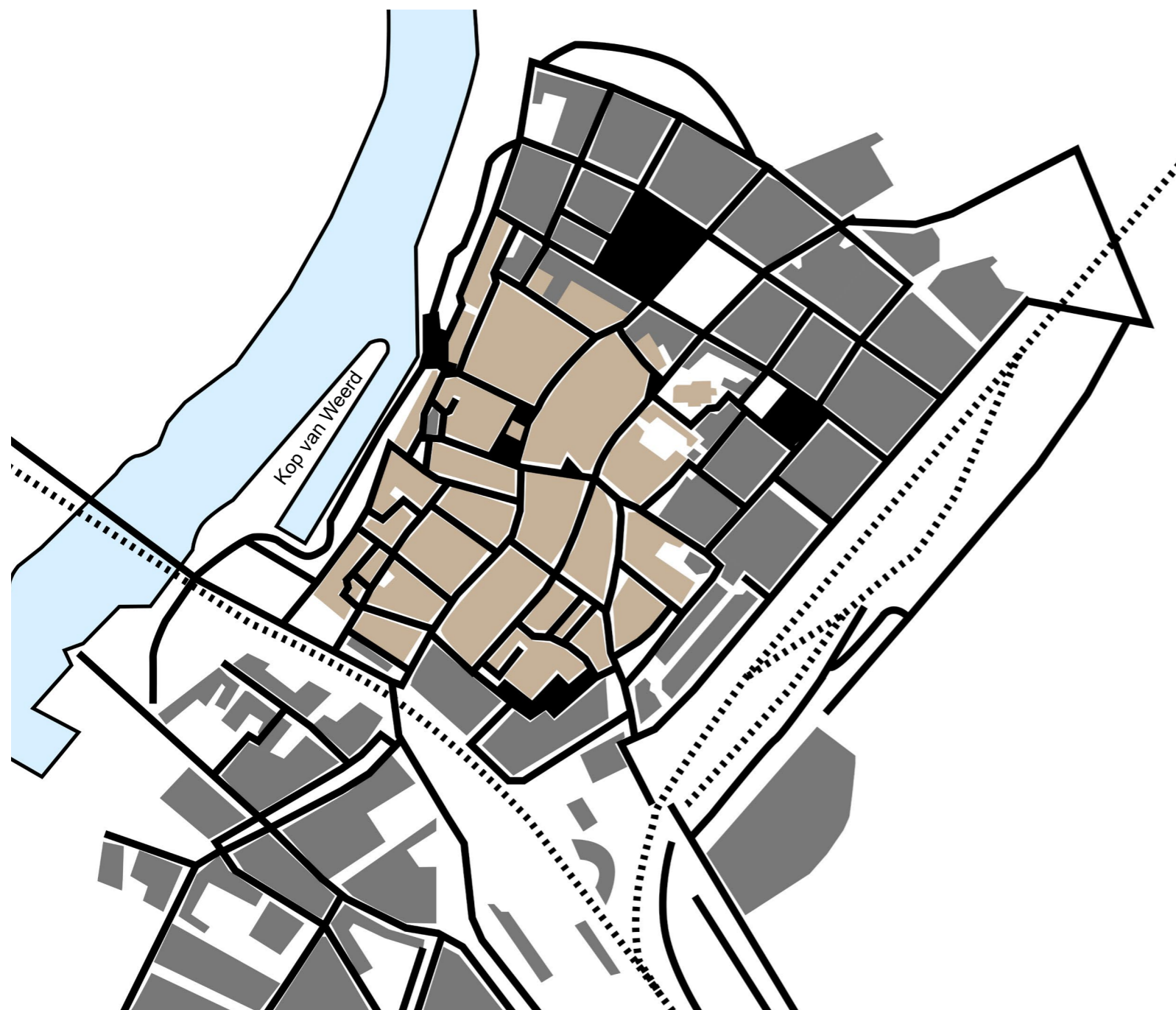


Figuur 1.2 | 't Hetje (Derkx, 2019)



Figuur 1.3 | Venlo vanaf de Maas (Hermans, F. 1999)

1940

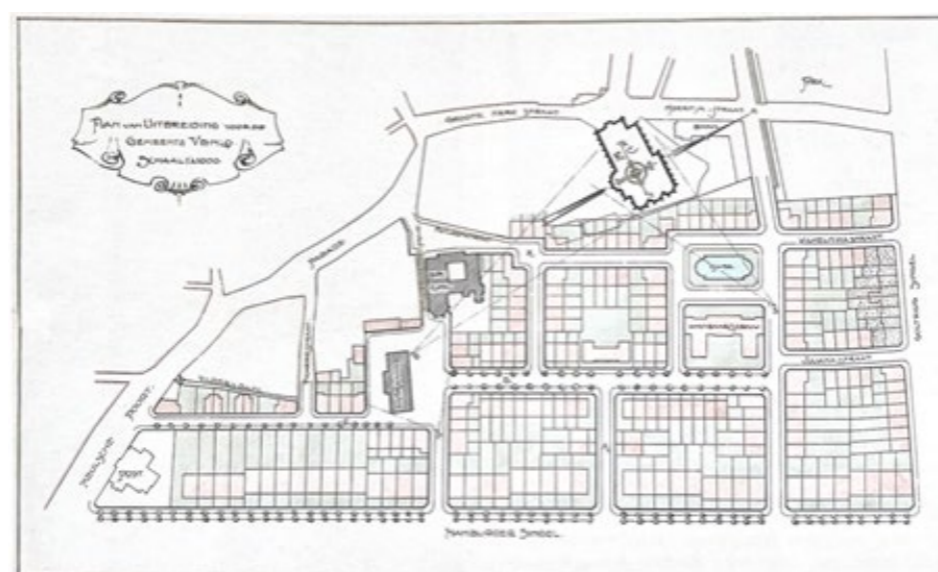
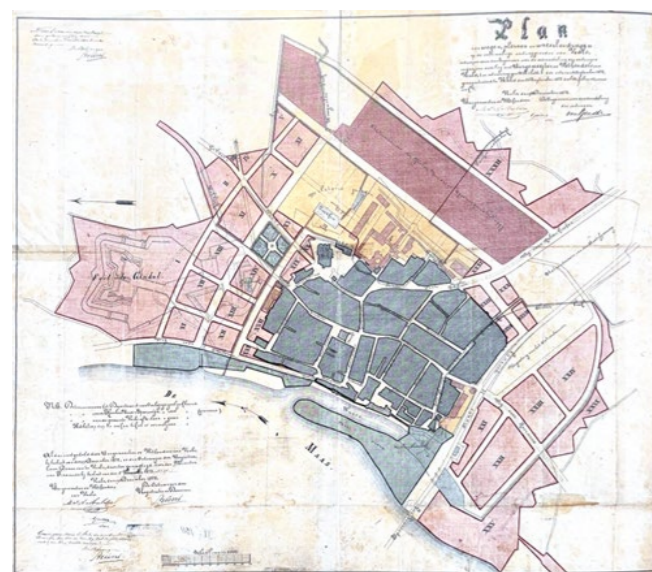


