



Architecture and the Built environment

#02
2012



De wortels van de Randstad

Overheidsinvloed en stedelijke hiërarchie in het westen
van Nederland tussen de 13^{de} en 20^{ste} eeuw

Anneka Duschka (Nikki) Brand



De wortels van de Randstad

**Overheidsinvloed en stedelijke hiërarchie in het westen
van Nederland tussen de 13^{de} en 20^{ste} eeuw**

Annekia Duschka (Nikki) Brand

TU Delft, Faculteit Bouwkunde, Afdeling Urbanism

De wortels van de Randstad

Overheidsinvloed en stedelijke hiërarchie in het westen
van Nederland tussen de 13^{de} en 20^{ste} eeuw

Proefschrift

ter verkrijging van de graad van doctor
aan de Technische Universiteit Delft,
op gezag van de Rector Magnificus prof. ir. K.C.A.M. Luyben,
voorzitter van het College voor Promoties,
in het openbaar te verdedigen op dinsdag 4 september 2012 om 12:30 uur
door drs. Annekia Duschka (Nikki) BRAND
doctorandus in de sociaal-ruimtelijke wetenschappen
geboren te Woerden

Dit proefschrift is goedgekeurd door de promotoren:

Prof. ir. E.A.J. Luiten

Prof. dr. J.E. Bosma

Samenstelling promotiecommissie:

Rector Magnificus, Voorzitter

Prof. ir. E.A.J. Luiten (eerste promotor, Technische Universiteit Delft)

Prof. dr. J.E. Bosma (tweede promotor, Vrije Universiteit)

Prof. dr. B.J.F. Colebrander (Technische Universiteit Eindhoven)

Prof. dr. J.L. van Zanden (Universiteit van Utrecht)

Prof. dr. W.A.M. Zonneveld (Technische Universiteit Delft)

Dr. M.C. 't Hart (Universiteit van Amsterdam)

J. Franssen (Commissaris van de Koningin provincie Zuid-Holland)

Prof. dr. ir. V.J. Meyer (reservelid, Technische Universiteit Delft)

Dr. R.J. Rutte heeft als begeleider in belangrijke mate aan de totstandkoming van het proefschrift bijgedragen.



abe.tudelft.nl

Ontwerp: [Sirene Ontwerpers, Rotterdam](#)

Omslag: De stad Den Haag en omgeving in 1911 op de Chromo-topografische kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, schaal 1:25000. © Kadaster, Geoinformatie, Zwolle, 2012.

ISBN/EAN: 978-1479154937

ISSN: 2212-3202

© 2012 Annekia Duschka (Nikki) Brand

Voor Den Helder

Inhoudsopgave (beknopt)

Dankwoord 9

Introductie 11

Aanleiding: wat is de Randstad en waar komt ze vandaan? 13

- 1 Verandering van hiërarchische verhoudingen in stedenpatronen volgens de literatuur 27

- 2 Hiërarchische verhoudingen in het stedenpatroon van de Randstad beschreven in periodes (1200-2000) 59

- 3 Naar een benadering en een methode: op zoek naar overheidsinvloed 93

- 4 De middeleeuwen: overheidsinvloed in de gewesten vanaf 1200 tot 1560 113

- 5 De vroegmoderne tijd: overheidsinvloed in de Republiek vanaf 1560 tot 1795 185

- 6 De moderne tijd: overheidsinvloed in het Koninkrijk vanaf 1795 tot 2000 247

- 7 Conclusie en besluit 311

Dankwoord

Dit proefschrift was niet tot stand gekomen zonder de prachtige reeks kaartmateriaal die in het kader van het project *Randstad Holland in kaart* is gemaakt. Daarvoor wil ik allereerst Henk Engel en 'de kaartenjongens' Otto Diesfeldt, Iskandar Pané en Arnoud de Waaijer expliciet bedanken.

Enkele wetenschappers die een belangrijke inspiratiebron voor deze studie waren noem ik graag bij name. Het werk van Clé Lesger, Marjolein 't Hart, Milja van Tielhof, Peter Hoppenbrouwers, Jan de Vries, het duo Roel de Neve en Alex van Heezik, Jane Jacobs en Charles Tilly boden houvast in het labyrint van specialistische literatuur. De gesprekken met Michiel Wagenaar, Marjolein 't Hart, Clé Lesger, Paul van de Laar en Jan Luiten van Zanden waren van grote waarde voor de voortgang van dit onderzoek. Hans Renes heeft mij zo nu en dan van waardevol literatuuradvies voorzien. Anton Kos verduidelijkte de (voor mij) lastige middeleeuwen, terwijl Taeke de Jong me inspireerde met zijn visie op de Hoekse en Kabeljauwse twisten. Meer inzicht in de hedendaagse praktijk van bestuur en ruimtelijke ordening kreeg ik dankzij Piet Hein Donner, Henk Ovink, Leendert Klaassen, Joost Schrijnen, Maurits de Hoog, Cees-Jan Pen en vooral Jurgen Hogendoorn, die hun inzichten en ervaringen in persoonlijke gesprekken met mij deelden. Copromotor Koos Bosma heeft het proces voorzien van de nodige kritiek en nuance terwijl promotor Eric Luiten me met een flinke dosis geduld, mentale steun en wetenschappelijke ruimte heeft bijgestaan. Van alle fijne collega's bij *Randstad Holland in kaart* wil ik graag Leo van den Burg en Merlijn Hurx, waarvan de laatste me voorging bij de afronding van zijn onderzoek naar de middeleeuwse bouwmarkt, expliciet noemen. Het secretariaat van *Urbanism* heeft me niet alleen door de administratieve jungle van 'BK City' geloodst, het was er bovendien altijd erg gezellig. En een betere begeleider dan Reinout Rutte had ik me eenvoudig niet kunnen wensen.

Juist omdat een proefschrift schrijven een eenzame baan is, is het extra prettig te weten dat er iemand thuis op je zit te wachten. Mijn levenspartner Jan Thijs Klaassen was een rots in de branding. Mijn familieleden, die soms meer vertrouwen hadden in de goede afloop dan ik, verdienen uiteraard eveneens een plaats in deze galerij. Mijn vader, Richard Brand, was van begin af aan een groot voorstander van dit onderzoek. Kia Brand, mijn moeder, heeft zich over de zware taak van het corrigeren van spelfouten gebogen - een aspect van de opvoeding dat blijkbaar nog niet succesvol was afgerond. Lysette van Geel, Barbara Wegelin, Sophia Dijkgraaf, Ruth Weites en Ilja Zwollo - De Wilt herinnerden mij eraan dat er meer was in het leven, door me op sleeptouw te nemen naar verre en exotische oorden. Kweku Datsil Hanson wil ik bedanken voor zijn rake opmerkingen per email waardoor ik de dingen in een beter perspectief kon plaatsen. In de laatste maanden heeft Anton Kos een bijdrage van onschatbare waarde geleverd aan de verbetering van het manuscript door niet alleen de redactie op zich

te nemen maar ook enkele passages nader aan te scherpen. Véro Crickx heeft zich vervolgens over de vormgeving van het eindresultaat ontfermd.

Tot slot gaat een bijzonder woord van dank uit naar Guus Borger. We waren het niet altijd eens, maar het is grotendeels aan hem te danken dat dit proefschrift er uiteindelijk is gekomen.

Nikki Brand

Amsterdam, juli 2012

Introductie

Dit onderzoek is tot stand gekomen onder de vleugels van een groter project, dat in 2005 onder de naam *Randstad Holland in kaart* aan de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft van start is gegaan. De motivatie van dit project was mede de wens om kritisch te kijken naar de oorsprong en de geldigheid van de 'Randstad Holland': een ruimtelijk concept dat van oudsher vooral een creatie van de Nederlandse stedenbouw en planologie is.¹ Het streven van *Randstad Holland in kaart* is, om naast morfologisch onderzoek naar de verschijningsvorm van ruimtelijke veranderingen die tussen pakweg de 13de en de 21ste eeuw in het westen van Nederland hebben plaatsgevonden, fundamenteel en multidisciplinair onderzoek te verrichten naar de processen die het verstedelijkingsproces op lange termijn vormgeven. We waren, kortom, nieuwsgierig naar het antwoord op de vraag hoe de moderne stedelijke ontwikkeling in het gebied van de Randstad te karakteriseren valt, om zo een beter inzicht te krijgen in de rol die ruimtelijke ingrepen van daarbij betrokken disciplines hebben gespeeld.²

Het ging vooral om de disciplines stedenbouw en planologie die worden ingezet voor de ruimtelijke ordening van Nederland en aan de Faculteit Bouwkunde worden onderwezen.³ Van oorsprong zijn beide toepassingsgericht: ze ontleen hun bestaansrecht aan de maatschappelijke wens om in te grijpen in de verwachte ruimtelijke ontwikkeling van een gebied. Om greep te krijgen op die mistige toekomst wordt traditioneel gebruikgemaakt van zogenoemde *surveys*.⁴ Dat zijn onderzoeken waarin de ontwikkelingsgang van een ruimtelijk fenomeen gedurende een korte periode in beeld gebracht wordt, om deze vervolgens vooruit te projecteren. In de vorm van planologische kengetallen worden ze vervolgens ingezet voor het opstellen van ruimtelijke plannen. Zo wordt geschiedenis als het ware gebruikt om ingrijpen in de ruimte te legitimeren.

Één van de stellingen waarmee *Randstad Holland in kaart* van start ging, is dat de tijdshorizon van de huidige planologie en stedenbouw eigenlijk te kort is. Hierdoor worden ruimtelijke fenomenen die, vóórdat stedenbouw en planologie in Nederland tot wasdom kwamen, hun stempel op de ruimte hebben gedrukt als nieuw gezien. En mede daarom heeft de bestaande traditie van de ruimtelijke ordening geen antwoord op processen zoals krimp en toenemende concurrentie tussen steden in internationaal

1 Engel 2005, *Randstad Holland in kaart*.

2 Van der Woud 1989, *Het lege land*.

3 Bosma 1993, *Ruimte voor een nieuwe tijd*.

4 Engel 2005, *Randstad Holland in kaart*.

verband. Een andere stelling was dat het tijd werd om termen als ‘stedensysteem’ of ‘stedelijk netwerk’ van hun lading te ontdoen. Vaak wordt de Randstad Holland namelijk neergezet als zo’n stedensysteem waarbij de samenhang tussen de steden in het westen van Nederland tot zeer recent als een gegeven werd beschouwd.⁵

Een onbevooroordeelde, multidisciplinaire studie naar de drijvende krachten achter het verstedelijkingsproces, aan de hand van trendbreuken op de lange termijn, leek ons de beste methode voor het verwezenlijken van die ambities. Het resultaat van die studie is in dit proefschrift bijeengebracht. Ik zeg er wel expliciet bij dat het vooruit projecteren van historische tendensen beslist *niet* het hoofdoel van dit onderzoek is. Eveneens ben ik niet voornemens om uitspraken te doen over het bestaansrecht van termen als ‘Randstad Holland’, ‘stedensystemen’ en dergelijke: ik heb zelfs geprobeerd om jargon waar mogelijk te vermijden. Waar het mij vooral om gaat is fundamenteel onderzoek dat het geheugen van onder andere de toepassingsgerichte disciplines opfrist en het denken over de ruimtelijke ordening verbreedt. Daarmee hoop ik de toestand waarin de ruimtelijke inrichting van Nederland zich nu bevindt, beter te begrijpen. Een terugtrekkende rijksoverheid, meer regelgeving vanuit Europa en dalende inkomsten uit grondexploitaties, die soms ook nog eens gepaard gaan met bevolkingsafname, maken het richting geven aan de ruimtelijke ordening voor planologen, stedenbouwkundigen, projectontwikkelaars en dergelijke tot een buitengewoon moeilijke taak. Om die reden zal ik bij de afsluiting van deze studie met behulp van de inzichten van het onderzoek een blik werpen op de huidige situatie.

Aanleiding: wat is de Randstad en waar komt ze vandaan?

Weinig concepten uit de ruimtelijke ordening hebben het publieke debat zo beïnvloed en zijn tegelijkertijd toch zo ongrijpbaar gebleven als 'de Randstad'. Sinds luchtvaartpionier Albert Plesman (1889-1953) rond de jaren dertig van de vorige eeuw vanuit het vliegtuig voor het eerst het bestaan van een ringvormige concentratie van steden in het westen van Nederland opmerkte, is het thema hardnekkig in de actualiteit gebleven.⁶ Niet alleen ontstond er een ware doctrine rondom de Randstad in planologische en stedenbouwkundige kringen, ook in het publieke debat is de term nauwelijks meer weg te denken.⁷ Desondanks bestaat er nog steeds geen consensus over wat de Randstad precies is: waar de grenzen ervan liggen, welke steden er deel van uitmaken, wat de kenmerken en sterke of zwakke punten ervan zijn, of hoe er mee omgegaan moet worden. Alleen al over de verschillende invulling van het concept in opeenvolgende rijksnota's over de ruimtelijke ordening zijn boekenplanken vol geschreven.⁸ Ook is wel beweerd dat het concept eigenlijk niet meer dan een 'virtuele realiteit' is dat slechts bestaansrecht heeft voor het structuren van het debat rondom de inrichting van Nederland.⁹ De Randstad is een containerbegrip geworden waaronder iedereen ondertussen iets anders verstaat, en waarover in het dagelijks gebruik bovendien grote onduidelijkheden bestaan.

Hoewel het ongetwijfeld mogelijk is om het enigszins glibberige discours van de Randstad op andere manieren uit te leggen, denk ik dat er op hoofdlijnen twee opvallende tegenstellingen plus drie relatief constante karaktertrekken van de Randstad aan te wijzen zijn waarmee de discussie gestructureerd kan worden. Allereerst zijn er partijen die het standpunt verdedigen dat de stedengroep in het westen van Nederland een uitzonderlijke complementaire taakverdeling bezit die de regio tot uitverkoren nationale economische *powerhouse* maakt.¹⁰ Daartegenover

6 Uit Engel 2005, Randstad in kaart, zie p.28.

7 Priemus en Van der Wusten 1993, *Bestuurlijke en ruimtelijke inrichting*.

8 Zie voor een verhelderend betoog daarover Lambregts en Zonneveld 2004, From Randstad to Deltametropolis.

9 Engel 2005, Randstad in kaart.

10 Van Oort e.a. 2009, 'Economische specialisaties in de Randstad', p.240 en 251: "Al lang wordt gedacht dat de Randstad bestaat uit economisch complementaire steden, die elkaar aanvullen in economische specialisaties (...) het economische belang van een ruimtelijk geïntegreerd netwerk van bedrijven en steden traditiegetrouw centraal staat in de beargumentering rondom stedelijke netwerken zoals de Randstad". Deze denkwijze is terug te voeren op het werk van Pred 1977, *City-systems past growth*.

staat een groep die dergelijke stellingen juist wil ontcrachten. Mede om die reden is in het afgelopen decennium nogal wat onderzoek gericht geweest op het doorprikken of nuanceren van eventuele 'mythevorming' rondom de Randstad. Het hoofdargument is dan meestal dat de steden in het westen wel degelijk met elkaar concurreren en dus niet complementair zijn, of in ieder geval niet per se meer dan andere stedengroepen in Nederland.¹¹ Feitelijk is dit een existentiële discussie: men gelooft er wel of niet in.

Een tweede, daaraan verwante tegenstelling, is die tussen degenen die vinden dat de concentratie van mensen en bedrijven in het westen van Nederland gestimuleerd - of in ieder geval niet ontmoedigd - moet worden om zo een ware metropool met mondiale uitstraling te creëren, en zij die menen dat de Randstad beter relatief klein kan blijven en haar huidige kenmerken moet behouden.¹² Daar wordt dan mee bedoeld dat de Randstad uit kleine, afzonderlijke steden met ieder een eigen herkenbare identiteit bestaat. De laatste groep valt overigens weer uiteen in partijen die vooral tegen eventuele voortrekkerij van 'het westen' zijn, en personen die menen dat het voor de leefbaarheid of voor de concurrentiepositie van de Randstad nu eenmaal beter zou zijn.¹³ Je zou kunnen zeggen dat dit vooral een discussie van pro of contra verdere groei van de Randstad is.

Desondanks zijn er ook constanten aan te wijzen in het bredere discours waarvan er al enkele terloops ter sprake kwamen. Om te beginnen zullen er weinig mensen zijn die ontkennen dat het zwaartepunt van de verstedelijking in het westen van Nederland ligt. Al in 1985 woonde er 40% van de bevolking op 17% van het nationale oppervlak, waar zich 50% van de werkgelegenheid bevond.¹⁴ Rond 2010 wordt 50% van het BNP er verdiend.¹⁵ Voor een vierkante meter grond in Amsterdam werd in 2007 tweehonderd maal meer betaald dan voor eenzelfde stukje grond in Oost-Groningen,

-
- 11 Zie bijvoorbeeld **Ritsema van Eck** 2006, *Vele steden*.
- 12 Een voorbeeld daarvan is de Vereniging Deltametropool, die zich sinds enige jaren inzet om het potentieel van de Randstad onder de aandacht te brengen bij bestuurders en ondernemers. Voor enige achtergrond van het ontstaan van de vereniging, zie **Lambrechts en Zonneveld** 2004, *From Randstad to Deltametropolis*.
- 13 **Vriesema** 2009, *De Nederlandse bouw*. Projectontwikkelaar Rudy Stroink pleitte in NRC Handelsblad voor een herkenbare Randstad die haar huidige karakter als *unique sellingpoint* in moet zetten, omdat de wereld al zoveel geagglomererde 'metropolen' telt.
- 14 **Musterd en de Pater** 2004, *Randstad internationaal*. Dergelijke uitspraken hangen uiteraard af van de begrenzing die aangehouden wordt.
- 15 Volgens de **Ministeries van IenM en EL&I** 2008, *Randstad 2040* wordt de helft van het nationaal inkomen er verdiend, komt driekwart van de Nederlandse export er vandaan en wordt 60% van de directe buitenlandse investeringen erdoor aangetrokken. **Van Oort e.a.** 2009, *Economische specialisaties in de Randstad*, stellen op p. 240: "Het westelijk gedeelte van Nederland, waar vier grote en enkele kleinere steden min of meer toevallig bij elkaar liggen en waar vijftig procent van het nationale inkomen wordt verdiend op vijftig procent van de nationale oppervlakte."

een verdubbeling ten opzichte van 1985.¹⁶ De bestaande dominantie van de Randstad op deze punten in Nederland wordt doorgaans als gegeven gezien, ofschoon niet iedereen het even rechtvaardig vindt.