Figuur 1.4 | Situatie in 1930

Tussen 1850 en 1940 heeft Venlo ingrijpende veranderingen doorgemaakt. Waar de stad oorspronkelijk werd omsloten door stadswallen en grachten, maakten deze plaats voor uitbreidingen aan de noord-, west- en zuidzijde. De groei werd echter beperkt door het spoornetwerk aan de zuid- en oostkant. De stad kende in deze periode namelijk twee verschillende stations. Venlo Oostsingel, gelegen het oosten van de stad, diende als goederenstation. Het Staatspoorsstation lag in het zuiden van de stad en werd voor passagiers gebruikt. (Zevenbergen, 2025) De blokkade die dit spoor vormde werd pas doorbroken toen een doorgang werd gecreëerd bij de Roermondse poort over het spoor, waardoor de uitbreiding van de stad ook in deze richting mogelijk werd.

Het uitbreidingsplan uit 1872 in figuur 1.5 laat een stedenbouwkundig plan voor de uitbreiding van Venlo zien na de sloop van de vestingwerken werd benut om de stad verder te laten groeien. Opvallend is het militaire terrein, in het geel weergegeven, dat een aanzienlijk deel van het stadscentrum in beslag nam en nog lange tijd in gebruik bleef. Pas in 1909 werd besloten dit terrein te verplaatsen naar de overkant van de Maas, waar de Frederik Hendrikskazerne werd gebouwd. Dit maakte de weg vrij voor de aanleg van de Rosariumwijk, die het voormalige militaire terrein een nieuwe invulling gaf (zie figuur 1.6).

De haven van Venlo speelde in deze tijd nog een belangrijk rol. Daarom werd in de jaren '20 de haven gerenoveerd om zijn capaciteit te verhogen. Zo werd de Kop van Weerd nu ook een onderdeel van de haven, waar het eerder alleen de haven beschermde van de Maas. Dit resulteerde in een groei van de handel via de haven, waarin Venlo een druk scheepsvaartknooppunt werd. (Peters, 2016)



Figuur 1.5 | Plan van uitbreiding uit 1872 door van Gendt Figuur 1.6 | Ontwerp van de Rosariumwijk

2.1 | Onderzoek

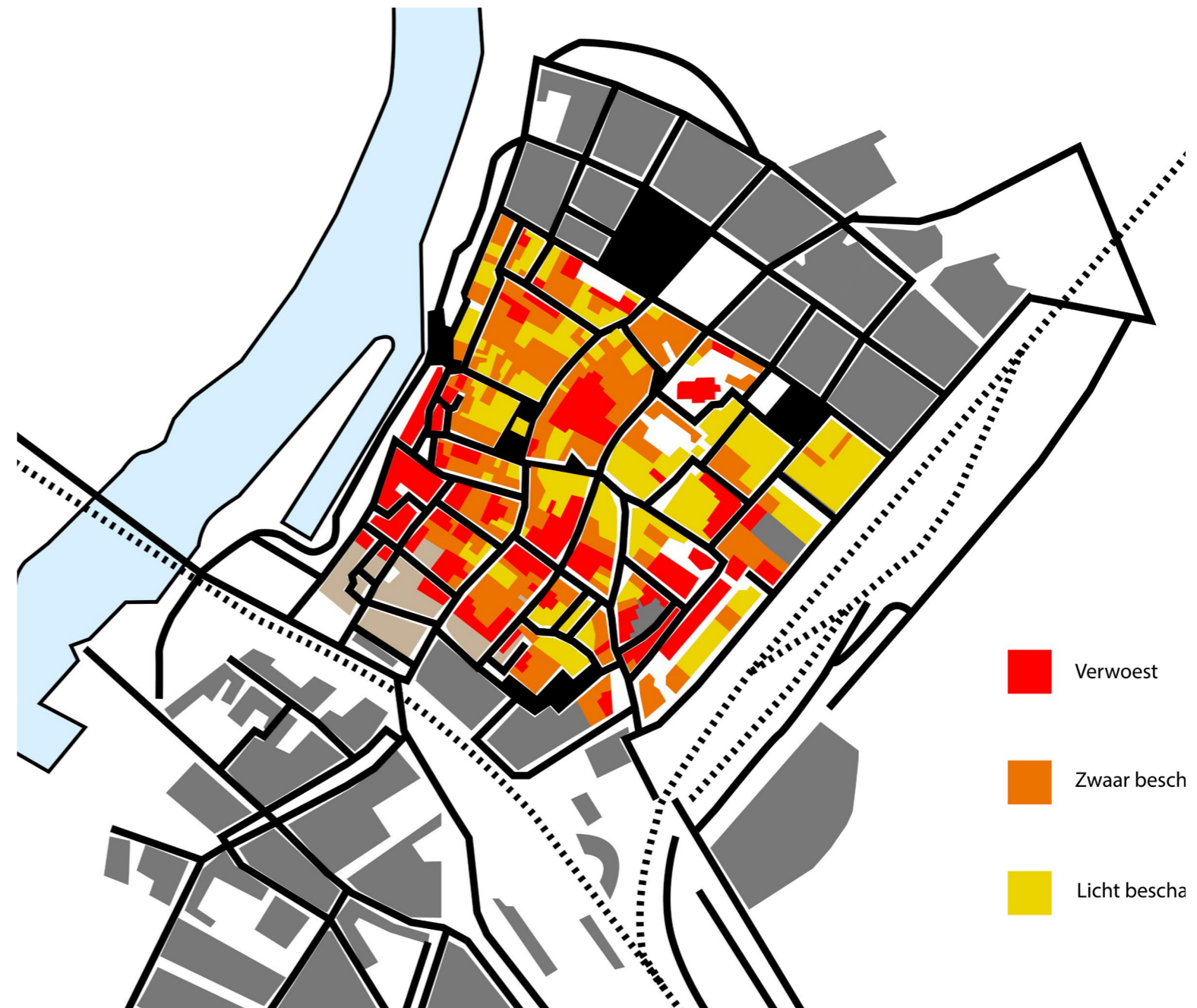
1945

Een grote tegenslag in de ontwikkeling van Venlo waren de bombardementen aan het einde van de Tweede Wereldoorlog. Grote delen van de binnenstad werden verwoest, waarbij vooral de zuidwestelijke hoek zwaar getroffen werd. De schadekaart geeft een beeld van deze vernietiging. Hoewel niet de volledige stad in kaart is gebracht, biedt de kaart inzicht in de omvang van de schade binnen de binnenstad. De grootste verwoestingen ontstonden tijdens de bombardementen op de Maasbruggen, waarbij ook omliggende gebouwen zwaar beschadigd raakten.