Een tweede in mijn ogen structurele opvatting is het idee van de relatieve onderlinge gelijkwaardigheid van de steden die in het landschap van West-Nederland verspreid liggen. Deze valt uiteen in twee belangrijke componenten: enerzijds dat de Randstad gekarakteriseerd wordt door zichtbare ruimtelijke kenmerken, anderzijds de eigenschap van complementariteit of polycentrisme. Beide elementen behoeven nadere toelichting. Plesman zelf zou destijds gesproken hebben van "(...) een kring van grote en middelgrote steden, onderling verbonden door hoogst geavanceerde infrastructuur en gegroepeerd rond een centrale open ruimte die voornamelijk bestaat uit agrarisch gebied, ongerepte natuur en gebieden voor recreatieve activiteiten", een opmerking van vooral landschappelijke of ruimtelijke aard.¹⁷ Enkele decennia later zou ook de stedenbouwkundige Peter Hall in zijn beroemde boek *Seven World Cities* (1966) wijzen op dit opvallende landschappelijke kenmerk van de regio die als *greenheart metropolis* betiteld werd. Daarin prees hij bovendien ook de weinig hiërarchische verhoudingen tussen de kleinschalige en door agrarische gebieden gescheiden steden die hij neerzette als hét alternatief voor zogenoemde *primate cities*, zoals Londen en Parijs, die in het Europa van de late jaren 1960 als de standaard golden.¹⁸ Sindsdien geldt de Randstad in planologische en stedenbouwkundige kringen als het schoolvoorbeeld van een polycentrische of meerkernige stedelijke regio, waarin het onderscheid ten opzichte van de monocentrische of enkelkernige variant benadrukt wordt.¹⁹

In mijn ogen gaat het bij polycentrisme om beperkte hiërarchie tussen steden, anders gezegd, om het ontbreken van dominantie binnen een bepaalde groep: het is een karakterisering van de onderlinge hiërarchische verhoudingen. Vaak wordt functionele complementariteit dan ook aangehaald als kenmerk van polycentrisme

-
- 16 **De Groot e.a.** 2010, *Stad en land*.
- 17 Het citaat komt van p.28 uit **Engel** 2005, *Randstad* in kaart. **Musterd en De Pater** 1994, *Randstad internationaal* hebben er overigens op gewezen dat volgens **Van der Valk** 1990, *Het levenswerk*, Plesman zijn ideeën over de Randstad niet vanuit het vliegtuig geformuleerd kon hebben maar ze waarschijnlijk op de kaarten van Van Lohuizen op het Internationaal Stedebouw Congres te Amsterdam baseerde.
- 18 **Engel** 2005, *Randstad* in kaart haalt op p.28 een beroemd citaat van **Hall** 1966, *Seven World Cities*, aan: "Het lijkt vrijwel zeker dat op dit moment voor de meeste nog groeiende wereldsteden de Nederlandse oplossing het juiste model biedt". De term *greenheart metropolis* komt van **Burke** 1966, *Greenheart Metropolis*. Hall stelde de Randstad op een lijn met niet alleen Londen en Parijs, maar ook met New York en Tokyo.
- 19 Volgens **Priemus en Van der Wusten** 1993, *Bestuurlijke en ruimtelijke inrichting*, kan hier gesproken worden van een doctrine rondom de Randstad, als apart onderdeel van het bredere discours. Zie eventueel ook **Van der Cammen** 1985, *Four Metropolises* en **Van der Cammen en De Klerk** 2003, *Ruimtelijke ordening*. Ook **Van Oort e.a.** 2009, *Economische specialisaties in de Randstad*, stellen op p.251 eveneens dat de Randstad in de discussie over stedelijke netwerken internationaal als prototype wordt beschouwd.

of ermee op één lijn gesteld. Net zoals de dominantie van het verstedelijkte westen binnen Nederland doorgaans als gegeven wordt gezien, geldt dat tussen de vier grootste steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht juist beperkte hiërarchie vanzelfsprekend is. Pas zeer recent gaan stemmen op die beweren dat een gunstige ontwikkeling van de Randstad slechts mogelijk zou zijn in het kielzog van 'metropoolregio Amsterdam'.²⁰ Desondanks wordt in de nota Randstad 2040 voor de grote vier nog altijd gestreefd naar duidelijk te onderscheiden, complementaire functionele profielen, waarmee alle schijn van dominantie vermeden wordt en de onderlinge concurrentie tot een minimum beperkt zou moeten worden.²¹ Het ontbreken van een dominant centrum binnen de Randstad zelf zou dan ook niet alleen tot uiting komen in relatief geringe verschillen in bevolkingsomvang tussen de grote steden, maar ook in functionele complementariteit. De Randstad kan dus in grote lijnen opgevat worden als een ruimtelijk fenomeen: een stedenpatroon met als belangrijkste kenmerken een relatieve dominantie ten opzichte van 'overig Nederland', gecombineerd met weinig hiërarchische kenmerken in de stedengroep zelf, wat tot uiting komt in duidelijk te onderscheiden, complementaire functionele profielen.

Een laatste, zij het minder breed bekend kenmerk van het fenomeen Randstad is haar bijzondere ontstaansgeschiedenis – de oorsprong van het stedenpatroon met die bijzondere kenmerken. Hall zette de polycentrische Randstad neer als *de* afwijking van de monocentrische trend, ofschoon er in Noordwest-Europa al twee andere stedengroepen aan te wijzen zijn die vergelijkbare kenmerken hebben: het Ruhrgebied en de zogenoemde Vlaamse Ruit. Al kan zodoende de uitzonderlijkheid van de Randstad in de moderne tijd ter discussie worden gesteld, in één ding blijft het verstedelijkte westen van Nederland uitzonderlijk. De verhoudingen tussen de aldaar in het landschap verspreide steden, laten we zeggen de hiërarchie in het stedenpatroon, zijn namelijk niet altijd zo gelijkwaardig geweest. Zo is niet alleen gewezen op de uitzonderlijkheid van de qua functie complementaire en in omvang min of meer vergelijkbare steden in het westen van Nederland in het heden, maar ook op de bijzondere periode waarin die verhoudingen tot stand kwamen.²²

-
- 20 Zie bijvoorbeeld het werk van **Hemel** 2008, Middelpuntzoekende krachten. Volgens **Lambrechts en Zonneveld** 2004, From Randstad to Deltametropolis, is er slechts eenmaal serieus sprake geweest van een initiatief om Utrecht buiten de Randstad te houden.
- 21 In **Ministeries van IenM en EL&I**, *Randstad 2040* wordt de Randstad opgevat als "(...) een goed bereikbaar netwerk van steden en locaties die met hun onderlinge specialisaties en hun gezamenlijke variëteit een gunstig economisch productiemilieu creëren, dat het niveau van het stadsgewest overstijgt." Citaat naar **Van Oort e.a.** 2009, Economische specialisaties in de Randstad, p.240. Voor een kritische bespreking van Randstad 2040 zie **Luiten en Brand** 2008, Randstad hinkt op twee gedachten.
- 22 **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars** 1986, Het ontstaan van de Randstad.

In de 17de eeuw, toen het latere Nederland zijn Gouden Eeuw beleefde, gold Amsterdam als het centrum van de wereld.²³ Het was zowel op economisch als cultureel gebied toonaangevend en hoefde in binnen- en buitenland nauwelijks competitie naast zich te dulden, waarmee het in een opeenvolgende traditie van metropolen als Brugge, Antwerpen en later Londen en New York geplaatst is.²⁴ Dergelijke *global cities* ontwikkelden zich op het hoogtepunt van hun bloei vaak tot *primate city*, maar de meerderheid van de monocentrische stedenpatronen ontstonden in de regel pas na de Industriële Revolutie.²⁵ De sterke groei van Rotterdam en Den Haag trad echter op in de late 19de en vroege 20ste eeuw toen in de regel juist monocentrische stedenpatronen ontstonden, terwijl Amsterdam in de 17de en 18de eeuw qua omvang van de bedrijvigheid en inwoneraantal de steden in wat later Nederland zou gaan heten nog volledig had gedomineerd.

Deze omgekeerde volgorde van de veronderstelde evolutie van stedelijke hiërarchieën is door Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars 'de Hollandse paradox' genoemd.²⁶ De Randstad is kennelijk op te vatten als een dominant stedenpatroon met onhiërarchische interne verhoudingen, die tot uiting komen in onderling complementaire functionele profielen tussen in het landschap verspreide, duidelijk van elkaar te onderscheiden steden met een opvallende ontstaansgeschiedenis. Maar hoe is dat zo gekomen? Waardoor veranderen hiërarchische verhoudingen tussen steden met het verstrijken van de tijd, en waarom ontstond juist in het westen van Nederland een polycentrisch stedenpatroon?

23 Engel 2005, Randstad in kaart.

24 Zie voor de verschuivende kerngebieden in de wereldgeschiedenis het driedelige standaardwerk van **Wallerstein** uit respectievelijk 1974, 1980 en 1989: *Capitalist Agriculture, Mercantilism* en *Second Great Expansion*. Een vergelijkbaar standaardwerk is van **Braudel** 1990, *De tijd en de wereld*. Zie eveneens **De Pater** 1989, *Stedenland* en **De Vries en Van der Woude** 1995, *De eerste ronde*. De laatsten onderscheiden vier grote verstedelijkingsbewegingen met betrekking tot de gebieden aan de Noordzee vanaf circa het jaar 1000.

25 **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars** 1986, Het ontstaan van de Randstad.

26 Ibidem.

Inhoudsopgave (uitgebreid)

DEEL 1 Op zoek naar een benadering: verandering van hiërarchische verhoudingen in het stedenpatroon van de Randstad (13^{de} -20^{ste} eeuw)

1 Verandering van hiërarchische verhoudingen in stedenpatronen volgens de literatuur 27

1.1 Karakter van de historiografie 27

1.2 Aard en vorm van hiërarchische verhoudingen 30

1.2.1 Regelmatige hiërarchische verhoudingen 33

1.2.2 Polycentrische hiërarchische verhoudingen 36

1.2.3 Monocentrische hiërarchische verhoudingen 38

1.3 Invloed op hiërarchische verhoudingen anders dan transport 40

1.4 Een omtrekkende beweging 43

1.5 Aanpak 45

1.6 Periodisering 52

2 Hiërarchische verhoudingen in het stedenpatroon van de Randstad beschreven in periodes (1200-2000) 59

2.1 Wat vooraf ging: ontstaan van een stedenpatroon vóór 1300 61

2.2 1300-1400 Opkomst van de Hollandse regio 65

2.3 1400-1560 Toenemende stratificatie in een polycentrisch stedenpatroon 70

2.4 1560-1670 Het monocentrische stedenpatroon van de Gouden Eeuw 74

2.5 1670-1795 Stedelijke contractie en selectieve bevolkingsdaling 79

2.6 1795-1940 Consolidatie van de rangorde in een polycentrisch patroon 83

2.7 1940-2000 Bevolkingsdaling in de grote steden 88

3 Naar een benadering en een methode: op zoek naar overheidsinvloed 93

3.1 Terugblik op de gehanteerde aanpak 93

3.2 Hypothese 96

3.3 Benadering en vraagstelling op hoofdlijnen 97

3.4 Terminologie 101

3.5 Structuur en uitwerking 104

3.6 Afbakening van het materiaal 107

DEEL 2 Op zoek naar de overheidsinvloed op verandering in de functionele taakverdeling van de Randstad tussen de 13^{de} en de 20^{ste} eeuw

4 De middeleeuwen: overheidsinvloed in de gewesten vanaf 1200 tot 1560 113

4.1 Verandering in de functionele taakverdeling van de steden 114

4.1.1 De stad Utrecht (tot halverwege 16de eeuw) 114

4.1.2 Internationale doorvoer langs de rivieren (13de eeuw) 118

4.1.3 De opkomst van de exportnijverheid (tot circa 1420) 122

4.1.4	Drie rondes van functionele transformatie (15de–halverwege 16de eeuw)	125
4.1.5	Besluit	130
4.2	Economische context	133
4.2.1	Beperkingen van de feodale economie	133
4.2.2	Twee complexen van middeleeuwse bedrijvigheid	137
4.3	De politiek-bestuurlijke organisatie	144
4.3.1	De landsheerlijke organisatie	145
4.3.2	Standen en Staten	150
4.3.3	Besluit: middeleeuwse competitieve voordelen	154
4.4	Competitieve voor- en nadelen	156
4.4.1	Handelspolitiek	156
4.4.2	Algemene maatregelen van beleid	160
4.4.3	Vrijstelling van algemeen geldende belemmeringen	163
4.4.4	Schenken van gronden en attributen	165
4.4.5	Vestiging van overheidsinstellingen	167
4.4.6	Infrastructuurconcessies	169
4.4.7	Stadsrechten en inspraak	172
4.4.8	Competitieve nadelen: oorlogen en belastingdruk	174
4.5	Conclusie: overheidsinvloed	177
4.5.1	Hoofdconclusies	177
4.5.2	Terugblik op de demografische hiërarchie	178
4.5.3	Nevenconclusies	180

5 De vroegmoderne tijd: overheidsinvloed in de Republiek vanaf 1560 tot 1795 185

5.1	Verandering in de functionele taakverdeling van de steden	186
5.1.1	Gouden Eeuw: expansie (circa 1588-1670)	188
5.1.2	Stagnatie en krimp (circa 1670 -1795)	195
5.1.3	Besluit	199
5.2	Economische context	201
5.2.1	De 17de eeuw in Europa	201
5.2.2	Beheersing wereldzeeën en het protectionisme	203

5.3	Politiek-bestuurlijke organisatie	209
5.3.1	Het ontstaan van de Republiek	209
5.3.2	De macht van de stedelijke elites	214
5.3.3	Besluit: vroegmoderne competitieve voordelen	220
5.4	Competitieve voor- en nadelen	221
5.4.1	Handelspolitiek	221
5.4.1.1	De inzet van vloot en leger in Europa	223
5.4.1.2	Koloniale politiek	227
5.4.2	Vestiging van overheidsinstellingen	230
5.4.3	Infrastructuurconcessies	235
5.4.4	Competitieve nadelen: belastingdruk	237
5.5	Conclusie: overheidsinvloed	240
5.5.1	Hoofdconclusies	240
5.5.2	Terugblik demografische hiërarchie	242
5.5.3	Nevenconclusies	243
6	De moderne tijd: overheidsinvloed in het Koninkrijk vanaf 1795 tot 2000	247
6.1	Verandering in de functionele taakverdeling van de steden	249
6.1.1	Rijnverkeer en bestuursfuncties (circa 1795-1870)	249
6.1.2	Industrie en cityvorming (circa 1870-1950)	254
6.1.3	Dienstverlening en surbanisatie (vanaf circa 1950)	260
6.1.4	Besluit	265
6.2	Economische context	268
6.2.1	De Industriële Revolutie	268
6.2.2	Globalisering en tertiarisering	272
6.3	Politiek-bestuurlijke organisatie	275
6.3.1	De eenheidsstaat (circa 1795-1900)	275
6.3.2	De verzorgingsstaat (circa 1900-2000)	279
6.3.3	Besluit: moderne competitieve voordelen	282
6.4	Competitieve voordelen	284
6.4.1	Financiering van infrastructuur	284
6.4.2	Industriebeleid	291

6.4.3	Vestiging van rijksinstellingen	292
6.4.4	Woningbouwbeleid en volkshuisvesting	294
6.4.5	Ruimtelijke ordening	300
6.4.6	Competitieve nadelen: bouwbeperkingen	303
6.5	Overheidsinvloed	304
6.5.1	Hoofdconclusies	304
6.5.2	Terugblik op de demografische hiërarchie	306
6.5.3	Nevenconclusies	308

7 Conclusie en besluit 311

7.1	Terugblik op de gehanteerde methode	312
-----	-------------------------------------	-----

7.2	Hoofdconclusies	313
-----	-----------------	-----

7.3	Terugblik op demografische hiërarchie	316
-----	---------------------------------------	-----

7.4	Nevenconclusies en aanbevelingen	318
-----	----------------------------------	-----

Terug- en vooruitblik 321

Summary: 327

Bijlage 331

Literatuur en bronnen 335

Afbeeldingverantwoording 349

Curriculum vitae 351



Waterschap

Hooge

en Lage Weide

Hooge

Weide

Langerak

Ouden Rijn

Polder

Ouden

Rijn

Polder

Papendorp

Heikopsche polder

Catharijne

Leidsche

Mamma's Hove

Bijwijk

Den Hoed

Ter Weide

Gras Zand

Klein Zand

Groenen

Groenen

Huize van het IJus te Voorn

Mamma Hove Landzigt

Overvliet

Rijpsloek

Lieve Hummel

Welsrelegen

Dud Welrelegen

Sterhuif

Carolina's Hove

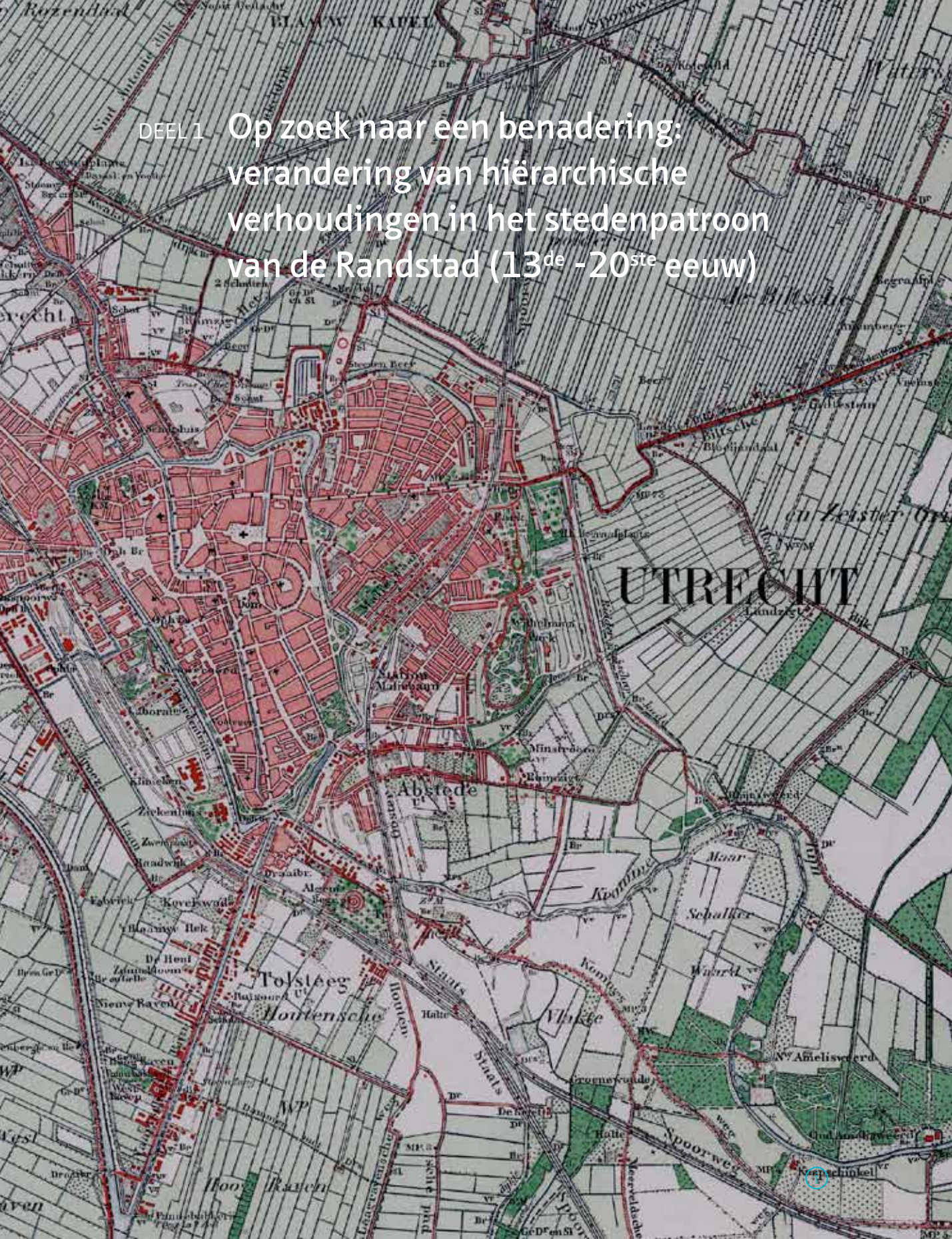
Sluisje

Woudewoed

Stroomweg



DEEL 1 Op zoek naar een benadering:
verandering van hiërarchische
verhoudingen in het stedenpatroon
van de Randstad (13^{de} - 20^{ste} eeuw)



1 Verandering van hiërarchische verhoudingen in stedenpatronen volgens de literatuur

Vaak begint een onderzoek met een analyse van de bestaande literatuur die relevant lijkt voor het gekozen onderwerp. Deze studie is daarop geen uitzondering. Het doel van een dergelijke aanpak is om van een nauwelijks afgebakend interesseveld – in dit geval de totstandkoming van hiërarchische verhoudingen in het stedenpatroon van West-Nederland – tot een concrete hypothese en daaruit voortvloeiende toetsbare vraagstelling te komen, die in het vervolg van het onderzoek met behulp van een omschreven methode geverifieerd of gefalsificeerd worden. Zo'n methode impliceert een nadere theoretische uitwerking van een hypothese met behulp van secundaire literatuur, wat vaak voorkomt bij overzichtsstudies. In het beste geval resulteert de analyse van de gekozen literatuur in een invalshoek waarmee de materie benaderd kan worden. Die invalshoek is weer onderbouwd met een aantal aannames of veronderstellingen waaruit de hypothese – het voorlopige theoretische antwoord op de vraagstelling – kan worden opgebouwd. Bij de selectie van relevante literatuur heb ik me gericht op studies die de langetermijnontwikkeling van de stad, de verspreiding van de steden in het landschap en/of de (veranderende) samenhang in stedengroepen tot onderwerp hebben. Bij de analyse zijn de volgende vragen leidend geweest: wat zijn hiërarchische verhoudingen in stedenpatronen? Waardoor worden ze veroorzaakt, en waarom veranderen ze met het verstrijken van de tijd? Onder welke omstandigheden nemen ze een mono- of polycentrische vorm aan?

§ 1.1 Karakter van de historiografie

Literatuur waarmee de langetermijnverandering van hiërarchische verhoudingen tussen in het landschap verspreide steden begrijpelijk wordt gemaakt en waarmee het polycentrische stedenpatroon van de Randstad kan worden begrepen, is slechts beperkt beschikbaar.

De ruimtelijke verspreiding in het landschap wordt doorgaans alleen besproken in studies waarin de totstandkoming van steden in de middeleeuwen centraal staat. Daarin wordt aandacht besteed aan eigenschappen van het natuurlijke landschap, die mogelijkheden boden voor de economische opbloei van lokale gemeenschappen, zoals de aanwezigheid van waterlopen, vruchtbare landbouwgronden, een militair-

strategische ligging of de aanwezigheid van goedkope grondstoffen.²⁷ Deze zouden in belangrijke mate eventuele wetmatigheden van het verspreidingspatroon van steden bepaald hebben. In studies die latere periodes tot onderwerp hebben wordt de ligging van steden ten opzichte van elkaar doorgaans als gegeven gezien, met uitzondering van de Vroege Industriële Revolutie, toen nieuwe nederzettingen in de nabijheid van fossiele brandstoffen ontstonden.²⁸ Zelden of nooit wordt de ruimtelijke verspreiding in het landschap zelf in de huidige tijd gezien als rechtstreekse determinant voor de hiërarchische verhoudingen tussen de steden. Dit komt omdat men er doorgaans van uitgaat dat door technologische innovaties op met name het vlak van transport en communicatie, afstand als determinant voor ruimtelijke relaties een vrijwel verwaarloosbare factor is geworden – een opvatting die onder de naam *the death of space* furore heeft gemaakt.²⁹ Voor het verdere verleden wordt de verspreiding van steden in het landschap vaak wél gezien als een determinant voor hun onderlinge verhoudingen, maar dan gaat het in de regel vooral om de afstand tussen de verschillende kernen die richtinggevend zou zijn voor de distributie van functies en inwoners over de verschillende centra.³⁰ Slechts zelden worden de eigenschappen van het landschap zelf rechtsreeks aangehaald als verklarende factor voor de relatieve ontwikkeling van steden ten opzichte van elkaar; hoewel er zo nu en dan terloops wel eens naar wordt gegist.³¹ Opmerkelijk genoeg gaat het eigenlijk om een voor de hand

27 Rutte 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*.

28 Zie bijvoorbeeld de standaardwerken van Hohenberg en Lees 1985, *The making of urban Europe* en De Vries 1984, *European urbanization*.

29 Zie voor een grondige uiteenzetting hierover Neal 2008, *From Central Places*. Neal plaatst de overgang van een afstandsgebonden naar een 'netwerkachtige' relatiegebonden stedelijke hiërarchie rond de jaren 1940. De *death of space* en de overgang van een *space of place* naar een zogenaamde *space of flows* gaat terug op het standaardwerk van Castells 1996, *The Rise of the Network Society*.

30 Zo stelde Lesger 2001, *Handel in Amsterdam*, op p.100-1 bijvoorbeeld dat omdat afstanden nog niet afdoende overbrugd konden worden in de vroegmoderne tijd, beperkingen opgelegd werden aan de mate waarin één of enkele steden de im- en exporthandelingen van kleinere havensteden naar zich toe konden trekken. Het denken over afstand als determinant voor de taakverdeling en de onderlinge hiërarchische verhoudingen tussen steden gaat terug op Von Thünen 1862, *Der isolierte Staat* en in navolging daarvan op Christaller 1933, *Die zentralen Orte*.

31 Zie voor een betoog over de relatie tussen steden en het landschap Renes 2005, *De stad in het landschap*. Zo koppelde Von Thünen 1862, *Der Isolierte Staat*, het bestaan en de hiërarchie van steden aan de exploitatie van de omgeving, maar afstand bleef doorslaggevend: omdat een zwaar product zoals hout slechts over korte afstanden vervoerd kon worden dienden steden zich nabij boszones te bevinden. Een ander voorbeeld is De Zeeuw 1978, *Peat and the Dutch Golden Age*, waarin een verband gelegd wordt tussen goedkope energie en een gunstige economische ontwikkeling. In beide gevallen, die overigens door Nitz 1993, *A Von Thünen interpretation*, worden vergeleken, ging het om nabijheid van energiebronnen. Ondanks deze terloopse suggesties wordt een rechtstreeks verband tussen stedelijke hiërarchie en andere eigenschappen van het landschap zelden expliciet verwoord. Zelfs niet in het standaardwerk van Pounds 1973, *An Historical Geography*: op p.282 wordt de hogere bevolkingsdichtheid tussen de Elbe en de Oder wel in verband gebracht met de aanwezigheid van vruchtbare grond, maar niet met latere verstedelijking.

liggend verband: de opvatting dat steden vanwege eigenschappen van het omringende landschap een gunstiger of minder gunstige ontwikkeling doormaken dan steden die in landschappen met andere kenmerken liggen.

Bij verstedelijkingsprocessen op een langere termijn is het schaalniveau van de individuele stad dominant, waardoor er geen of nauwelijks aandacht besteed wordt aan een vergelijking met andere steden en hiërarchische verhoudingen dus ook niet ter sprake komen. Dat is een hinderpaal, want bij hiërarchische verhoudingen gaat het feitelijk om relativiteit: om de relatieve 'toestand' of ontwikkeling van steden ten opzichte van elkaar. De langetermijngeschiedenis van de individuele stad krijgt vooral vorm in vuistdikke en vaak meerdelige stadsmonografieën waarin voor de middeleeuwen, de vroegmoderne en de moderne tijd afzonderlijk voor uiteenlopende thema's een specialist om een bijdrage gevraagd is.³² Ondanks de rijke hoeveelheid aan informatie die daardoor gebundeld is, valt op dat deze werken in de regel eerder een beschrijvend dan een verklarend karakter hebben. Daardoor is het zoeken naar verklaringen voor verandering in de hiërarchische verhoudingen van stedengroepen bepaald niet gemakkelijk. Hoewel het met enige discipline mogelijk is om terloops aanknopingspunten te vinden voor de verklaring van de langetermijntwikkeling van de stad, springt met name de sterk verschillende thematiek per periode in het oog. Thema's die in de middeleeuwen een rol speelden, zoals nijverheid, religie of stedelijke privileges op het gebied van handel en bestuur, komen later niet meer ter sprake terwijl zaken die in de moderne tijd kenmerkend geacht worden, zoals ruimtelijke ordening of niet-westerse immigratie, in eerdere periodes niet voorkomen.

Literatuur die zich richt op de langetermijntwikkeling van stedengroepen moet met een zaklamp gezocht worden.³³ De schaarse studies waarin hiërarchische verhoudingen tussen steden in het landschap ter sprake komen, vallen op hoofdlijnen uiteen in drie groepen. Hieronder zal ik kort uiteenzetten welke constatering aan de hand van de literatuur gedaan kunnen worden ten aanzien van de eerder genoemde vragen: wat zijn hiërarchische verhoudingen in stedenpatronen? Waardoor worden ze veroorzaakt, en waarom veranderen ze met het verstrijken van de tijd? Onder

32 Voor een bespreking van dergelijke stadsmonografieën, zie **Rutte** 2009, Onderzoek naar ruimtelijke transformatie.

33 Beroemde standaardwerken over de langetermijntwikkeling van stedengroepen of verstedelijking zijn de eerder genoemde **Hohenberg en Lees** 1985, *The making of urban Europe* en **De Vries** 1984, *European urbanization*. Maar ook het oeuvre van **Rozman**, zoals bijvoorbeeld *Urban networks and historical stages* (1978) en *Urban networks in Russia* (1976), valt daaronder te scharen. Voor steden in Nederland in de vroegmoderne tijd en de late middeleeuwen is het werk van **Lesger** van belang zoals *Hoorn als stedelijk knooppunt* (1990) maar ook *Handel in Amsterdam* (2001) en *Regions and urban systems* (2000). Voor de Vlaamse steden in de late middeleeuwen, zie **Stabel** 1997, *Dwarfs among Giants*. Een overzichtsbundel waarin voornamelijk geografische bijdragen met betrekking tot verstedelijking op lange termijn bijeengesprokkeld zijn, is in 1981 verschenen onder het redacteurschap van **Schmal**, *Patterns of European Urbanisation*. Zie verder **Rimmer** 1967, *Spatial regularities of Australian seaports* en **Pred** 1973, *The circulation of information*.

welke omstandigheden nemen ze een mono- of polycentrische vorm aan? Onder 'stedenpatronen' versta ik hier de ruimtelijke verspreiding van steden ten opzichte van elkaar in de meest eenvoudige zin van het woord.³⁴

§ 1.2 Aard en vorm van hiërarchische verhoudingen

In de aanleiding stelde ik dat polycentrisme eigenlijk een karakterisering is van hiërarchische verhoudingen tussen in het landschap verspreid liggende steden, en dat als kenmerk daarvan in de regel gedacht wordt aan complementaire functionele profielen en relatief kleine verschillen in bevolkingsomvang van de afzonderlijke kernen. In de literatuur worden hiërarchische verhoudingen in stedenpatronen over het algemeen opgevat als een rangorde van steden op basis van de verdeling van taken of functies – zoals de distributie van mensen, bedrijven en instellingen. Met andere woorden: de economische of functionele activiteiten – over de in het landschap verspreide steden. De wijze waarop mensen, bedrijven en instellingen over steden in een rangorde verspreid zijn kan echter verschillende vormen aannemen. Met 'vorm' wordt hier de structuur van de verhoudingen bedoeld. Zo kunnen hiërarchische verhoudingen regelmatig of onregelmatig zijn, waarbij de onregelmatige kunnen variëren tussen de extremen van een mono- of polycentrische samenstelling. Een alternatief is de 'pluricentrische' vorm, waarbij de hiërarchie tussen centra in een groep als geheel weinig geprononceerd is. Bij polycentrisme is er namelijk wel sprake van duidelijke dominantie, maar dan van enkele grote steden binnen een grotere groep.

Hoewel de opvattingen over de maatstaven waarop steden een rang toegekend krijgen in een onderlinge hiërarchie in zekere zin vergelijkbaar zijn, bestaat er ten aanzien van de vorm die dergelijke rangordes aannemen met het verstrijken van de tijd en het dalen van transportkosten geen consensus. Naast deze tegenstrijdigheid in de literatuur is er sprake van een tweede factor die het formuleren van een hypothese over de totstandkoming van de polycentrische verhoudingen in de Randstad bemoeilijkt. Dit komt omdat, zoals ik dadelijk verder zal uitleggen, het denken over de oorzaken en factoren die *anders* dan transport(kosten) van invloed zijn op de totstandkoming van hiërarchische verhoudingen in stedenpatronen, weinig eenduidig en in sommige gevallen zelfs tegengesteld van aard is. Eerst zal ik uiteenzetten op basis van welke kenmerken hiërarchische verhoudingen (*casu quo* stedelijke rangordes)

34

Het gaat hier om een eenvoudig geometrische term en niet om 'ritme', 'structuur' of andere begrippen die gekenmerkt worden door wetmatigheden, die door onderliggende processen worden veroorzaakt. 'Patroon' gebruik ik om de afstand tussen de ligging van steden ten opzichte van elkaar te duiden, een fenomeen dat in meetkundige eenheden uit te drukken is.

samengesteld kunnen worden, en vervolgens drie groepen aanwijzen in de literatuur die tegenstrijdige opvattingen hebben over de vorm die hiërarchische verhoudingen uiteindelijk aannemen. Daarna zal ik ingaan op de overige factoren die van invloed kunnen zijn op de totstandkoming van stedelijke rangordes.