De bombardementen hadden een enorme impact op de oude binnenstad van Venlo; complete woningblokken verdwenen. Dit is goed zichtbaar op de luchtfoto in figuur 1.8, die in 1951 werd gemaakt, toen de verwoeste gebouwen al waren verwijderd en de stad plannen maakte voor heropbouw. De vrijgekomen ruimte bood echter niet alleen kansen voor reconstructie, maar ook voor de herinrichting van de entree van de stad vanaf de Maasbrug. Extra ruimte was nodig om de autowegen onder het spoor te verbreden.

“De oorlogsverwoestingen boden mogelijkheden om de vooroorlogse verkeerssituatie rond de Maasbrug ingrijpend te verbeteren. De spoorwegovergang bij de Antoniuslaan te Blerick, de tolheffing bij de verkeersbrug en de smalle Roermondse Poort in de spoordijk te Venlo waren beruchte knooppunten die om een oplossing vroegen. Het lokale verkeer zou beter toegang moeten krijgen tot de stad, met vooral duidelijke verbindingen tussen de binnenstad en de stadsdelen Zuid en Blerick. Bovendien zou het snel groeiende doorgaande verkeer vlot door de stad naar de uitvalswegen geleid moeten worden.” (van Meijel & Opmeer, 2005)

Met de wederopbouw ontstond een nieuwe stedenbouwkundige visie, waarbij niet alleen herstel centraal stond, maar ook verbetering van de infrastructuur en bereikbaarheid van de stad.



Figuur 1.7 | Schadekaart van Venlo na WO II*

*: De kaart waar deze illustratie op gebaseerd is, bracht de schade in het centrum maar gedeeltelijk in kaart. Hierdoor zijn gedeeltes niet ingevuld.



“Omdat door de boven Venlo hangende wolkenvelden de bruggen niet goed konden worden waargenomen, vielen de bommen totaal uit de richting. De Parade, Hamburgersingel, Nassastraat, Picardie en Van Cleefstraat werden in luttele seconden zo goed als weggevaagd, inclusief het Arsenaalgebouw en het Rembrandt-theater. Ook buiten dit gebied vielen verspreid bommen.” (Keulards, 1984)

Figuur 1.8 | Luchtfoto van Venlo uit 1951

2.1 | Onderzoek

1945 - 1960

De kaart uit 1945 toont hoe de binnenstad van Venlo eruitzag voordat de bombardementen schade aanrichtten. In de kaart van 1950 wordt deze schade zichtbaar: woningblokken zijn wit gekleurd of voorzien van een diagonale arcering, wat aangeeft welke gebieden verwoest zijn. Een groot deel van deze ruimte werd later benut voor de aanleg van een nieuw wegennetwerk, zoals te zien is op de kaart van 1960.

Door de kaarten uit de periode 1940-1960 met elkaar te vergelijken, wordt duidelijk hoe de naoorlogse situatie de inrichting van Venlo heeft beïnvloed. De verwoesting had een grote negatieve impact op de stad, maar bood tegelijkertijd mogelijkheden voor herontwikkeling. Zo werd extra ruimte gecreëerd voor de uitbreiding van het wegennet om de groeiende verkeersstromen beter te kunnen opvangen. In vergelijking met het spoornetwerk, werd het spoor ten oosten van de binnenstad rond 1936 juist opgeheven (Derkx, 2019). Door een nieuwe spoorlijn via Nijmegen was deze route niet meer relevant.

Het toenemende autoverkeer leidde tot verschillende verkeersknelpunten in Venlo die om structurele oplossingen vroegen (van Meijel & Opmeer, 2005). Zo was in deze periode een sterke ontwikkeling van de snelwegen gaande. Voor Venlo resulteerde dit uiteindelijk in het Brugplan, ontworpen door Klijnen en gericht op het verbeteren van de verkeersontsluiting. Figuur 1.10 toont een illustratie van het vernieuwde wegenplan. Direct voor de Roermondse Poort is een grote rotonde geplaatst om het verkeer in goede banen te leiden. Vanuit hier kon het autoverkeer dat over de Maas kwam de stad betreden, of verder om het centrum heen rijden.

Bereikbaarheid van het autoverkeer stond in deze periode hoog in het vaandel. Het centrum was vanuit alle richtingen toegankelijk, waarbij de Roermondse Poort een belangrijke toegangspoort tot de binnenstad vormde.



Figuur 1.9 | Ontwikkeling van Venlo tussen '45 - '60 (Topotijdreis, 2025)



Figuur 1.10 | Schetsontwerp voor het brugplan (Ruimtelijke plannen Venlo, 2025)

2025



Figuur 1.11 | Situatie in 2025



Figuur 1.12 | De Maaspoort



Figuur 1.13 | Flujasplein (Lubbers, 2013)

Sinds de jaren '60 heeft Venlo ruimte gecreëerd voor een nieuwe functie: de binnenstad ontwikkelde zich tot een winkelgebied. De gemeente richtte zich sindsdien nadrukkelijk op toerisme, met als doel de stad aantrekkelijker te maken voor deze doelgroep. In lijn hiermee werd de binnenstad grotendeels autovrij gemaakt en ingericht voor voetgangers en fietsers.

Op de kaart uit de jaren '60 (figuur 1.9) is nog te zien hoe de Roermondse Poort en de Keulse Poort functioneerden als belangrijke toegangswegen voor autoverkeer. Vandaag de dag is dit verkeer vervangen door langzaam verkeer: de Keulse Poort vormt de entree vanaf het station, terwijl de Roermondse Poort is omgevormd tot het Flujasplein, dat nu fungeert als startpunt van het winkelgebied. Dit gebied staat echter slecht in verbinding met het eerder ontwikkelde Brugplan. Volgens Van Meijel & Opmeer (2005) kwam dit door een gebrek aan samenwerking tussen Kayser en Klijnen.

Sinds de veranderingen vanaf de jaren '60 zijn er enkel nog spoorlijnen aanwezig in het zuiden van de stad. De spoorlijn langs de oostzijde van de binnenstad verdween, waardoor ruimte ontstond voor het Julianapark. Dit park is aangelegd op het terrein van het voormalige rangeerterrein en vormt een groene aanvulling op de stad.

Eind jaren '90 ontstond het besef dat Venlo met de rug naar de Maas leefde (Peeters, 2016). Als reactie hierop werd een visie ontwikkeld voor het havengebied. Deze resulteerde in het Maasboulevardproject, waarin ruimte werd gemaakt voor horeca, appartementen en recreatie. Ook de aanleg van de Maaspoort, een modern cultureel gebouw aan de Maas, was onderdeel van deze herontwikkeling. In de architectuur van de Maaspoort is, op een van de weinige plekken in Venlo, een deel van de oude stadsmuur behouden en geïntegreerd.