Kenmerken op basis waarvan een plaats in de rangorde wordt toegekend zijn bijvoorbeeld de omvang van de stedelijke bevolking,³⁵ het aantal innovaties dat er lokaal voorkomt (zowel de ontdekking als de verspreiding daarvan),³⁶ de diversiteit van de economische activiteiten,³⁷ de relatieve ligging binnen een territorium of stedelijk cluster³⁸ en de hoeveelheid en intensiteit van de verkeersbetrekkingen.³⁹ Vaak werken auteurs met een combinatie van dergelijke eigenschappen, zoals Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars (1986) deden bij hun vaststelling van 'de Hollandse paradox'. Zij constateerden de omgekeerde evolutie van een monocentrisch naar een polycentrisch 'stedensysteem' in Holland door te wijzen op het gegeven dat Amsterdam aan het einde van de 18de eeuw qua inwonertal en omvang van de bedrijvigheid nog had gedomineerd, maar deze dominantie in de loop van de 19de eeuw moest afstaan aan de snelgroeïende steden Rotterdam, Den Haag en in mindere mate Utrecht, waarvan de groei respectievelijk gebaseerd was op havengerelateerde bedrijvigheid, bestuurs- en distributieve functies.⁴⁰

Bij de kenmerken waarop een stad een bepaalde rang toebedeeld krijgt, valt op dat het zeer vaak om functies of taken gaat die over het algemeen een zekere economische lading hebben. Vaak betreft het economische activiteiten zoals het huisvesten van een bevolking van een bepaalde omvang, een bepaald type bedrijvigheid zoals bedrijven of instellingen die weer bepaalde eigenschappen hebben, zoals een specifieke productie of een bepaald bereik. Een voorbeeld van dat laatste zijn bijvoorbeeld de *global cities* van Sassen (1991). Zij gaf deze classificatie van de hoogste rang aan

-
- 35 Zie bijvoorbeeld **De Vries** 1984, *European urbanization*; **Rozman** 1978, *Urban networks and historical stages*; **Christaller** 1933, *Die zentralen Orte* en **Lampard** 1965, *Historical aspects of urbanization*; **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars** 1986, *Het ontstaan van de Randstad*; **Kooij** 1981, *What's in a name*.
- 36 **Pred** 1973, *The circulation of information*.
- 37 Het aantal studies waarin diversiteit van (economische) activiteiten impliciet of expliciet gehanteerd wordt is zeer groot, hoewel het type onderscheid dat gemaakt wordt per auteur wel sterk varieert. Zie bijvoorbeeld **Lesger** *Handel in Amsterdam* (2001) en *Regions and urban systems* (2002); **Rozman** 1978, *Urban networks and historical stages*; **Kooij** 1981, *What's in a name*; **Duncan en Reiss** 1956, *Social characteristics*; **Christaller** 1933, *Die zentralen Orte*; **Jacobs** 1984, *Cities and the wealth of nations*; **Sassen** 1991, *The global city*; **Hall** 1966, *Seven world cities*; **Florida** 2002, *Rise of the creative class*. Volgens **Schmal** 1981, *Many views, is het zelfs gebruikelijk om steden te classificeren op basis van hun economische activiteiten*.
- 38 **Christaller** 1933, *Die zentralen Orte*.
- 39 **Ritsema van Eck** 2006, *Vele steden*; **Hall en Pain** 2006, *The polycentric metropolis*; **De Vries** 1980, *Structure of the urban system*.
- 40 **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars** 1986, *Het ontstaan van de Randstad*.

steden met zogenoemde mondiale *command and control*-functies.⁴¹ De opvatting dat steden primair economische wezens zijn, wordt in de literatuur dan ook herhaaldelijk aangetroffen.⁴² Deze functies kunnen op een gelijkmatige of ongelijkmatige manier over stedengroepen verspreid zijn. Als hiërarchische verhoudingen opgevat kunnen worden als een rangorde op basis van het aantal of het type taken of functies, kan zo'n taakverdeling ook poly-, mono- of pluricentrisch zijn. Met andere woorden: de vorm of structuur van de taakverdeling kan uiteenlopen. 'Polycentrisch' is daarmee dus automatisch ook een karakterisering van de functionele taakverdeling tussen steden, evenals dat voor hiërarchische verhoudingen het geval is. Nogmaals: met 'vorm' doel ik hier dus op de samenstelling, of het karakter, van de hiërarchische verhoudingen. Bij de monocentrisch gevormde hiërarchie scoort de aanvoerder veel hoger dan andere steden in de groep en in de polycentrisch gevormde hiërarchie ontlopen de scores van verschillende steden in de voorhoede elkaar weinig. Bij rangordes met een pluricentrische of meerkernige vorm geldt dat de verschillen tussen de scores in de gehele groep weinig geprononceerd zijn.

Studies waarin de vorm van hiërarchische verhoudingen ter sprake komt vallen op hoofdlijnen uiteen in drie groepen, waarbij het onderscheid gebaseerd is op de tegenstelling ten aanzien van de opvatting van de vorm die de taakverdeling tussen steden zou moeten aannemen naarmate afstand minder beperkend wordt voor de relaties tussen de steden. Hieronder zal ik per groep uiteenzetten welke (sleutel) studies eronder vallen en waarom, wat de voornaamste kenmerken van de benadering binnen de groep zijn en waarom deze niet vanzelfsprekend van toepassing kan zijn op de verstedelijking in West-Nederland. Daarbij ben ik ervan uitgegaan dat met het verstrijken van de tijd de beperkende werking van afstand sowieso afneemt, als gevolg van betere communicatie- en transportmogelijkheden, met als resultaat dat

-
- 41 **Sassen** 1991, *The global city*. Een ander voorbeeld van een dergelijke classificatie is de *creative city* van **Florida** 2002, *Rise of the creative class*, op basis van het aandeel creatieve werkers in de beroepsbevolking, de aanwezigheid van high-tech industrie en het aantal patenten per hoofd van de bevolking. Een ander voorbeeld, zij het niet rechtstreeks gericht op steden maar eerder op de ruimtelijke structuur van marktssystemen in ontwikkelingslanden, is **Johnson** 1970, *The organization of space*. Naar: **Lesger** 2001, *Handel in Amsterdam*.
- 42 Zie **Jansen** 2001, *The construction*. Voorbeelden van beroemde auteurs bij wie de economische functie van de stad expliciet was zijn **Jacobs** 1969, *The economy of cities* en 1984 *Cities and the wealth of nations* en **Weber** 1958, *The City* en 1972, *Typologie der Städte*. In het standaardwerk van (overigens een andere) **Weber** 1969, *The growth of cities*, worden de industriële productiewijze en verstedelijking rechtstreeks met elkaar in verband gebracht. Ook met betrekking tot (ruimtelijke geïntegreerde) stedelijke netwerken staat sinds **Pred** 1977, *City-systems past growth*, het economische belang van bedrijven en steden traditiegetrouw centraal. Naar: **Van Oort e.a.** 2009, *Economische specialisaties in de Randstad*. Verstedelijking wordt vaak gehanteerd als maatstaf voor economische ontwikkeling en andersom wordt verstedelijking weer vaak verklaard vanuit economische factoren. **De Pater** 1989, *Stedenland*, schrijft op p.41 zelfs dat verstedelijking niet zonder economische geschiedenis begrepen kan worden omdat aantal, spreiding en inwonertal van steden afhankelijk zijn van de wijze waarop productie en distributie van goederen georganiseerd zijn.

transport niet altijd meer nodig is en daarnaast goedkoper wordt, waardoor verkeer en communicatie in de ruimte gemakkelijker en vrijer worden.

§ 1.2.1 Regelmatige hiërarchische verhoudingen

De eerste groep beweert dat naarmate transportkosten dalen mensen, bedrijven en instellingen op een hiërarchische, regelmatige wijze verspreid zullen blijven over de verschillende centra waarbij de aanvoerder van de hiërarchie het meest veelzijdige takenpakket heeft. Invloedrijke studies en benaderingen die in deze groep vallen zijn bijvoorbeeld het centrale plaatsensysteem van Christaller (1933), de *ranksize rule* van Zipf (1941), *the Law of Proportionate Effect* van Gibrat (1931) en later het werk van Duncan en Reiss (1956).

Christaller meende dat de hiërarchie tussen steden, gebaseerd op hun onderlinge taakverdeling, primair het gevolg was van de onderlinge afstanden en de mogelijkheden voor distributie waardoor de omvang van de verzorgingsgebieden van de afzonderlijke steden bepaald werd.⁴³ Zijn werk was in zekere zin een voortzetting op dat van Von Thünen (1862), die ervan uitging dat de verspreiding van steden in het landschap het gevolg was van de nabijheid van cruciale zaken om in de dagelijkse levensbehoeften te voorzien, waarbij hij de bederfelijkheid van goederen ook meewoog.⁴⁴ Christaller stelde eveneens dat in de dagelijkse levensbehoeften in de directe omgeving moest worden voorzien, maar naarmate een product of dienst minder regelmatig geconsumeerd werd zouden afnemers bereid zijn er langer voor te reizen. Dergelijke functies zouden dan aangetroffen moeten worden in plaatsen die centraal lagen ten opzichte van verscheidene afzonderlijke verzorgingsgebieden, die daardoor automatisch een hogere rang toegekend kregen. Christaller noemde dit 'centraliteit'. Aangezien centraliteit – de functionaliteit van een plaats en daarmee haar rang – een rechtstreeks gevolg was van de ligging ten opzichte van andere plaatsen en hun verzorgingsgebieden, deed Christaller ook uitspraken over de verspreiding van de

43 **Christaller** 1933, *Die Zentralen Orte*. Over Christallers fascinerende theorie en de toepasbaarheid daarvan is veel meer te zeggen dan hier ruimte voor is. Voor een grondige bespreking zie **Lesger** 2000, *Regions, Urban systems*. In *Hoorn als stedelijk knooppunt* (1990) en *Handel in Amsterdam* (2001) bespreekt Lesger eveneens de tegenhanger van het centrale plaatsensysteem, het zogenoemde netwerksysteem. Voor een overzicht van theorievorming en benaderingen van de stad en verstedelijking in brede zin, zie het werk van **Jansen** 2001, *The construction*.

44 **Von Thünen** 1862, *Der isolierte Staat*. **Jansen** 2001, *The construction*, legt een relatie tussen het werk van Von Thünen en dat van **Lösch**, die eveneens meende dat de functie van de stad gebaseerd was op regionale behoeften. Het werk van **Lösch** 1940, *Die räumliche Ordnung*, overlapt eveneens met dat van **Christaller** 1933, *Die Zentralen Orte*.

steden in het landschap. Deze waren als gevolg van de rationaliteit van zijn benadering, net zoals de hiërarchische verhoudingen tussen de steden, strikt regelmatig. Aangezien het verspreidingspatroon in het landschap het resultaat was van de verzorgingsfunctie van de steden, zouden deze volgens een exact geometrisch patroon over het landschap verspreid moeten zijn.

Duncan en Reiss (1956) zagen een met de stedelijke rangorde van Christaller vergelijkbare regelmaat in de beroepsstructuur en industriële bedrijvigheid van de steden in de Verenigde Staten rond het midden van de 20ste eeuw.⁴⁵ Meer geraffineerde en 'hoogwaardiger' activiteiten werden disproportioneel aangetroffen in de grotere steden, en daarnaast bleek de sectorstructuur – het functionele profiel – van steden in dezelfde orde van grootte onderling vergelijkbaar, terwijl deze tussen steden van verschillende omvang juist sterk verschilde.⁴⁶

Een andere benadering waarin regelmaat in de hiërarchie van steden ook als de maat der dingen gezien wordt is die van de *ranksize rule*.⁴⁷ Oorspronkelijk is de *ranksize rule* slechts een naam voor een veronderstelde regelmaat in de bevolkingsomvang van steden, waaromheen vervolgens een benadering ontstaan is die gepoogd heeft de veronderstelde regelmaat te verklaren. Auerbach zou de regelmaat al in 1913 ontdekt hebben, maar over het algemeen wordt de volgende observatie van Zipf (1941) aangehaald: "*New York was first in size of population; that the second largest city had 1/2 as many inhabitants as New York (...) indeed, that the nth largest community had 1/n as many inhabitants as New York*". Voor de daaruit voortvloeiende formule $\ln(\text{rank}_i) = \theta - \beta \ln(\text{size}_i)$ is een grote hoeveelheid empirisch bewijsmateriaal verzameld, maar tot op de dag van vandaag is er geen consensus over het antwoord op de vraag waar de regelmaat door veroorzaakt wordt.⁴⁸ Doorgaans wordt echter in de richting van transportkosten en schaalvoordelen gedacht.⁴⁹ Economen zien het als het equilibrium tussen de schaalvoordelen van geconcentreerde economische activiteiten enerzijds en de nadelen van grote steden (zoals hoge grondprijzen) anderzijds, terwijl het in de geografie is aangehaald ter ondersteuning van Christallers centrale plaatsen theorie.⁵⁰

-
- 45 **Duncan en Reiss 1956**, *Social characteristics*. Zie voor een analyse **Jansen 2001**, *The construction*. De typering is van **Neal 2008**, *From central places*.
- 46 Interpretatie wederom volgens **Neal 2008**, *From central places*.
- 47 Voor een grondige bespreking van de *ranksize rule* zie **De Vries 1984** *European urbanisation*; **Jansen 2001**, *The construction* en **De Groot e.a. 2010**, *Stad en land*. De *ranksize rule* staat ook wel bekend als *Zipf's Law of Law of the Least Possible Effort* en gaat ook op voor andere zaken dan verstedelijking. Zie het werk van **Zipf**, *Human Behavior (1949)* en *National Unity and Disunity (1941)*.
- 48 Naar **Neal 2008**, *From central places*; **Auerbach 1913**, *Das Gesetz der Bevölkerungskonzentration*.
- 49 **De Groot e.a. 2010**, *Stad en land*.
- 50 Naar **Neal 2008**, *From central places*.

Vanwege de onduidelijkheid over de achterliggende oorzaken van de regelmaat in de bevolkingsomvang van stedelijke rangordes wordt de *ranksize rule* daarom vooral gebruikt als beschrijvend instrument dat hiërarchische verhoudingen met behulp van bevolkingsgegevens visualiseert in de vorm van een grafiek.⁵¹ Een goed voorbeeld hiervan is het standaardwerk van De Vries waarin hij met behulp van de grafieken en verandering daarin het verloop van de verstedelijking in Europa tussen 1500 en 1800 wist te karakteriseren.⁵² De *ranksize rule*, die soms *Zipf's Law* wordt genoemd, is ook in verband gebracht met de *Law of proportionate effect* van Gibrat (1931).⁵³ Deze stelde dat de toenemende ongelijkheid in de verdeling van de bevolking over steden terug te voeren was op het gegeven dat groei als een percentage van de bestaande omvang optreedt, waardoor de verschillen niet alleen steeds groter worden, maar de verhoudingen in principe wel regelmatig blijven.

Overigens: hoewel de *ranksize rule* dus in principe niets zegt over de achterliggende taakverdeling van steden met een bepaalde omvang zijn er studies in omloop die zo'n verband wel degelijk suggereren. In zijn onderzoek naar de ontwikkeling van stedelijke hiërarchieën in Rusland, China, Japan en Europa ging Rozman bijvoorbeeld uit van een overeenkomst tussen de rang - op basis van bevolkingsomvang - en het takenpakket dat bij die rang behoorde, in zeven schaalniveaus.⁵⁴ En ook De Vries stelde dat de *ranksize rule* vooral een beschrijvend instrument is en hij interpreteerde de toenemende ongelijkheid in de demografische rangorde toch als een gevolg van economische integratie tussen de steden, waarmee een impliciet verband tussen rang en de verdeling van economische taken gesuggereerd werd.⁵⁵ De *ranksize rule* doet in principe geen uitspraken over de verspreiding van de steden in het landschap.

Wat het centrale plaatsensysteem en de *ranksize rule* gemeen hebben is dat ze uitgaan van een vuistregel die in principe altijd opgaat, met als gevolg dat de stedelijke rangorde altijd regelmatig blijft: de vuistregel zorgt ervoor dat evenwicht in

-
- 51 Schmal 1981, *Many views*. In zijn beschouwing van het werk van anderen stelt Schmal dat het trekken van conclusies aan de hand van de *ranksize rule* ondoenlijk zou zijn vanwege de onduidelijkheid in de oorzaak van de regelmaat in de bevolkingsomvang van steden. In reactie daarop onderstreepte De Vries het verhelderende effect van de toepassing van de *ranksize rule*, maar waarschuwde hij tegelijkertijd voor de beperkte verklarende waarde van de methode. Zie voor een eenvoudige en heldere uiteenzetting van de onduidelijkheden rondom de *ranksize rule* tevens De Groot e.a. 2010, *Stad en land*.
- 52 De Vries 1984, *European urbanisation*.
- 53 Gibrat 1931, *Les inégalités économiques*.
- 54 De beschrijving van de analyse van het werk van Rozman en De Vries is van Jansen 2001, *The construction*. Zie voor een beschrijving van Rozmans werk ook De Vries 1984, *European urbanisation*.
- 55 Deze interpretatie is eveneens van Jansen 2001, *The construction*. Voor een verband tussen de (steilheid van de) helling van de grafiek met de achterliggende economische ontwikkeling in stedelijke rangordes verwees De Vries zelf naar het werk van Berry 1961, *City Size Distribution*; Berry en Horton 1970, *Geographic Perspectives*. Uit De Vries 1981, *Patterns of urbanization*.

hiërarchische verhoudingen blijft bestaan. Christaller meende bijvoorbeeld dat toe- of afname van de centraliteit van steden wel kon optreden als gevolg van bevolkingsgroei- of afname - wat effect zou hebben op het draagvlak in de verzorgingsgebieden - of als gevolg van transportinnovaties, maar dat de verhoudingen altijd regelmatig zouden blijven.