2.2 | In hoeverre is de historische identiteit nog herkenbaar in de huidige binnenstad?

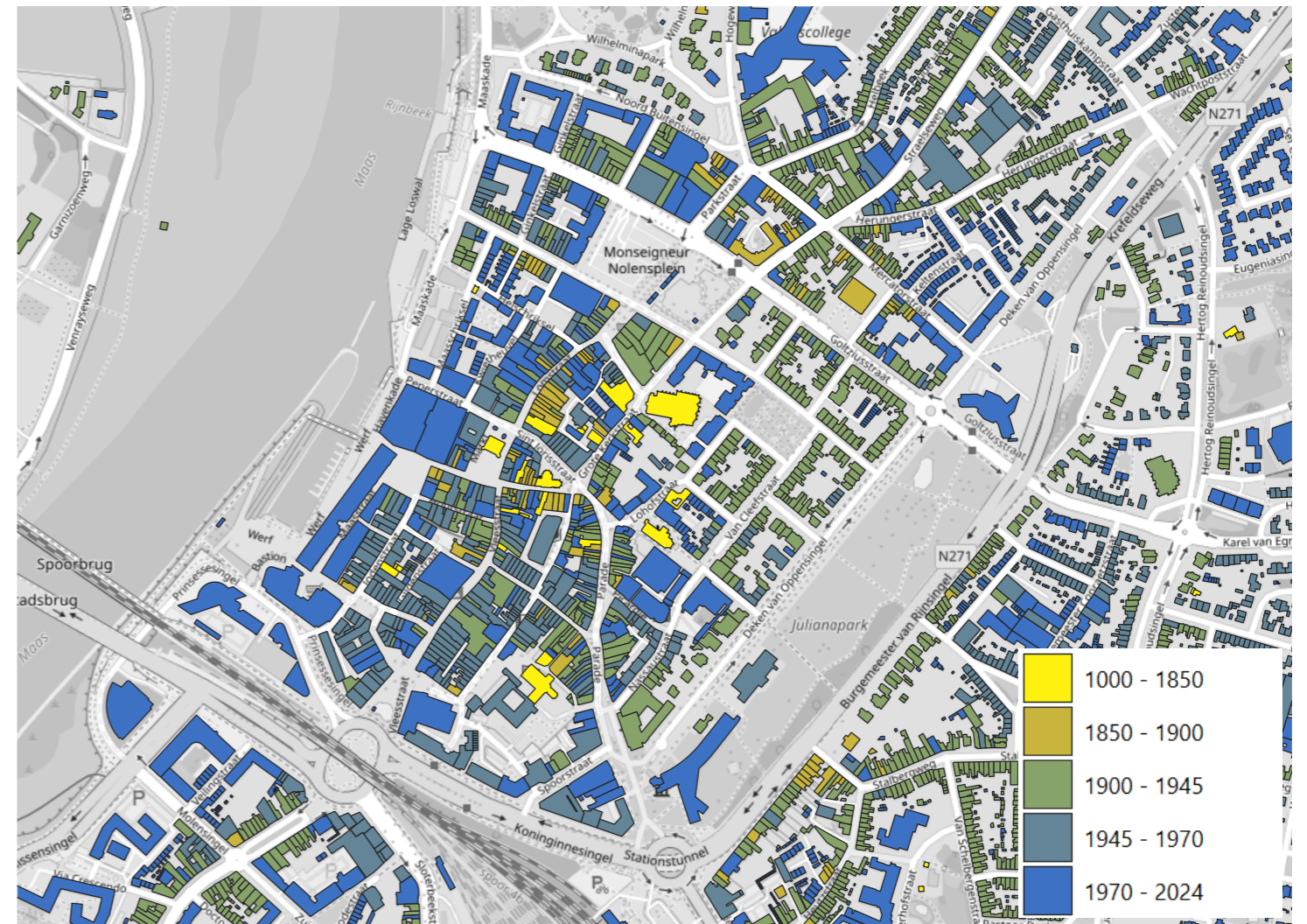
Historische gelaagdheid

Wanneer we de bouwgeschiedenis van Venlo bekijken, valt op dat de stad relatief weinig 19e-eeuwse bebouwing heeft. Dit is duidelijk zichtbaar in figuur 2.1, die de historische gelaagdheid van Venlo weergeeft. Hieruit blijkt dat naoorlogse gebouwen het grootste aandeel in de stad vormen. Hierin zijn nog wel enkele gebouwen terug te herkennen die de historie van Venlo weergeven. Dit zijn voornamelijk belangrijke gebouwen zoals de Sint Martinusbasiliek, de Dominicaanse kerk en het stadhuis. Deze worden uitgebreider toegelicht in het volgende hoofdstuk.

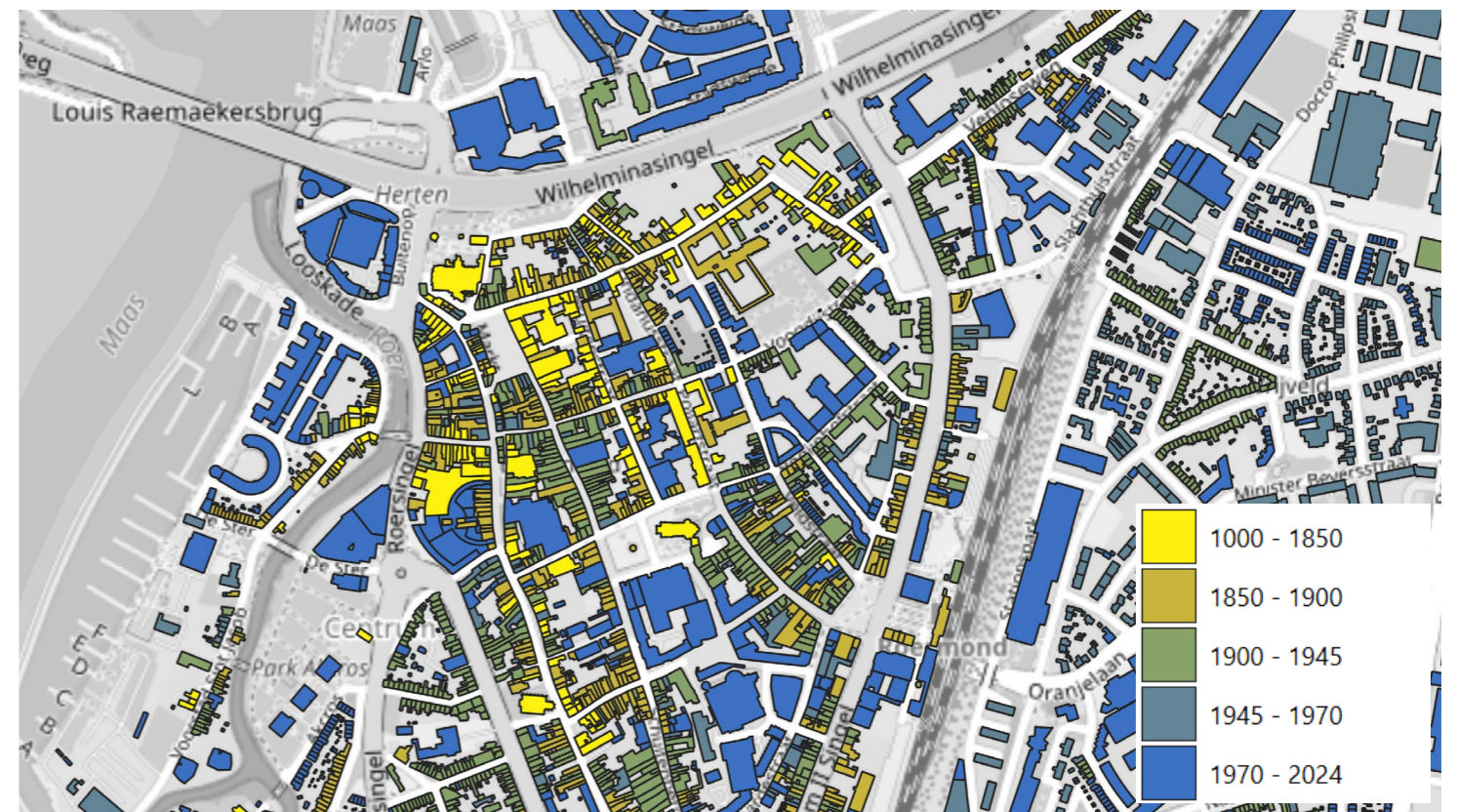
Om een beter beeld te krijgen van hoe historische gebouwen in een stad bewaard blijven, kan Venlo worden vergeleken met Roermond. Deze stad, eveneens gelegen aan de Maas, heeft een vergelijkbare geschiedenis en onderging tijdens de Tweede Wereldoorlog soortgelijke verwoestingen. Ook hier waren bombardementen gericht op het vernietigen van de bruggen over de Maas. Echter heeft de stad een veel groter behoudt van historische gebouwen. Binnen de oude binnenstad zijn grote huizenblokken te herkennen met bouwjaar tot aan 1900.