In de praktijk blijken stedelijke rangordes, als zij aan de hand van demografische gegevens gevisualiseerd worden met behulp van de *ranksize rule*, slechts zelden precies aan de beoogde regelmaat te voldoen.⁵⁶ Behalve in demografische zin blijkt ook de functieverdeling binnen stedengroepen niet altijd regelmatig te zijn. De Randstad zelf is daar het bewijs van, evenals de in de aanleiding aangehaalde monocentrische stedenpatronen van Parijs en Londen. Ook lijkt omvang niet altijd te corresponderen met een bepaald functioneel profiel. Aan het einde van de 15de eeuw was Amsterdam namelijk al flink groter dan andere havensteden in Holland en Zeeland, maar bezat het een exportpakket dat nauwelijks veelzijdiger was dan dat van andere steden.⁵⁷ Hiërarchische verhoudingen tussen steden zijn dus niet per se evenwichtig door de tijd heen.

§ 1.2.2 Polycentrische hiërarchische verhoudingen

Een tweede groep studies stelt dat mensen, bedrijven en instellingen met het verstrijken van de tijd weliswaar op steeds onevenwichtiger wijze over de steden in de rangorde verspreid zullen raken, maar dat daarbinnen een disproportioneel aandeel van de activiteiten zich zal concentreren in een groep dominante steden die de rangorde aanvoert. Tussen de steden in de voorhoede van de rangorde is het distributiepatroon van mensen, bedrijven en instellingen diffuus en onregelmatig, waarbij functies in zekere zin complementair zijn. Met andere woorden, naarmate de tijd verstrijkt zal een polycentrische rangorde moeten ontstaan.

Invloedrijke studies die tot deze groep behoren zijn het standaardwerk van Hohenberg en Lees (1985)⁵⁸ en het onderzoek van Hall en Pain (2006)⁵⁹, die in zekere zin allebei verwantschap vertonen met het gedachtengoed van Castells (1996).⁶⁰

-
- 56 De Groot e.a. 2010, *Stad en land*; Neal 2008, *From central places*.
- 57 Lesger 2001, *Handel in Amsterdam en 1990, Hoorn als stedelijk knooppunt*.
- 58 Hohenberg en Lees 1985, *The making of urban Europe*.
- 59 Hall en Pain 2006, *The polycentric metropolis*.
- 60 Castells 1996, *The rise of the Network Society*.

Castells meende dat door transport- en communicatietechnologie afstand steeds minder beperkend werd voor de relaties tussen steden. Deze groep is in zekere zin te vatten onder de noemer van het netwerksysteem, dat in tegenstelling tot Christallers centrale plaatsensysteem dat hiërarchisch, regelmatig en statisch was, onhiërarchisch, onregelmatig en veranderlijk heette te zijn.⁶¹ De verspreiding van steden in het landschap speelt in het netwerksysteem geen rol, vanwege het gegeven dat locatiegebonden 'natuurlijke' factoren zoals ligging en milieu niet langer relevant geacht worden te zijn. Deze zogenoemde *death of space* is gebaseerd op het werk van Castells, die stelde dat uit de oude *space-based hierarchy* een *new relational geography* zou ontstaan.⁶² Om die reden wordt wel gesteld dat het centrale plaatsensysteem als verklaringsmodel voor hiërarchische verhoudingen voor de pre-industriële steden gebruikt kan worden, terwijl de moderne industriële stad beter als onderdeel van een netwerk, waarbinnen steden in een gezamenlijke rolverdeling ieder een complementair profiel hebben, begrepen kan worden.⁶³

Lesger (2001) toonde in zijn studie naar de handelsstromen van de Maasdelta en de Zuiderzeekust omstreeks 1550 echter aan dat havensteden al voor het einde van de 15de eeuw zeer gespecialiseerde en complementaire profielen hadden.⁶⁴ Polycentrisme als gevolg van functionele complementariteit is dus geen exclusief industrieel 'modern' fenomeen.

Desondanks lijkt de benadering van deze tweede groep op het eerste gezicht wel goed te passen bij de moderne Randstad als polycentrische stedelijke regio, maar Hall en Pain (2006) constateerden tot hun schrik in een studie naar polycentrische *mega-city regions* (MCR's) in Europa in het laatste decennium van de 20ste eeuw dat de relaties in Europese stedengroepen op nationaal niveau eerder mono- dan polycentrischer worden.⁶⁵ Ritsema van Eck e.a. (2006) constateerden bovendien een vergelijkbare ontwikkeling in de Randstad na 2000: vanuit alle delen van de Randstad

-
- 61 Naar Neal 2008, *From central places*. Voor een grondige en heldere bespreking van het netwerksysteem zie Lesger, Hoorn als stedelijk knooppunt (1990) en *Handel in Amsterdam* (2001). Voor een overzicht van theorievorming en benaderingen van de stad en verstedelijking in brede zin, zie Jansen 2001, *The construction*.
- 62 Neal 2008, *From central places*.
- 63 Naar Jansen 2001, *The construction*. Handlin 1963, *The modern city*, stelde dat de pre-industriële stad het beste als een op zichzelf staand organisme in samenhang met een direct verzorgingsgebied begrepen kon worden, maar dat de moderne stad vooral complementair moest worden opgevat. Vanaf de 19de eeuw waren industriële steden eerder nodale punten in een netwerk van relaties. Deze transformatie van een gesloten naar een open stad was het gevolg van de opkomst van gecentraliseerde nationale staten, de veranderende economie op rationeel-kapitalistische basis en de technologische compressie van afstand.
- 64 Lesger 2001, *Handel in Amsterdam*; 1990, *Hoorn als stedelijk knooppunt*.
- 65 Hall en Pain 2006, *The polycentric metropolis*. Een vergelijkbare conclusie over de uitzonderlijke positie van Amsterdam in de tweede helft van de 20ste eeuw is eveneens gedaan door Van Oort e.a. 2009, *Economische specialisaties in de Randstad*.

worden de relaties met het Amsterdamse stadsgewest sterker.⁶⁶ Afname van de hiërarchische verschillen tussen enkele grote steden in de top van de rangorde, als gevolg van toegenomen keuzevrijheid door de afnemende beperkende werking van afstand voor de onderlinge relaties in de moderne tijd, is dus ook niet vanzelfsprekend. De totstandkoming van hiërarchische verhoudingen in stedenpatronen kan blijkbaar niet opgevat worden als een geleidelijke ontwikkeling van hiërarchische naar onhiërarchische complementaire verdelingen, althans niet voor het westen van Nederland.

§ 1.2.3 Monocentrische hiërarchische verhoudingen

De derde groep meent ook dat rangordes onregelmatiger worden naarmate transportkosten dalen, maar gaat ervan uit dat mensen, bedrijven en instellingen zich op onregelmatige wijze zullen concentreren, waarbij de verhoudingen steeds hiërarchischer worden en één centrum een disproportioneel aandeel van de activiteiten (functies of taken) naar zich toetrekt. Met het verstrijken van de tijd zou dus een monocentrische rangorde moeten ontstaan. *De primate city* is dan de vanzelfsprekende laatste halte in de totstandkoming van hiërarchische verhoudingen in stedengroepen. Een voorbeeld van een dergelijke studie is het werk van Rimmer (1967). Hij constateerde aan de hand van de ontwikkeling van Australische havensteden dat met het verstrijken van de tijd een concentratieproces optrad waarbij één stad qua omvang en economische activiteiten een voorsprong neemt op de overige steden, die zich tot complementaire 'agenten' van het centrum ontwikkelen. Dit proces, dat in werking gezet zou zijn door de aanleg van verbindende infrastructuur naar de achterliggende verzorgingsgebieden van de steden, noemde hij *hinterland piracy*.⁶⁷

Ook Pred (1977) en Johnston (1980) gaan in zekere zin ervan uit dat concentratie met het verstrijken van de tijd het logische gevolg zou zijn van dalende

66 **Ritsema van Eck e.a.** 2006, *Vele steden*. De auteurs vragen zich daarom in deze studie hardop af of de regio zich na ruim een eeuw opnieuw aan het ontwikkelen is tot de onbetwiste metropool van Nederland.

67 **Rimmer** 1967, *Spatial regularities in Australian seaports*. Voor een beschrijving van *hinterland piracy* zie **Lesger** 2001, *Handel in Amsterdam*. Lesger constateerde overigens dat het proces van *hinterland piracy* niet alleen ingezet kon worden door de aanleg van verbindende infrastructuur, maar ook door politieke instabiliteit, zoals (burger)oorlog. In dat geval was infrastructuur niet de aanleiding van, maar slechts faciliterend voor het proces.

transportkosten.⁶⁸ Johnston stelde dat in grote steden van oudsher kapitaal was opgehoopt, commerciële en technische kennis beschikbaar was, transport- en communicatieverbindingen de grootste dichtheid hadden, de meeste en hoogst opgeleide arbeidskrachten te vinden waren en de lokale afzetmarkt groot was. Hierdoor bezaten ze een betere concurrentiepositie voor industrialisatie en nemen de hiërarchische verschillen met kleinere steden steeds meer toe. Grote steden worden met het verstrijken van de tijd dus zélf een locatievoordeel.⁶⁹ Ook Pred meende dat stedelijke groei het gevolg was van elkaar versterkende, cumulatieve processen, waardoor verhoudingen tussen steden steeds hiërarchischer en ongelijker worden. Deze stelling doet overigens weer denken aan de *Law of proportionate effect*, waardoor grotere steden nu eenmaal harder groeien dan kleinere.⁷⁰ Een dergelijke regelmaat zou op den duur kunnen resulteren in een monocentrische rangorde, dus in sterk hiërarchische – zij het regelmatige, maar ongelijke – verhoudingen.

Het ontstaan van de polycentrische Randstad tussen 1850 en 1940 toont echter aan dat verstedelijking ook in het industriële tijdperk niet per se een proces van concentratie was.⁷¹ Voortdurende concentratie in één enkele stad is dus niet zo vanzelfsprekend, of concentratieprocessen worden in sommige gevallen blijkbaar doorbroken door andere factoren. Al met al is het op basis van de bovenstaande literatuur niet zonder meer mogelijk om te constateren dat hiërarchische verhoudingen tussen steden met het verstrijken van de tijd (dus bij een afnemende beperkende werking van afstand) een bepaalde logische evolutie doormaken, waar de Randstad van afwijkt, zoals in de aanleiding aan de hand van de ‘Hollandse paradox’ werd gesteld.⁷² Kennelijk zit er een tegenstrijdigheid in de opvatting over de economische logica van het effect dat transportkosten en schaalvoordelen op de vorming van hiërarchische verhoudingen in stedenpatronen hebben.

De benaderingen zitten er dus naast, of er zijn andere factoren van belang die buiten beschouwing zijn gelaten. In het voorgaande werden reeds enkele factoren anders dan transport(kosten) genoemd. Zo werd bijvoorbeeld gewezen op bevolkingsomvang en -draagvlak als determinanten voor de omvang en functie van stedelijke centra. Ook werd herhaaldelijk aangenomen dat de industriële productiewijze een factor was die stedelijke groei beïnvloedde. Een nadere blik op de literatuur levert echter nog meer factoren op die opgevat kunnen worden als mogelijke

-
- 68 **Pred 1977**, *City-systems past growth*. Uit **Musterd en De Pater 1994**, *Randstad internationaal*. Pred meende dat stedelijke groei het gevolg was van elkaar versterkende en cumulatieve processen. **Johnston 1980**, *City and society*.
- 69 **Musterd en de Pater 2004**, *Randstad internationaal*.
- 70 **Gibrat 1931**, *Les inégalités économiques*.
- 71 **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars 1986**, Het ontstaan van de Randstad.
- 72 Ibidem.

determinanten van de functionele taakverdeling, en daarmee van de hiërarchische verhoudingen, tussen de over het landschap verspreide steden.

§ 1.3 Invloed op hiërarchische verhoudingen anders dan transport

Zo wordt eigenlijk in geen van de drie groepen structureel rekening gehouden met de historische achtergrond of oorsprong van hiërarchische verhoudingen in stedenpatronen, terwijl er wel degelijk redenen zijn om aan te nemen dat de ontstaansgeschiedenis en ontwikkelingsgang van stedengroepen door de tijd heen een rol spelen bij de totstandkoming van mono-, poly- of pluricentrisch gevormde rangordes.

Hierboven werd reeds het werk van Lesger (2001,1990) aangehaald ten aanzien van de functionele taakverdeling tussen de Hollandse en Zeeuwse havensteden of *gateways* rond het midden van de 16de eeuw, die gekenmerkt werd door een grote mate van specialisatie. Lesger suggereerde dat die hoge specialisatiegraad mogelijk samenhang met het gegeven dat al die steden afzonderlijk poogden via internationale handel en export in de verzorging van de lokale bevolking te voorzien, omdat de landbouwopbrengsten daarvoor niet toereikend waren.⁷³ Stedelijke groei was in dat geval geen resultaat van een surplusproducerend, zelfvoorzienend agrarisch gebied, waar arbeid vrijgesteld kon worden voor de vervulling van gespecialiseerde ambachten waarvan de producten op speciaal daartoe ingerichte markten konden worden uitgewisseld. Daarnaast ging de ontplooiing van lokale landbouw niet altijd vooraf aan de ontwikkeling van een *gateway*-functie: handel, overslag en scheepvaart konden eveneens aanleiding vormen voor het ontstaan van een agrarisch achterland.⁷⁴ In zo'n geval ontstond een stad op een strategische plaats waar handelsverkeer 'toevallig' langskwam: het agrarische ommeland ontwikkelde zich pas daarna.

Of handel, nijverheid en scheepvaart ontstonden uit noodzaak of als reactie op reeds bestaande verkeersstromen, in beide gevallen had de aanleiding gevolgen voor functies die in de stad werden aangetroffen. Dit betekent dat deze 'volgordelijkheid' in het ontstaan van de steden, die blijkbaar effect had op de taken die in dergelijke centra tot bloei kwamen, mogelijk ook gevolgen heeft voor de hiërarchische verhoudingen tussen de in het landschap verspreide steden. In Lesgers geval ging het om weinig hiërarchische verhoudingen, een pluricentrische stedelijke rangorde.

73 Lesger 2001, Handel in Amsterdam en 1990, Hoorn als stedelijk knooppunt.

74 Rutte 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*.

Ook andere auteurs hebben gewezen op de mogelijkheid dat de volgorde waarin stad en achterland ontstonden langdurige gevolgen kan hebben voor de hiërarchische verhoudingen. In haar studie naar het veelvuldige voorkomen van *primate cities* in voormalige koloniën in Zuid-Amerika stelde Smith (1990) dat het ontstaan van monocentrische stedenpatronen mogelijk samenhang met het gegeven dat de vorming van een sterke centrale staat voorafging aan het ontstaan van stedelijke gemeenschappen.⁷⁵ Vanuit een havenstad en bestuurlijk centrum werden allereerst producten uit de kolonie naar het moederland gesluisd terwijl het achterliggende gebied tegelijkertijd vanuit dezelfde stad werd opgelegd. Hierdoor ontwikkelde deze stad een voorsprong die later nauwelijks meer ingehaald kon worden. Dit zou betekenen dat de ontwikkeling van hiërarchische verhoudingen in zekere zin padafhankelijk is.⁷⁶ Overigens opperde Smith dat de mate waarin arbeid 'vrij' verplaatsbaar is, van invloed is op de totstandkoming van nieuwe steden: in de koloniën waar plantages met slavenarbeid geëxploiteerd werden, zou het ontstaan van nieuwe steden in zekere mate gehinderd zijn. Evenals bij Smith wordt in het eerder aangehaalde werk van Rutte (2002) gewerkt met enigszins abstracte politieke factoren die mogelijk invloed uitoefenen op zowel het ontstaan als de verdere ontwikkeling van hiërarchische verhoudingen tussen de over het landschap verspreide steden.