De kaarten laten zien dat Roermond, ondanks vergelijkbare oorlogsschade, beter in staat is geweest haar historie te behouden of te herstellen.

*: de kaarten zijn gebaseerd op informatie vanuit Qgis. Hier kan het voorkomen dat het originele bouwjaar niet correct is door bijvoorbeeld een verbouwing. Als gevolg kan het voorkomen dat de binnenstad van Venlo ouder is dan de kaart aanduidt. Een selectie aan gebouwen in Venlo is onderzocht om dit te controleren.



Figuur 2.1 | Kaart historische gelaagdheid Venlo*



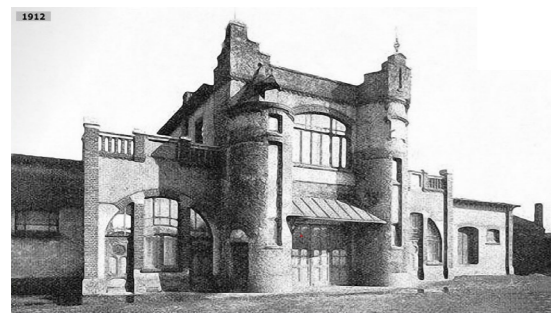
Figuur 2.2 | Kaart historische gelaagdheid Roermond*



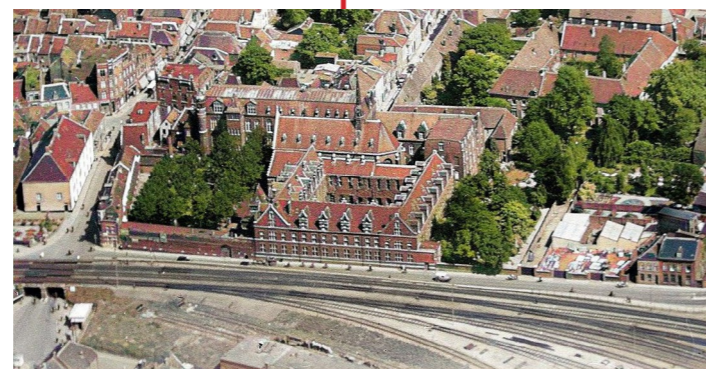
Café Central | *eet.nu/Venlo Verwelkomt* (2025)
Door de jaren heen is Café Central veranderd. Veel architectonische delen op de gevel zijn verdwenen om plaats te maken voor een modernere façade.



Stadhuis Venlo | *Flickr* (2025)
Een herkenbaar gebouw in het centrum waar de historie goed bewaard in is gebleven.



Tramstation | *Soree* (2025)
Het begint van het tramstation was gelegen naast de Maasbrug. Hierdoor is het verwoest tijdens de bombardementen.



Collegium Albertinum | *Ald Venlo in Kleur* (2025)
Dit gebouw is verloren gegaan aan het einde van de tweede wereldoorlog. Hier lag het klooster Trans Cedron, dat later uitgebreid werd met het Collegium Albertinum.

Stadsherberg Ald Wieshoès | *'Venlo Verwelkomt'* (2025)

Dit is een historisch gebouw uit 1611 tegenover de Sint Martinuskerk. Dit gebouw bestaat nog steeds en wordt gebruikt als herberg.



Sint Martinuskerk voor de oorlog | *Erfgoed Venlo* (2025) *Sint Martinuskerk na de oorlog* | *Wikipedia* (2025)

De Sint Martinuskerk was tijdens de tweede wereldoorlog compleet verwoest. Echter is de kerk herstelt wegens zijn monumentale waarde, maar heeft het wel een nieuwe kerktoeren gekregen.



Dominicaanse kerk | *'Monumenten.nl'* (2025)
Dit gebouw bestaat nog en wordt tegenwoordig gebruikt voor evenementen onder de naam Domani.



Moderne winkelpui | *'Google street view'* (2019)
Het huidige stadsbeeld omvat veelal een moderne winkelpui met een naoorlogse bovenwoning

Architectonische historie

De structuur van de oude binnenstad van Venlo vertoont nog altijd veel overeenkomsten met de huidige situatie, al zijn er enkele delen die sinds 1850 zijn veranderd. Zoals eerder genoemd, heeft vooral de zuidwesthoek van de stad ingrijpende veranderingen ondergaan. Daarnaast heeft de Sint Jorisstraat het huizenblok rechts van de Markt doorbroken en zo gezorgd voor een betere verbinding met de Parade.

Wat betreft de architectuur zijn een aantal historische gebouwen bewaard gebleven, maar veel is ook verloren gegaan of ingrijpend aangepast. Zo zijn bij veel gebouwen de winkelpui gemoderniseerd, met een naoorlogse bovenwoning. Dit kun je terug herkennen in afbeelding van de moderne winkelpui.