Bij Rutte ging het vooral over de totstandkoming van steden tussen de 12de en 13de eeuw. Naast de mogelijkheden voor economische opbloei die het landschap bood en de aanwezigheid van een ondernemingsgerichte lokale gemeenschap, zouden regionale machthebbers en lokale heren ook invloed hebben uitgeoefend op de verspreiding van steden in het landschap.⁷⁷ En ook Rozman (1978), die met behulp van de *ranksize rule* de ontwikkeling van stedelijke hiërarchieën in Europa, Rusland, China en Japan met elkaar vergeleek, vroeg zich hardop af of het gegeven dat de Europese hiërarchieën in de regel gelijkwaardiger waren dan die in de andere regio's mogelijk samenhang met de bestuurlijke geschiedenis ervan. Hij suggereerde dat de versnippering in een veelheid van kleine staatjes met verschillende, soms decentraal georganiseerde bestuursvormen de oorzaak was.⁷⁸ In het verlengde daarvan meenden ook Hohenberg en Lees (1985) dat monocentrische stedelijke hiërarchieën, aangevoerd door een disproportioneel grote *primate city*, waarschijnlijk eerder aangetroffen worden in regio's met een langdurige traditie van centralistisch bestuur. Absolutistische regimes als dat van de Franse koningen in de vroegmoderne

-
- 75 **Smith** 1990, Types of city-size distributions. Overigens stelde **Berry** 1961, City Size Distribution, dat afwijkingen van de regel vooral vaak aangetroffen worden bij kleine landen met een onderontwikkelde economie waar economische schaafeffecten leiden tot een bovenproportioneel grote stad. Volgens **Schmal** 1981, Many views.
- 76 De term 'padafhankelijkheid' komt oorspronkelijk van **David** 1984, Clio and the economics of QWERTY.
- 77 **Rutte** 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*.
- 78 **Rozman** 1978, Urban networks and historical stages.

tijd bezaten de middelen om plaatsen waar hun regering of hof gehuisvest was te verfraaien met behulp van belastingopbrengsten die elders op hun territorium vergaard waren.⁷⁹ Dergelijke 'koninklijke favorieten' of 'parasieten' konden op die manier sterk groeien.⁸⁰

Volgens de beroemde stadssociologe Jacobs (1984) oefenden overheden invloed uit op de vorming van hiërarchische verhoudingen in stedengroepen. Volgens Jacobs zijn steden op te vatten als primair economische wezens, die onderling concurreren en een organiserende functie vervullen in de ruimtelijke economie. Door middel van importsubstitutie kunnen succesvolle steden hun economische takenpakket schoksgewijs vergroten terwijl ze vraag en aanbod in andere regio's organiseren. In principe zouden steden elkaar afwisselen in hun groeistruipen waardoor concentratie op een dominante stad niet op natuurlijke wijze zou optreden. Overheden hebben echter de neiging om de stad die de meeste belastingopbrengst genereert stelselmatig te bevoorrechten, waardoor deze haar voorsprong consequent verder opbouwt en nog verdere bevoorrechtiging aantrekt. Met het verstrijken van de tijd zou de overheid dus bijdragen aan concentratie in stedelijke hiërarchieën. Jacobs noemde dergelijke steden 'olifanten'.⁸¹ Jacobs bekeek die olifanten overigens met argusogen omdat ze meende dat de buitensporige aandacht van territoriale overheden voor hun favoriete stad tot belemmering van het groeipotentieel van andere steden leidde, wat op langere termijn nadelig zou kunnen zijn voor de ontwikkeling van de ruimtelijke economie als geheel.

Abstracte politieke factoren, oorsprong en volgordelijkheid, productiewijze, bevolkingsgroei, transport(kosten)... alle kunnen ze invloed hebben gehad op de distributie van mensen, bedrijven en instellingen over de steden en dus op het ontstaan van de polycentrische verhoudingen in de Randstad. Er is geen duidelijk logisch ontwikkelingspad aan te wijzen via welke hiërarchische verhoudingen binnen stedengroepen zouden moeten evolueren en waarmee de Randstad eenvoudig vergeleken kan worden. In zekere zin blijft het dus onduidelijk waardoor de polycentrische verhoudingen veroorzaakt worden en hoe normaal of abnormaal die zijn. Om een hypothese samen te stellen en vervolgens een toetsbare vraagstelling te formuleren is dus een andere aanpak nodig.

79 **Bosker e.a.** 2008, *From Baghdad to London*, maken zelfs een onderscheid tussen *market-oriented cities* en *sovereign-oriented cities*. De laatste zijn vooral op consumptie gericht.

80 **Hohenberg en Lees** 1985, *The making of urban Europe*; zie eveneens **Blockmans** 2009, *Fasen van openheid en afsluiting*.

81 **Jacobs** 1984, *Cities and the wealth of nations*.

§ 1.4 Een omtrekkende beweging

Een andere manier om greep te krijgen op de onderzoeksmaterie is het omdraaien van de traditionele volgorde: het te verklaren fenomeen gebruiken om veronderstellingen uit de literatuur te distilleren en zo tot een voorlopig theoretisch antwoord te komen. Een beproefde methode om verandering in hiërarchische verhoudingen in stedengroepen te beschrijven is de toepassing van het instrumentarium van de *ranksiz rule* zoals De Vries (1984) dat deed.⁸² Met behulp van demografische gegevens visualiseerde hij de stedelijke hiërarchie en deelde de transformatie daarvan vervolgens op in periodes naar aanleiding van in het oog springende veranderingen. De *ranksiz rule* kwam al eerder ter sprake: de benaming dekt zowel de veronderstelde regelmaat in de bevolkingsomvang van steden als de methode waarbij grafieken worden gemaakt op basis van de inwonertallen van steden.

De Vries gebruikte dit instrumentarium niet zozeer om de veronderstelde regelmaat $\ln(\text{rank}_i) = \alpha - \beta \ln(\text{size}_i)$ aan te tonen, maar om op grond van afwijkingen daarvan met het verstrijken van de tijd uitspraken te doen over hoe de verstedelijking in Europa tussen 1500 en 1800 verliep en suggesties te doen voor de factoren die eraan ten grondslag lagen. Daarvoor boden toe- of afname van de verschillen in de demografische rangorde aanknopingspunten, maar bij het zoeken naar verklaringen wist De Vries zich ook gesteund door positiewisselingen in de rangorde en eigenschappen van de steden die een in het oog springende ontwikkeling doormaakten. Zo ontdekte hij dat het verstedelijkingsproces in Europa tussen 1500 en 1800 ruwweg in drie periodes uiteenvalt. Tussen 1500 en 1600 groeiden de steden vrijwel overal. Maar vanaf het begin van de 17de eeuw stagneerde die groei en werd selectief. Dat gebeurde in Zuid-Europa al rond 1600, maar tegen het midden van de 17de eeuw groeiden ook steden in Noordwest-Europa niet langer. Grote steden, en in het bijzonder Atlantische havensteden en bestuurlijke centra, groeiden nog wel door. Tussen circa 1750 en 1850 begon een nieuwe fase van verstedelijking waarbij nieuwe industriële centra toegevoegd werden aan de bestaande stedengroep. De industriële groei kwam daarbij niet primair ten goede aan de grote steden, zoals vaak beweerd wordt, want in het begin van de industriële periode groeiden ook kleine steden en ontstonden bovendien nieuwe centra.

De Vries ontleende in zekere zin ook uitspraken aan de vorm van de helling van de grafiek. Hij interpreteerde de continue stijging daarvan als het resultaat van een voortdurend proces van economische integratie in Europa.⁸³ Als gevolg van die eenwording zouden de demografische verschillen tussen de steden in de rangorde

82 De Vries 1984, *European urbanization*.

83 Naar Jansen 2001, *The construction*.

groter worden. Hier moet worden opgemerkt dat Rozman (1978) bij zijn studie naar stedelijke rangordes in Japan, China, Rusland en Europa iets soortgelijks deed, zij het dat hij geen directe economische uitspraken ontleende aan de helling.⁸⁴ Op basis van de steilheid van helling wees hij fases in de verstedelijking aan. Een grafiek met een relatief platte top, dus zonder een duidelijk centrum, noemde hij bijvoorbeeld een 'onvolwassen stedensysteem'.⁸⁵ Beiden veronderstelden dus dat de helling iets zei over de economische staat of ontwikkelingsfase waarin een stedengroep zich bevindt.

Een methode á la De Vries is voor het aanwijzen van de richtinggevende factoren in de totstandkoming van de polycentrische verhoudingen tussen de in het landschap verspreide steden van de Randstad om verscheidene redenen nuttig. Allereerst omdat hiërarchische verhoudingen eenvoudig gevisualiseerd en over langere periodes vergeleken kunnen worden. Ten tweede omdat hiërarchische verhoudingen dan teruggebracht worden tot demografische rangordes, wat in pragmatische zin ook van belang is, omdat bevolkingsgegevens als een van de weinige data over lange periodes ruim beschikbaar zijn. De eerste stap is dan het visualiseren van verandering in stedelijke hiërarchie en die opdelen in periodes. Deze beschrijving in periodes kan vervolgens worden gebruikt als middel om bestaande literatuur stapsgewijs te verkennen en de in omloop zijnde verklaringen te wegen op hun nut voor het begrijpelijk maken van de totstandkoming van de polycentrische Randstad. Op basis van de dominante veranderingen in de demografische hiërarchie kan de literatuur namelijk gewogen worden op verklaringskracht voor de getoonde ontwikkelingen in een tijdvak. Op die manier wordt de beschrijving van het te verklaren fenomeen gebruikt als instrument om de literatuur te verkennen en te ordenen, om zo een hypothese te formuleren ten aanzien van de factoren die doorslaggevend kunnen zijn geweest voor het ontstaan van de hiërarchische verhoudingen van de Randstad.

Ik ben me er terdege van bewust dat deze methode een kunstgreep is, maar een noodzakelijke. Het is namelijk buitengewoon lastig om op basis van de bestaande literatuur een passende invalshoek voor transformatie van hiërarchische verhoudingen op lange termijn neer te leggen. De benadering die ik hier voorstel is ook niet sluitend, omdat de uitputtende literatuurselectie een zekere willekeur kent. Daarom gebruik ik een vereenvoudigde versie van de methode van de *ranksized rule* om een hypothese te formuleren die vervolgens nader getoetst zal worden. Vanwege de beschrijving van de verandering en totstandkoming van de polycentrische hiërarchie van de in het landschap verspreide steden in het westen van Nederland, is het eindresultaat ook een verkenning van de geschiedenis van de Randstad op hoofdlijnen.

84 Ibidem.

85 Rozman 1978, Urban networks and historical stages, naar De Vries 1984, *European urbanization*; Smith 1990, Types of city-size distributions.

§ 1.5 Aanpak

De keuze voor zo'n aanpak heeft enkele consequenties voor het verdere verloop van het onderzoek. Om deze te kunnen toepassen moet namelijk een aantal praktische beslissingen genomen worden en zijn voorlopige definities voor gebruikte termen noodzakelijk. Bovendien zijn er ook enkele kanttekeningen te plaatsen bij de resultaten die eruit voortkomen.

Het gebruik van grafieken op basis van bevolkingsomvang als methode om verandering in de rangorde te beschrijven concretiseert feitelijk de term 'hiërarchische verhoudingen tussen de in het landschap verspreide steden', door die terug te brengen tot één variabele, namelijk bevolkingsgegevens. Hiërarchische verhoudingen worden dan demografisch gedefinieerd of in ieder geval gevisualiseerd. Dat is enerzijds in pragmatische zin gunstig. Allereerst omdat veranderingen in stedelijke hiërarchie dan eenvoudig zichtbaar zijn en over langere periodes met elkaar vergeleken kunnen worden, ten tweede omdat deze gegevens ook beschikbaar zijn. Anderzijds is een zuiver demografische definitie van hiërarchische verhoudingen in stedenpatronen niet geheel wat mij tot nu toe voor ogen stond. Deze worden immers in de literatuur vaak opgevat als een verdeling van taken of functies over de in het landschap verspreide steden, een rangorde op basis van inwoners en economische activiteiten in de vorm van bedrijven en instellingen. Nu is er iets te zeggen voor het standpunt dat bevolkingsomvang van een stad tot op bepaalde hoogte een afspiegeling is van het draagvlak van de lokale economie, maar dat verband is zeker niet rechtlijnig of onveranderlijk met het verstrijken van de tijd.⁸⁶ Niet alleen zijn niet alle economische activiteiten even arbeidsintensief en niet alle inwoners even draagkrachtig, ook forensisme (zeker vanaf 1930) en sociale zekerheid (vanaf circa 1960) hebben de relatie in de moderne tijd ondergraven.⁸⁷ Daarnaast valt in de moderne tijd onderscheid te maken tussen steden met een productieve of een meer consumptieve functie (woon- of slaapsteden).⁸⁸

-
- 86 'Levensonderhoudposities' is een term van **De Pater** 1989, *Stedenland*. Er valt iets voor te zeggen om in de moderne tijd het aantal inwoners vooral op te vatten als een afspiegeling van het consumptieve vermogen ter plekke. Maar ook dan blijft nog onduidelijk hoe draagkrachtig die inwoners zijn.
- 87 **Bosma** 1993, *Ruimte voor een nieuwe tijd*, verwoordde op p. 129 fraai de gevolgen van de toenemende mobiliteit aan het einde van de 19^{de} eeuw: "Er ontstond een nieuw type burger – de forens – die bijdroeg aan het ondergraven van het economisch microsysteem van lokale eenheden". Ook **Engel** 2005, *Randstad in kaart*, verwijst naar het gegeven dat mobiliteit het mogelijk maakte om het wonen en werken te scheiden. **De Pater** 1990, *Stedenland*, stelde verder dat door het voeren van sociaaleconomisch beleid de de-industrialisatie na de jaren 1950 niet leidde tot massale ontvolking van de steden in het zuidoosten van Nederland. Sociale zekerheid neemt de directe noodzaak om te verhuizen, als het inkomen door werk tijdelijk verdwijnt, weg.
- 88 **De Groot** e.a. 2010, *Stad en land*, maken onderscheid tussen consumptie- en productiesteden. Vergelijk eventueel **Bosker** e.a. 2008, *From Baghdad tot London*. Zij hanteren in naam hetzelfde onderscheid, maar dan om verschil te maken tussen bestuurscentra waar belastinggeld besteed wordt en plaatsen waar de belastingen worden opgehaald.

En zelfs als we zouden veronderstellen dat bevolkingsomvang iets zegt over het lokale consumptieve vermogen, dan blijft nog altijd onduidelijk wat de samenstelling van de bedrijvigheid was.

Om al die redenen zal ik de beschrijving van de transformatie in de demografische hiërarchie aanvullen met een schets van de functionele taakverdeling tussen de steden. Door vervolgens te kijken naar in de literatuur circulerende verklaringen voor de verandering in zowel die functionele taakverdeling en/of de demografische rangorde, ontstaat een beeld van de factoren die van invloed zijn geweest op de totstandkoming van hiërarchische verhoudingen in de Randstad. Gezien de analyse van de historiografie ligt het voor de hand om te zoeken in literatuur die iets zegt over de functionele en demografische ontwikkeling van de steden: in de praktijk zullen dat vaak economische argumenten zijn. Gezien de verwijzingen naar de mogelijke invloed van abstracte politieke krachten op de totstandkoming en transformatie van hiërarchische verhoudingen moet daarnaast met betrekking tot politieke verklaringen een oogje in het zeil gehouden worden.

Rest nog het 'patroon', de ruimtelijke verspreiding van steden in het landschap ten opzichte van elkaar. In de aanleiding heb ik de ambitie geuit iets te zeggen over de totstandkoming van hiërarchische verhoudingen tussen 'steden die in het landschap verspreid liggen', omdat die spreiding één van de voornaamste kenmerken is van de Randstad, die ik primair als een ruimtelijk fenomeen beschouw. In de literatuur bleek vervolgens dat het patroon doorgaans als gegeven gezien wordt, en als het ter sprake kwam betrof het de mogelijkheden die het landschap bood ter ontplooiing van een bepaald economisch potentieel in de middeleeuwen⁸⁹, dat wil zeggen voor het aantrekken van mensen, bedrijven en instellingen. We kunnen aannemen dat, als economisch potentieel de aanleiding was voor het ontstaan van steden en distributiologica mede sturend is voor de verdeling van taken tussen steden, dat de spreiding van centra in het landschap óók gevolgen heeft gehad voor de ontwikkeling van onderlinge hiërarchische verhoudingen. Daarom zal ik de demografische rangorde per periode projecteren op het bijbehorende kaartbeeld en de verandering in de hiërarchie van dat gevisualiseerde stedenpatroon gebruiken voor nadere toetsing van de verklaringen. De ontwikkeling van steden met een bepaalde ligging kan een in de literatuur voorkomende verklaring immers kracht bijzetten of juist ontnemen.

Voor het beschrijven van de demografische rangorde in periodes zijn verder een vastgestelde tijdstermijn noodzakelijk en uiteraard een concrete groep steden. Het stedenpatroon in het westen van Nederland kwam tot stand gedurende de 12de en de 13de eeuw, toen de Hollandse centra zich bij een oudere generatie steden zoals Utrecht, Groningen en Deventer voegden die reeds sinds de 11de eeuw stedelijk aanzien genoten.⁹⁰ Het ligt voor de hand om het onderzoek daar te beginnen.

89 Rutte 2002, *Stedenpolitiek en stadspanning*.

90 Rutte 2005, *Landschap vol steden*.

Overigens voltrekken veranderingen in hiërarchische verhoudingen tussen steden zich naar alle waarschijnlijkheid langzaam.⁹¹ De polycentrische Randstad ontwikkelde zich immers ook ergens tussen de tweede helft van de 19de en de eerste helft van de 20ste eeuw, terwijl Amsterdam in de 18de eeuw de rol van *primate city* vervulde.⁹² Verandering in stedelijke hiërarchie is dus waarschijnlijk geen kwestie van een decennialang maar eerder van een eeuwenlang proces. Gezien het feit dat de verspreiding van de steden in het westen van Nederland in de 13de eeuw een gegeven was, start ik het onderzoek rond 1200 en eindig rond 2000. De tijdspanne beslaat dus zo'n acht volle eeuwen.

De selectie van steden is een lastig karwei. Deze is namelijk zeer bepalend voor de uitkomst en vaak blijkt pas na afloop hoe beperkend de keus was. Zeker voor de Randstad bestaat er veel onduidelijkheid welke steden er wel of niet toe gerekend kunnen worden. In zekere zin is de keus dus altijd arbitrair. Aangezien de ambitie is om iets te zeggen over de totstandkoming van de polycentrische verhoudingen in de huidige Randstad ligt het voor de hand de 'grote vier' erbij te betrekken: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Voorts lijkt het praktisch om daar enkele centra aan toe te voegen die ook reeds in de middeleeuwen enige betekenis hadden, maar die nu een status als middelgrote stad genieten: Dordrecht, Gouda, Delft, Leiden en Haarlem. Van deze negen steden is bovendien de bevolkingsomvang tussen 1300 en 2000 op een twaalfstal momenten bekend dankzij het werk van Engel.⁹³ Het zijn eveneens de negen steden die in het onderzoeksproject *Randstad Holland in kaart* als geheel bestudeerd worden (zie eventueel de introductie). Dit betekent dat verandering in bevolkingsomvang van een beperkte stedengroep, en dus niet van het westen van Nederland als geheel, als uitgangspunt wordt genomen voor dit onderzoek.

Overigens is bij het gebruik van demografische gegevens enige voorzichtigheid geboden. Bevolkingsgegevens zijn namelijk geen objectieve data. Voor de middeleeuwen wordt doorgaans gewerkt met schattingen, gebaseerd op het

91 Engel 2005, *Randstad in kaart*. Voor een goed beeld van de trage veranderingen in het Europese verstedelijkingsproces, zie De Vries 1984, *European urbanization*.

92 Wagenaar en Van Engelsdorp Gastelaars 1986, *Het ontstaan van de Randstad*.

93 Engel 2005, *Randstad in kaart*, stelde zijn gegevens samen uit het werk van Visser 1985, *Dichtheid van de bevolking*, en Lourens en Lucassen 1997, *Inwoneraantallen*. Dit zijn dezelfde negen steden die in het project *Randstad Holland in kaart* als geheel bestudeerd worden. Voor de meerderheid van de reeksen zijn alternatieven beschikbaar in Lourens en Lucassen 1997, *Inwoneraantallen*, maar voor de reeks van 1735 lopen de interpretaties sterker uiteen dan voor de andere peilmomenten. Zo zou Leiden geen 70.000 maar slechts 61.000 inwoners gehad kunnen hebben (*de auteurs hebben ervoor gekozen steeds de data uit Hedendaagse historie of tegenwoordige staat van alle volkeren X-XXXIII* (Amsterdam, etc., 1738-1803) aan te houden). Gouda daarentegen zou bijvoorbeeld 20.900 in plaats van 20.000 inwoners hebben gehad. Het peilmoment 1735 lijkt al met al in een onbestendige periode te vallen.

aantal haarden.⁹⁴ In de vroegmoderne tijd vormen belastinginkomsten (accijns) de voornaamste bron, terwijl de stadsbesturen die deze gegevens leverden belang hadden bij een zo laag mogelijke afspiegeling daarvan omdat hun eigen belastingbijdrage aan de landsheerlijke of staatse kas erop gebaseerd was.⁹⁵ Vanaf de 19de eeuw worden volkstellingen en dergelijke betrouwbaarder, maar vanaf het laatste kwart van die eeuw winnen grotere steden vaak abrupt aan omvang door de annexatie van buurgemeenten.⁹⁶ De gegevens hebben dus niet altijd betrekking op hetzelfde stedelijke territorium. Daar staat tegenover dat annexatie in sommige gevallen wel degelijk iets zegt over bevolkingsgroei van een stad: annexatie was een middel dat vooral vaak werd toegepast bij zeer snelgroeiende steden om de stadsbesturen te compenseren voor het verlies aan belastinginkomsten door forensisme, terwijl de kosten voor infrastructuur en dergelijke onverminderd doorstegen.⁹⁷ Annexatie werd echter niet overal en altijd toegepast, wat de onderlinge vergelijkbaarheid van de bevolkingsomvang van de negen steden heeft ondermijnd.

Eveneens moet opgemerkt worden dat er aan de vergelijking van demografische gegevens van een beperkte stedengroep in de moderne tijd meer beperkingen kleven dan in de voorgaande periodes. Juist vanaf de late 19de eeuw komen er in het territorium van de negen steden buiten de gemeentegrenzen nieuwe kernen bij, die mede ontstaan door het vertrek van bepaalde groepen uit de stad.⁹⁸ Mede door deze suburbanisatie treden niet alleen veranderingen op in de ruimtelijke verspreiding van kernen in het landschap, maar klonteren oude en nieuwe centra ook nog eens aan elkaar. Hierdoor worden eenheden die in de grafiek zijn weergegeven onderling minder vergelijkbaar dan daarvoor het geval was. En ze zeggen uiteraard ook steeds minder over het totaalbeeld van de verstedelijking in het gebied van de negen steden. Dit gaat voor alle periodes op, maar vooral voor de moderne tijd. Aan de andere kant is de onderlinge vergelijking van *alle* kernen in het huidige gebied van de Randstad ook niet het oogmerk van deze studie.

Al deze kanttekeningen daargelaten zijn er geen alternatieven waarmee transformatie van stedelijke hiërarchieën op lange termijn snel en eenvoudig vergeleken kan worden, een gegeven dat de keus nogal vergemakkelijkt.

-
- 94 Zie voor een uitwerking van de problematiek van het schatten van de bevolkingsomvang van steden bijvoorbeeld **Van Herwaarden e.a.** 1996, *De Dordtse bevolking*. Zie eveneens voor verschillende alternatieven van hoe men tot een schatting van de stedelijke bevolking kwam **Lourens en Lucassen** 1997, *Inwoner aantallen*.
- 95 Zie bijvoorbeeld **Hoppenbrouwers** 2002, *Van waterland tot stedenland*; **Van Herwaarden e.a.** 1996, *De Dordtse bevolking*.
- 96 **Engel** 2005, *Randstad in kaart*.
- 97 Zie bijvoorbeeld **Bosma** 1993, *Ruimte voor een nieuwe tijd*.
- 98 Ibidem.

Al met al wijkt de voorgestelde methode op een aantal punten af van de aanpak die De Vries hanteerde. Aan de hand van demografische gegevens van een zeer grote groep steden deelde hij de verstedelijking in Europa op in periodes, waarna hij, met behulp van bestaande literatuur in combinatie met het aanwijzen van steden die een opvallende ontwikkeling doormaken, suggesties deed voor de achterliggende oorzaken van de gevisualiseerde ontwikkeling. Al die aspecten blijven overeind, maar worden dus uitgebreid met een aantal specifieke stappen. Hier zal die demografische rangorde aangevuld worden met een beschrijving van de functionele taakverdeling van slechts negen steden en met een kaartbeeld daarvan, die gebruikt worden om te zoeken naar economische en politieke verklaringen voor de gesignaleerde veranderingen.

Ik wil echter benadrukken dat ik verder een sterk vereenvoudigde methode van de *ranksize rule* toepas. Dat wil zeggen, ik plaats de steden slechts op aflopende volgorde van links naar rechts in een grafiek, op basis van hun bevolkingsomvang op een bepaald tijdstip zónder een logaritmische schaal toe te passen. Tevens zal ik geen berekening op de helling in de grafiek uitvoeren waardoor de trendlijn met de *ranksize rule* vergeleken kan worden. Dit doe ik om discussies over de economische betekenis van de helling te vermijden. De traditionele toepassing van de methode van de *ranksize rule* brengt immers de verleiding met zich mee om bijvoorbeeld uitspraken te doen over de mate van economische samenhang of integratie op basis van de helling van de grafiek, of over de ontwikkelingsfase waarin de stedengroep zich bevond.⁹⁹ Of te speculeren over de oorzaak van afwijkingen van de trendlijn ten opzichte van de *ranksize rule*.

De motivering dat ik me niet aan dergelijke interpretaties wil wagen luidt als volgt. Ten eerste omdat er geen eenduidig, algemeen geaccepteerd bewijs voor een oorzaak in de regelmaat in bevolkingsomvang van steden bestaat. Wat uiteraard dus niet per se betekent dat de aanname van De Vries foutief is – er is alleen geen sluitend bewijs voor.¹⁰⁰ Ten tweede omdat onbekend is of de negen steden Utrecht, Amsterdam, Haarlem, Leiden, Den Haag, Delft, Gouda, Dordrecht en Rotterdam op te vatten zijn als een systeem. Het is goed mogelijk dat als er al sprake is van een onderling samenhangend economisch systeem steden buiten beschouwing zijn gelaten die de helling van de grafiek zouden complementeren. Een traditionele toepassing zou dus ook de verplichting scheppen om de selectie van steden in de groep gemotiveerd uit te breiden. Een groep van slechts negen steden lijkt me geen representatieve steekproef op basis waarvan een discussie over de (veranderende) economische samenhang in een gebied, waarbinnen zich nog meer nederzettingen bevinden, gevoerd kan worden. Daar komt bovenop dat ik geen ambitie heb om een cijfermatige of zuiver economische studie uit te voeren. Ik gebruik de grafiek slechts om verandering in de hiërarchische verhoudingen van de geselecteerde steden over een langere tijdspanne te visualiseren

99 Naar Jansen 2001, *The construction*.

100 De Groot e.a. 2010, *Stad en land*.

en deze te gebruiken om de in omloop zijnde verklaringen te wegen op hun nut voor het onderzoek. Ik heb, met andere woorden, niet de intentie om de juistheid van de veronderstelling over de regelmaat in de bevolkingsomvang van steden te toetsen, noch koester ik de ambitie om uitspraken te doen over de mate van economische integratie in de stedengroep.

Een prettige bijkomstigheid van het gebruik van eenvoudige grafieken op basis van bevolkingsomvang als instrument om hiërarchische verhoudingen mee te visualiseren, is tot slot dat termen als mono- of polycentrische hiërarchie eenvoudig gedefinieerd kunnen worden. Als de grootste stad meer dan tweemaal zo groot is als de tweede, kan gesproken worden van monocentrische verhoudingen en als de top van de rangorde elkaar qua bevolkingomvang benadert van polycentrische. Door deze invalshoek, waarbij hiërarchische verhoudingen opgevat worden als een functionele taakverdeling tussen steden in de zin van de distributie van mensen, bedrijven en instellingen over de in het landschap verspreid liggende steden, wordt het mogelijk om een beeld te krijgen van de factoren die van invloed kunnen zijn geweest op de totstandkoming van de polycentrische Randstad en een schets van de omvang en diversiteit van de economische activiteiten naast de vorm van de hiërarchie te leggen. Uit die vergelijking wordt tevens duidelijk welke functionele taakverdeling correspondeert met welke vorm van de demografische rangorde van de steden, een veronderstelling die in de studies van onder anderen Christaller, Rozman en Duncan een rol speelde.¹⁰¹

Samenvattend verwacht ik drie soorten resultaten van de voorgestelde aanpak:

- 1 een typering van de verandering in de hiërarchische verhoudingen van de negen steden in het landschap;
- 2 een beeld van de verklaringen voor de demografische en functionele veranderingen in de rangorde;
- 3 een nadere kritische toetsing van veronderstellingen uit de literatuur over de functionele samenhang tussen de steden en hun plaats in de demografische rangorde.

101

De interpretatie van het centrale plaatsensysteem van **Christaller** 1933, *Die zentralen Orte*, werd in zekere zin ook in het werk van **Duncan en Reiss** 1956, *Social characteristics* en **Duncan e.a.** 1960, *Metropolis and region*, benadrukt. **Neal** 2008, *From central places*, formuleerde dat als volgt: "Focusing on occupational (Duncan en Reiss 1956) and industrial activities (Duncan e.a. 1960) they found that more sophisticated activities were disproportionately concentrated in larger cities, and that cities' economic structures were similar within, but dissimilar between, size-classes". Bij het netwerksysteem wordt vrijwel altijd uitgegaan van complementaire, gespecialiseerde economische profielen: zie **Neal** 2008, *From central places*; **De Pater** 1989, *Stedenland*, **Hohenberg en Lees** 1985, *The making of urban Europe*.

Bevolking in absolute getallen 1300-2000					
1300		1400		1560	
Utrecht	5500	Utrecht	13000	Amsterdam	30000
Dordrecht	5000	Dordrecht	7500	Utrecht	27500
Leiden	3000	Haarlem	7500	Haarlem	16000
Haarlem	2000	Delft	6500	Delft	15000
Delft	2000	Leiden	5000	Leiden	12500
Gouda	1000	Gouda	5000	Dordrecht	10000
Amsterdam	1000	Amsterdam	4400	Gouda	9000
Rotterdam	n.v.t.	Rotterdam	2500	Rotterdam	7000
Den Haag	n.v.t.	Den Haag	1300	Den Haag	6000
Totaal	19500	Totaal	52700	Totaal	133000
1670		1735		1795	
Amsterdam	219000	Amsterdam	239866	Amsterdam	221000
Leiden	67000	Leiden	70000	Rotterdam	53212
Rotterdam	45000	Rotterdam	56000	Den Haag	38500
Haarlem	38000	Haarlem	45000	Utrecht	32294
Utrecht	30000	Den Haag	33500	Leiden	30955
Delft	25000	Utrecht	25244	Haarlem	21227
Dordrecht	20000	Gouda	20000	Dordrecht	18014
Den Haag	20000	Dordrecht	18000	Delft	14099
Gouda	15000	Delft	15000	Gouda	11715
Totaal	479000	Totaal	522610	Totaal	441016
1850		1880		1910	
Amsterdam	224035	Amsterdam	317011	Amsterdam	597689
Rotterdam	90073	Rotterdam	148102	Rotterdam	418000
Den Haag	72225	Den Haag	113460	Den Haag	287857
Utrecht	47781	Utrecht	69221	Utrecht	120208
Leiden	35895	Leiden	41241	Haarlem	79372
Haarlem	25852	Haarlem	38898	Leiden	59115
Dordrecht	20909	Dordrecht	27551	Dordrecht	46862
Delft	18449	Delft	26028	Delft	34388
Gouda	13788	Gouda	18343	Gouda	24704
Totaal	549007	Totaal	799855	Totaal	1668194

>>

>> Bevolking in absolute getallen 1300-2000					
1940		1970		2000	
Amsterdam	803073	Amsterdam	831463	Amsterdam	731288
Rotterdam	589000	Rotterdam	679032	Rotterdam	592673
Den Haag	514553	Den Haag	550613	Den Haag	441094
Utrecht	168253	Utrecht	278966	Utrecht	233667
Haarlem	142686	Haarlem	172235	Haarlem	148484
Leiden	79133	Leiden	101221	Dordrecht	119821
Dordrecht	63712	Dordrecht	88699	Leiden	117191
Delft	55637	Delft	83698	Delft	96095
Gouda	34311	Gouda	45990	Gouda	71918
Totaal	2450358	Totaal	283581	Totaal	2552231

Tabel 1.1

Bevolkingsomvang van de negen steden naar de reeks van Engel 2005, Randstad in kaart. In elk van de twaalf tijdvakken staan de steden steeds op rang weergegeven.

§ 1.6 Periodisering

Met behulp van de bevolkingsreeksen die Engel (2005) samenstelde op basis van Visser en Lucassen kan de hiërarchie in het stedenpatroon tussen 1300 en 2000 op twaalf peilmomenten vastgesteld worden (Tabel 1.1).¹⁰² Het interval tussen de peilmomenten neemt af naarmate de tijd verstrijkt als gevolg van de toenemende beschikbaarheid van bevolkingsgegevens in de moderne periode en levert daardoor een scheef beeld op, dat ik zal proberen te compenseren bij de keuze voor de periodes. Als de *ranksize rule* op de simpelste manier toegepast wordt – dus door de steden op aflopende volgorde op basis van hun bevolkingsomvang in een grafiek te plaatsen zonder daarbij het logaritme te nemen $\ln(\text{rank}_i) = \delta - \beta \ln(\text{size}_i)$ – ontstaan elf tijdvakken, waarbij de gekleurde grafiek steeds de hiërarchie aan het einde van een periode weergeeft (Afbeelding 1.1). Omdat de bevolkingsgroei van de steden in die acht eeuwen aanzienlijk was – ter illustratie: de grootste stad in 1300 had 5500 inwoners terwijl dat in 2000 maar liefst 731.288 was – is het niet mogelijk om de verandering

in de helling in één grafiek weer te geven, omdat de oudste periodes dan onzichtbaar worden. Als verandering in de hiërarchie in losse tijdvakken wordt weergegeven blijft de dynamiek wel zichtbaar, maar dat betekent uiteraard dat de grafieken per tijdvak onderling niet vergeleken kunnen worden.

De namen van de steden zijn niet vermeld bij de rangen waardoor positiewisselingen niet meegenomen worden als criteria voor het opstellen van een periodisering. Dat zal ik bij de bespreking van de definitieve tijdvakken uiteraard wel doen, omdat locatie en kenmerken van de van rang veranderende steden aanknopingspunten bieden voor passende verklaringen voor de getoonde dynamiek in de stedelijke hiërarchie. Aan de hand van de elf tijdvakken blijkt de dynamiek in de hiërarchie van het stedenpatroon van de negen steden als volgt te zijn verlopen.