2.2 | Onderzoek

Structurele historie

Ten opzichte van 1850 is de stad sterk uitgebreid om de groei van de stad te accommoderen. De structuur van de binnenstad is grotendeels behouden, met uitzondering van de zuidwesthoek en de bebouwing rond de haven.

Waar voorheen de stadswallen een grote aanwezigheid hadden om de stad, zijn die in de huidige stad niet meer terug te herkennen. Door de uitbreiding van de stadsblokken in het plan van van Gendt is er geen ruimte overgehouden voor behoud van deze historie, waarbij de noodzaak meer lag bij de uitbreiding van de stad.

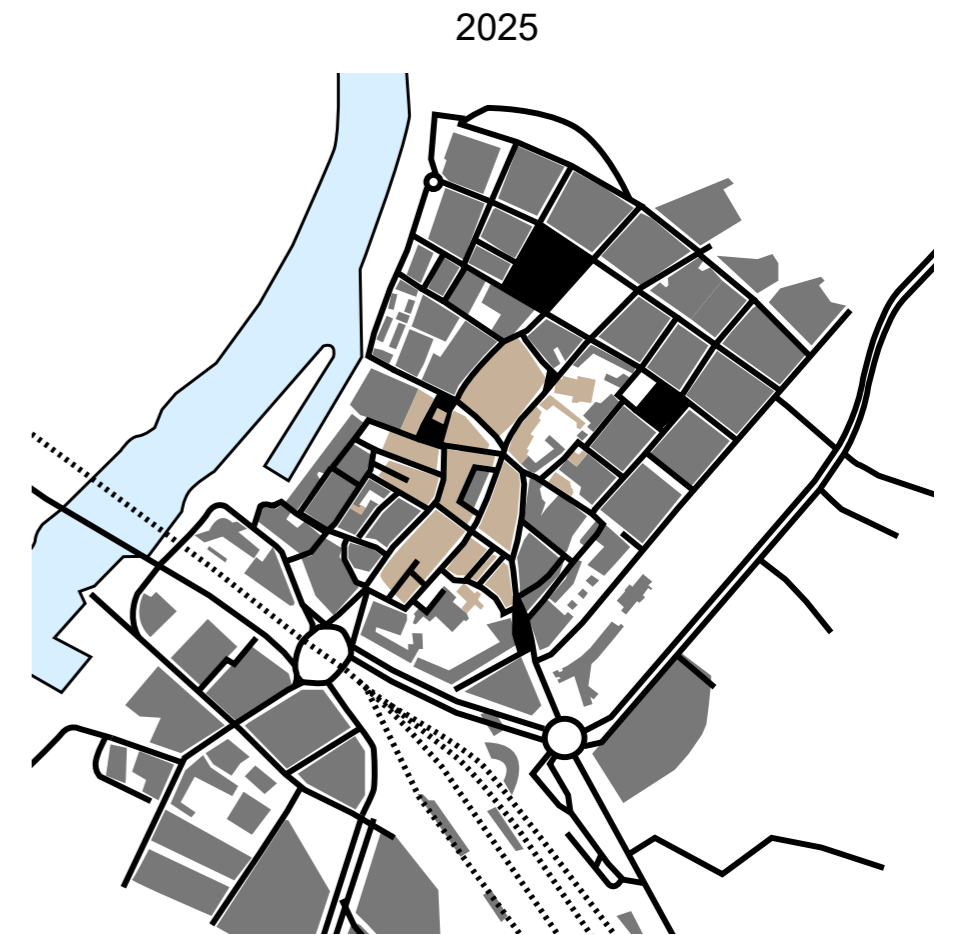
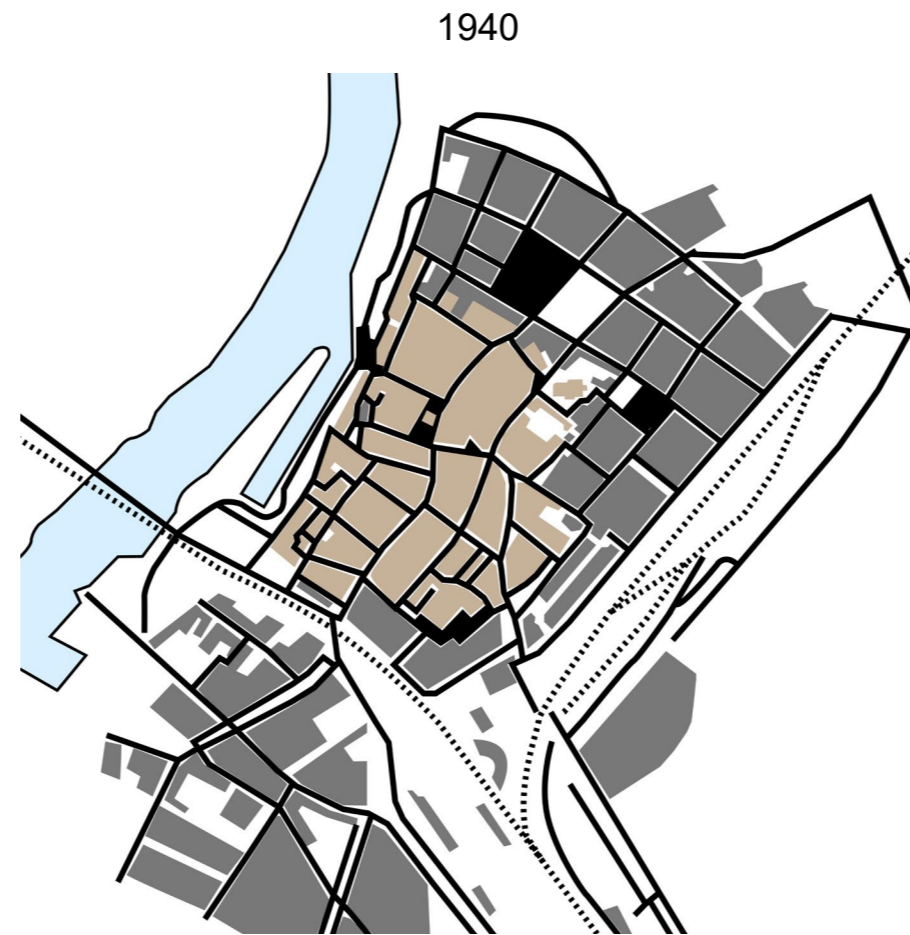
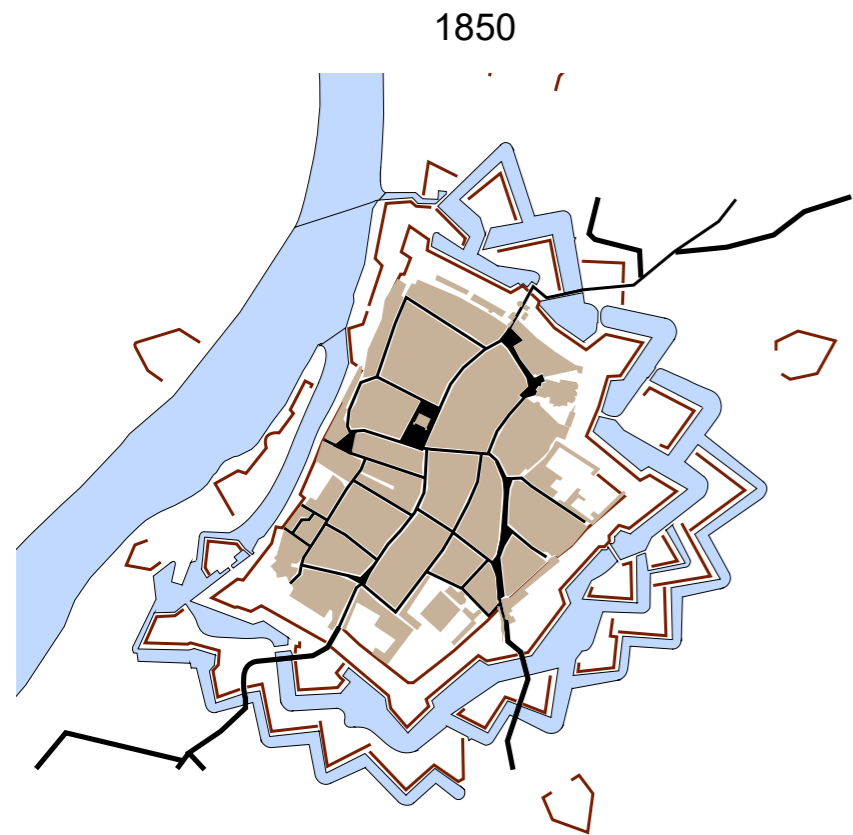
Desondanks vertoont de binnenstad nog veel overeenkomsten met de situatie uit 1850. Hoewel de gebouwen door de jaren heen ingrijpend zijn veranderd, blijven veel woningblokken nog altijd binnen de grenzen van de oorspronkelijke straten. De Vleesstraat, Lomstraat, Nieuwstraat en de Parade zijn hierbij de meest herkenbare straten op de plattegrond die bijna identiek zijn aan de situatie voorheen, aangeduid in figuur 2.4.

De zuidelijke ingang van de Parade fungeerde ooit als toegangspoort tot de vestingstad. Later werd deze opengesteld voor autoverkeer en is tegenwoordig omgevormd tot een entree van de binnenstad die voornamelijk geschikt is voor fietsers en voetgangers.



Figuur 2.4 | De huidige situatie met de woningblokken van 1850 als onderlegger (Hermans F., 1999)

Overzicht

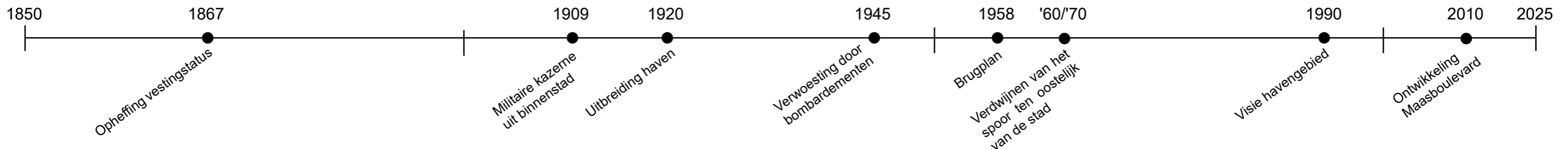


De stadsmuren waren lange tijd van belang voor de verdediging van Venlo. De militair strategische ligging aan de grens met Duitsland én aan de Maas maakten Venlo geschikt als vestingstad.

In 1850 vormden de stadsmuren een belemmering voor de ontwikkeling van Venlo doordat de stad overvol raakte. Dit zorgde voor slechte omstandigheden in de stad en verkrotte huizenblokken. Nadat in 1867 deze stadsmuren gesloopt mochten worden, werd deze ruimte benut voor de uitbreiding van de stad. Hierdoor kon de stad zich eindelijk ontwikkelen.

Venlo ontwikkelde zich in de periode tot aan de Tweede Wereldoorlog tot een handelsstad, met een uitgebreid sporennetwerk en een vernieuwde haven. Maar deze natuurlijke blokkade van de Maas en de spoornetwerken aan de zuid- en oostzijde van de stad belemmerden de uitbreiding van de stad. Het tekort aan ruimte werd gedeeltelijk opgelost doordat het militaire terrein in de binnenstad was opgeheven. Hier heeft uiteindelijk de Rosariumwijk invulling aan gegeven.

Sinds 1940 is Venlo getransformeerd tot een winkel- en toeristische stad waarin de bepaalde buurten heringericht zijn na de verwoesting van de tweede wereldoorlog. Een herziening van het spoornetwerk maakte het mogelijk om de spoorlijn aan de oostzijde van de stad op te heffen. De binnenstad werd grotendeels autovrij en ingericht voor voetgangers en fietsers. Daarnaast is een visie ontwikkeld om het havengebied te herstructureren en aantrekkelijker te maken, wat resulteerde in de aanleg van de Maasboulevard.



3 | Conclusie

Onderzoek

Vooraf aan het onderzoek is de volgende onderzoeksvraag opgesteld:

Hoe hebben verschillende factoren tussen 1850 en nu het stadsgezicht van het centrum van Venlo veranderd?

De stedelijke ontwikkeling van Venlo werd vanaf 1850 sterk beïnvloed door de aanwezigheid van stadsmuren, die leidden tot een overvolle binnenstad. De sloop van deze verdedigingswerken en het dempen van de grachten luiden een nieuw tijdperk in, waarin Venlo zich verder kon ontwikkelen als handelsstad. Van de oorspronkelijke vesting bleef echter weinig bewaard, wat een grote impact had op het historische stadsbeeld. De militaire aanwezigheid bleef nog enige tijd een belemmering voor groei, tot de kazerne in 1909 werd verplaatst naar de overzijde van de Maas. Dit maakte de weg vrij voor de aanleg van de Rosariumwijk, een nieuwe woonbuurt op het voormalige kazerneterrein.

De Tweede Wereldoorlog markeerde een nieuwe breuklijn in de stadsontwikkeling. Zware bombardementen veroorzaakten grootschalige verwoestingen in de binnenstad, waarbij veel historische gebouwen verloren gingen. Waar mogelijk werden panden hersteld, zoals de Sint-Martinuskerk, die een opnieuw ontworpen toren kreeg.

Tijdens de wederopbouw lag de focus op herstel én modernisering. De zuidwesthoek van de binnenstad kreeg een nieuwe inrichting en het wegennet werd uitgebreid om het toenemende autoverkeer te faciliteren. Onder leiding van stedenbouwkundige Jos Klijnen werd het Brugplan ontwikkeld, dat de verkeersontsluiting verbeterde met twee grote rotondes bij de Roermondse Poort en de Keulse Poort. Hiermee werd de doorstroming vanaf de Maasbrug verbeterd en het verkeer rondom de binnenstad geleid. In

deze periode stond bereikbaarheid met de auto centraal in de stadsvisie: Venlo moest zich ontwikkelen tot een moderne, autovriendelijke stad. De plannen van Klijnen sloten echter niet goed aan op de visie van architect Kayser, wat resulteerde in een gebrekkige aansluiting met de historische binnenstad.

Tegen het einde van de 20e eeuw veranderde deze visie. Autoverkeer werd steeds meer geweerd uit het centrum, waardoor de nadruk kwam te liggen op de functie van de binnenstad als winkelgebied. De aanleg van de Maasboulevard versterkte bovendien de relatie tussen de stad en de Maas, en transformeerde het voormalige havengebied tot een aantrekkelijk stedelijk gebied met horeca en woningen.

De historie van Venlo is tegenwoordig vooral zichtbaar in enkele monumentale gebouwen. In vergelijking met steden als Roermond neemt historisch erfgoed een relatief bescheiden plaats in binnen het stadsbeeld. Bovendien zijn veel winkelstraten gemoderniseerd met strakke winkelpuien.

De grootste veranderingen in het stadsgezicht van Venlo vonden plaats op twee sleutelmomenten: de sloop van de stadsmuren en de bombardementen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Deze ingrijpende gebeurtenissen creëerden ruimte voor herinrichting en modernisering, en vormden zo de basis voor het huidige stadsbeeld van Venlo.

Dit onderzoek richtte zich op de veranderingen in de binnenstad van Venlo tussen 1850 en nu. Uit het historische onderzoek blijkt dat diverse factoren invloed hebben gehad op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De focus lag daarbij op de binnenstad, met name op de stedelijke structuren. Voor een completer beeld van de veranderingen in het stadsgezicht zou het waardevol zijn om dieper in te gaan op de architectonische ontwikkeling van Venlo. In deelvraag twee is al aandacht besteed aan enkele belangrijke gebouwen, waarbij zowel bewaarde als verloren gegane architectuur aan bod kwam. Toch zijn er veel andere bouwwerken verdwenen die eveneens bijdroegen aan het historische stadsbeeld. Aanvullend onderzoek naar deze verdwenen gebouwen zou een vollediger beeld kunnen schetsen van de verloren architectuur van Venlo.

De onderzoeksresultaten laten de ruimtelijke ontwikkeling van Venlo zien aan de hand van kaartmateriaal. Door historische kaarten te vergelijken met de huidige situatie, is zichtbaar geworden hoe de stad zich in de loop der tijd heeft gevormd. De kaarten zijn echter gebaseerd op bestaande bronnen die niet altijd even nauwkeurig zijn, wat mogelijk heeft geleid tot kleine afwijkingen in de weergave.

De analyse van de historische gelaagdheid is uitgevoerd met behulp van QGIS, op basis van gegevens over bouwjaren. Omdat deze informatie niet altijd eenvoudig te verifiëren was, bestond de mogelijkheid dat sommige bouwjaren onjuist waren.

Om de betrouwbaarheid te waarborgen, is een steekproef gehouden waarbij bouwjaren van diverse gebouwen in Venlo zijn gecontroleerd. Uit deze controle bleek dat de data overwegend accuraat was, waarop besloten is de dataset in het verdere onderzoek te gebruiken.

De uitkomst van het onderzoek week af van mijn oorspronkelijke verwachtingen. Door nauwkeuriger te kijken naar de architectuur ontdekte ik dat Venlo een rijkere historische laag kent dan ik had gedacht, bijvoorbeeld in de vorm van bovenwoningen boven moderne winkelpuien, elementen die in het dagelijks straatbeeld gemakkelijk over het hoofd worden gezien. Ook bleek uit het onderzoek hoe belangrijk Venlo in het verleden was als vestingstad, iets wat vandaag de dag nauwelijks nog zichtbaar is. Het toont aan dat de nadruk bij stadsontwikkeling vooral lag op uitbreiding en kwaliteitsverbetering, waarbij het behoud van historische elementen niet altijd prioriteit kreeg.

Een belangrijke beperking van dit onderzoek was de beschikbare tijd. Het vervaardigen van de kaarten vergde veel tijd, waardoor er minder ruimte overbleef voor verdieping in de theoretische onderbouwing. Een onderzoek naar de politieke context waarin ruimtelijke keuzes zijn gemaakt, had extra inzicht kunnen bieden in de besluitvorming van de stad. Een vervolgonderzoek zou zich hierop kunnen richten, om zo een vollediger beeld te schetsen van de ontwikkeling van Venlo.

5 | Bronnen

Derkx, S. (2019, december 4). Herinneringen aan t Hetje. Opgehaald van <https://floddergatsblog.wordpress.com/2019/12/04/herinneringen-aan-t-hetje/>

Hermans, F. (1999). Historische stedenatlas Venlo. Delft: Delft University Press.

Hermans, F. (2018). Historische atlas van Venlo. Delft: Uitgeverij Thoth.

Keulards, H. (1984). Bombardement op de Maasbruggen 13 en 15 okt. 1944. Opgehaald van Historie Venlo: <http://historie.venlo.nl/gebeurtenisinfo.asp?gebeurtenisID=6>

Lubbers, B. (2013). Projectblad Vleesplein. Venlo. Opgehaald van <https://burolubbers.nl/wp-content/uploads/2021/02/Projectblad-Vleesplein.pdf>

Peeters. (2016, april 23). Alt Venlo. Opgehaald van Wordpress: https://altvenlo.wordpress.com/2016/04/23/de-kop-van-weerd/?utm_source=chatgpt.com#content-wrapper

Ruimtelijke plannen Venlo. (2025). Opgehaald van http://ruimtelijkeplannen.venlo.nl/RO_online/2008/NL.IMRO.0983.BP201227CENTRVENLO-ON01/pt_NL.IMRO.0983.BP201227CENTRVENLO-ON01.xml

v/d Kroonenberg, J. (Regisseur). (2019). Verborgten verleden | Venlo Vestingsstad | Aflevering 6 [Film].

van Meijel, L., & Opmeer, P. (2005). Architectuur & stedenbouw 1940 - 1970. Venlo: Gemeente Venlo.

Zevenbergen, M. (2025). Nederlandse spoorwegstations. Opgehaald van stations info: <http://www.stationsinfo.nl/Venlo3.htm>

Topotijdreis. (2025). Opgehaald van Topotijdreis: <https://www.topotijdreis.nl/>