In de 14de eeuw groeiden alle steden, waarbij opvalt dat, gezien de 'knikken' in de helling van 1400, de bevolkingstoename op de 2de en de 5de positie achterbleef bij de rest van de verdeling. De onderlinge hiërarchie (stratificatie) nam toe, wat te zien is in het verschil in bevolkingsomvang tussen de grootste en de kleinste stad. Was dat in 1300 nog 5500 tegenover 1000, in 1400 was dat maar liefst 13.000 tegenover 1300: aan het einde van de 14de eeuw was de grootste stad dus 10 maal zo groot als de kleinste, terwijl dat daarvoor 'slechts' 5 maal was geweest. Tussen 1400 en 1560 was er opnieuw sprake van groei waarbij de twee grootste steden een voorsprong opbouwden ten opzichte van de rest van de groep: een rangorde met niet één maar twee centra, een 'pluricentrische' samenstelling dus. Desondanks nam het verschil tussen de grootste en de kleinste stad in die 160 jaar af: 27.500 tegenover 6000, dus 5 maal zo groot (net zo veel als aan het einde van de 14de eeuw).

In de 110 jaren die daarop volgden kwamen er zo veel stedelingen bij, en nam de stratificatie dusdanig toe, dat de grafiek van 1560 visueel wordt platgedrukt. Duidelijk is hier te zien dat de groep in deze periode een monocentrische rangorde kreeg, omdat de voorsprong van de eerste stad op de andere sterk toenam: deze was in 1670 14,5 maal groter dan de hekkensluis in de rangorde. Tussen 1670 en 1735 verdween de groei bijna geheel, hoewel op de 1ste en tussen de 2de en de 5de positie nog wel lichte bevolkingstoename waar te nemen was. Dat veranderde in de daaropvolgende zestig jaar toen bevolkingsdaling de trend was: hoewel de grootste stad in 1795 met 221.000 inwoners weinig kleiner was dan in 1735 (239.866) en in 1670 (219.000) werden de 2de, 3de en 4de rang getroffen door een krimpend inwonertal. De ongelijke verdeling van de krimp had als gevolg dat het verschil tussen de grootste en de kleinste stad in 1795 een nieuw hoogtepunt bereikte: bijna 19 keer zo groot, terwijl dat in 1735 nog 16 en in 1670 14,5 geweest was.

Tussen 1795 en 1815 was er wederom sprake van lichte groei die tussen de 2de en de 5de rang het meest evident was. Ook de 'staart' van de helling kwam licht omhoog terwijl de aanvoerder van de rangorde nauwelijks groeide: het verschil nam dan ook af, waarbij de hekkensluis 16 maal kleiner was dan de aanvoerder in hiërarchie. Tot 1880 groeide dat verschil weer (17 maal) en verhief de gehele helling zich, waarbij de eerste stad sterk groeide en de 5de en 7de positie naar verhouding achterbleven. In de

dertig jaar daarna was er sprake van stevige groei die vooral ten goede kwam aan de eerste drie plaatsen in de rangorde: bij nummer 4 is een knik zichtbaar in de helling van 1910. Ondertussen nam de stratificatie toe. De kleinste stad was aan het begin van de 20ste eeuw maar liefst 24 keer kleiner dan de grootste van de groep. Tussen 1910 en 1940 nam dat grote verschil echter weer licht af naar 23. Ondertussen groeiden de eerste drie steden in de groep zo hard dat er een knik ontstond ter hoogte van de 2de en de 3de rang. Hier verkreeg het westen van Nederland dus de opvallende polycentrische samenstelling waarmee het later als 'Randstad' naamsbekendheid zou verwerven. Ook vond de historische omwenteling in hiërarchische verhoudingen plaats die als de 'Hollandse paradox' is bestempeld: de omgekeerde volgorde van de veronderstelde evolutie van stedelijke hiërarchieën.¹⁰³ Het verschil tussen de eerste drie steden en de 4de rang springt daarbij in het oog; hetzelfde geldt in mindere mate voor het verschil tussen de 5de en de 6de positie. Dit is overigens eveneens in de periode dat er in het gebied van de negen steden, buiten de gemeentegrenzen, nieuwe kernen ontstaan.¹⁰⁴

Vanaf 1940 tot 1970 daalde de stratificatie in de groep verder naar 18, om in 2000 te eindigen met een grootste stad die slechts 10 maal groter was dan de kleinste, terwijl dat in 1910 nog 24 maal was geweest. In die eerste periode groeide het aantal stedelingen nog licht, en dan vooral ter hoogte van de 2de en 4de rang, terwijl de 3de positie achterbleef. De helling kreeg daardoor een vloeiender verloop maar behield haar polycentrische samenstelling. Vanaf 1970 daalde het aantal bewoners van de stedengroep opnieuw, evenals in de periode 1735-1795 gebeurd was, zij het in minder dramatische zin. Opvallend genoeg werden de 1ste tot en met de 5de stad in de rangorde getroffen door bevolkingsdaling en trad vanaf de 6de positie juist bevolkingsgroei op, waardoor de top van de helling daalde en de staart omhoog kwam. Door de egalisering van de verschillen in bevolkingsomvang werd de helling ook minder polycentrisch. Voor het totaalbeeld moet hier opgemerkt worden dat bevolkingsdaling in de steden vóór 1900 niet per se groei van de bevolking op het platteland betekende. De opkomst van nieuwe kernen in het gebied van de Randstad was toen verwaarloosbaar. Na 1900 kwamen echter op grote schaal wél nieuwe kernen op.¹⁰⁵

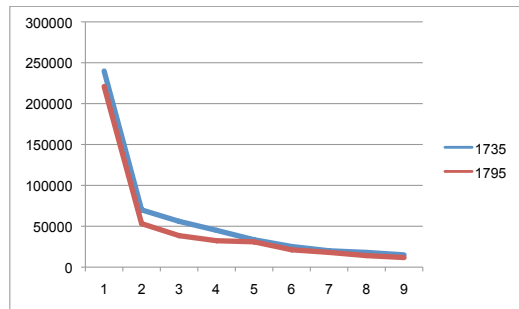
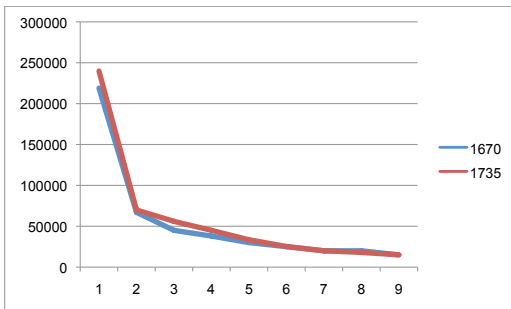
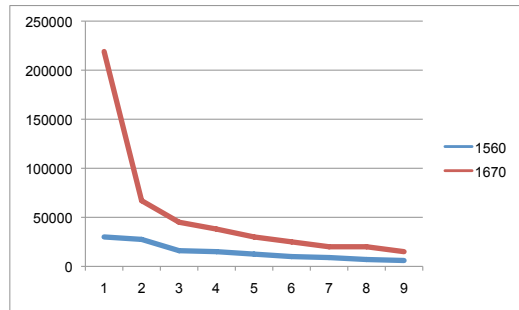
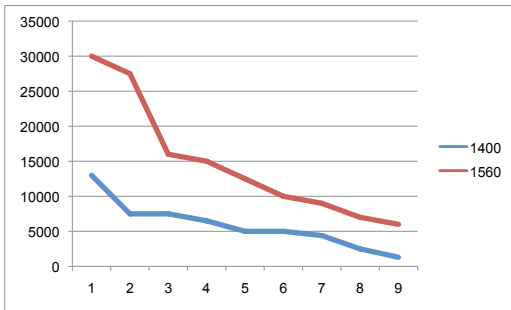
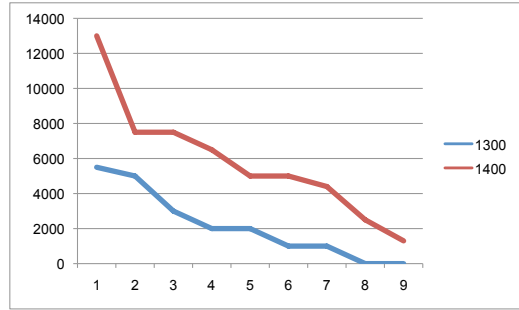
Om tot een periodisering in een beperkt aantal tijdvakken te komen stel ik voor om de volgende criteria te hanteren: (1) verandering van stratificatie in de groep, ergo de plaats van bevolkingsgroei en krimp in de rangorde en dan vooral met betrekking tot de ontwikkeling van een poly- of monocentrische samenstelling, (2) het tempo van bevolkingsgroei of krimp en tot slot (3) de lengte van het interval. Op basis van de stratificatie in de groep is er op hoofdlijnen sprake van drie periodes: tussen

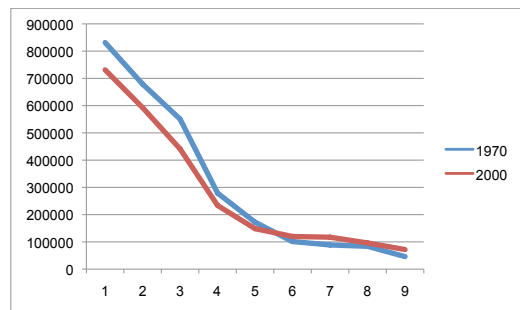
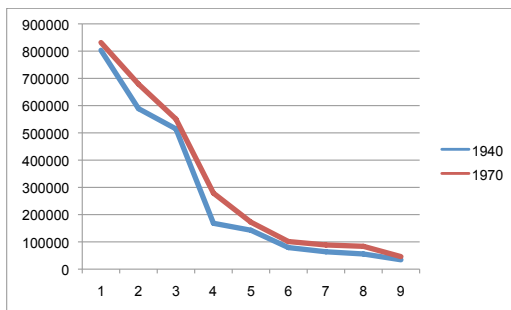
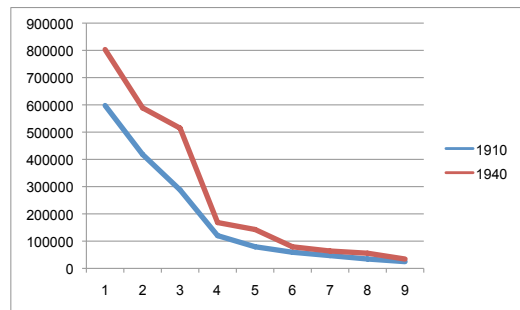
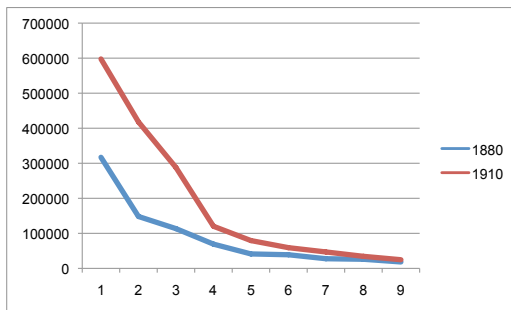
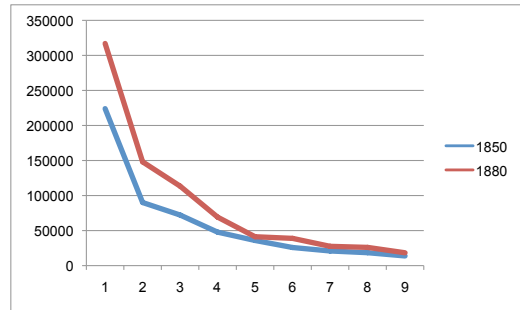
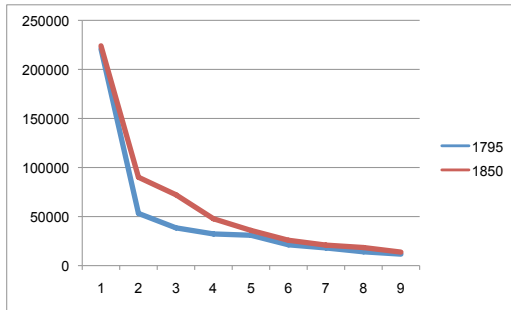
103 **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars** 1986, Het ontstaan van de Randstad.

104 **Bosma** 1993, *Ruimte voor een nieuwe tijd*.

105 Ibidem. Zie eventueel ook **Van Engelsdorp-Gastelaars** 1993, Verstedelijking tussen 1800 en 1940, en uit dezelfde bundel van dezelfde auteur, Verstedelijking na 1945.

1300 en 1560 was er sprake van een pluricentrische samenstelling die geleidelijk hiërarchischer werd; vervolgens kwam tot 1795 een sterk monocentrische rangorde tot stand; vanaf 1795 ontstond geleidelijk een polycentrische hiërarchie waarbij vanaf 1910 de stratificatie langzaam afnam. Tussen 1735 en 1795 was er sprake van sterke bevolkingsdaling, iets wat in mindere mate een rol speelde tussen 1970 en 2000. Daartegenover staan de sterke groeiperiodes van 1300-1400, 1560-1670, 1880-1910, 1910-1940. Zoals eerder vermeld is de beschikbaarheid van peilmomenten ongelijk verdeeld over de tijdspanne van het onderzoek waardoor de middeleeuwen (tot circa 1560) het met slechts twee tijdvakken moet doen terwijl de vroegmoderne tijd (tot circa 1795) weinig beter is bedeed met drie tijdvakken. De moderne tijd (vanaf circa 1795) domineert met zes tijdvakken het beeld, terwijl de veranderingen in de helling met de beperkte bevolkingsgroei tussen 1795 en 1880 gedurende een groot deel van de 19de eeuw weinig pregnant waren. Daarom stel ik een periodisering in zes tijdvakken voor: 1300-1400 (100 jaar), 1400-1560 (160 jaar), 1560-1670 (110 jaar), 1670-1795 (125 jaar), 1795-1940 (145 jaar) en 1940-2000 (60 jaar). Met een introductie van de periode voor 1300 erbij komt het totaal dan op zeven periodes uit. Deze indeling komt in grote lijnen overeen met de meest in het oog springende veranderingen, de vorm van de helling en de mate van stratificatie in de rangorde, en houdt rekening met het tempo van de bevolkingsontwikkeling zonder dat daarbij de moderne tijd al te veel gaat domineren.





Afbeelding 1.1

Grafieken naar de bevolkingsaantallen van Engel 2005, Randstad Holland in kaart. De rode lijn geeft steeds de bevolkingsomvang aan het einde van het tijdvak weer. Te zien is dat deze slechts tweemaal (gedeeltelijk) lager lag dan de blauwe lijn. Op lange termijn werd de ontwikkeling van de stedengroep dus gedomineerd door groei.

2 Hiërarchische verhoudingen in het stedenpatroon van de Randstad beschreven in periodes (1200-2000)

Op basis van de in het oog springende veranderingen in de helling van de grafieken op basis van bevolkingsgegevens blijkt de totstandkoming van de Randstad als polycentrisch gevormde stedengroep in zeven periodes op te delen. Hieronder worden de bijbehorende grafieken nogmaals afgebeeld, maar dan met de namen van de negen steden en een kaartbeeld van de demografische rangorde in de afzonderlijke tijdvakken. Daardoor komen ook afzonderlijke stedelijke carrières in beeld. Nu is het de bedoeling om met behulp van (1) de karakteristieke verandering in de helling van de grafiek, (2) opvallende positiewisselingen in de rangorde en (3) de locatie van de steden die een in het oog springende ontwikkeling doormaakten, op zoek te gaan naar de richtinggevende factoren waarvan het aannemelijk is dat zij het ontstaan van de Randstad als polycentrisch stedenpatroon beïnvloed of veroorzaakt hebben. De transformatie van de demografische rangorde van de steden in het landschap wordt zodoende benut als instrument om verklaringen te vinden en te selecteren op basis van hun nut voor de casus. Daarbij wordt gewerkt volgens een vaste volgorde waarbij de volgende vragen leidend zijn: welke steden maakten een dominante verandering door en waar lagen deze? Wat is bekend over de functionele taakverdeling van de negen steden Utrecht, Amsterdam, Haarlem, Leiden, Delft, Den Haag, Gouda, Rotterdam en Dordrecht in deze periode? Welke economische verklaringen zijn er voor deze taakverdeling? En welke politieke verklaringen zijn daarvoor in omloop?

Per periode zal daarom eerst de verandering in de demografische rangorde kort beschreven worden met aandacht voor (a) stratificatie en (b) wisseling van rang, gevolgd door een (c) typering van de verandering in het stedenpatroon op de kaart. Vervolgens wordt een reconstructie van de functionele taakverdeling uiteengezet. Vooralnog is niet strak gedefinieerd wat concreet onder 'functionele taakverdeling' verstaan wordt en welke aspecten er deel van uitmaken. Ik laat dit van de literatuur per periode afhangen. Wel kan op voorhand gesteld worden dat het om een bredere functionele taakverdeling gaat, waarbij naast inwoners ook de omvang en de diversiteit van de economische activiteiten in de vorm van bedrijven en instellingen van belang geacht worden. Als derde stap wordt gekeken welke economische en mogelijk ook politieke verklaringen daarvoor in omloop zijn, met andere woorden, waar de taakverdeling door wordt veroorzaakt. Zo ontstaat niet alleen een beeld van welke factoren van invloed kunnen zijn geweest op de totstandkoming van de polycentrische Randstad, maar *en passant* ook welke 'soort' functionele taakverdeling nu correspondeert met welke 'vorm' van de demografische hiërarchie. Door (I) specifieke

stedelijke carrières en (II) de locatie van groei en krimp in het stedenpatroon zelf op de kaart te betrekken bij de selectie van verklaringen, wordt uiteindelijk een concrete hypothese opgesteld waaruit vervolgens een toetsbare vraagstelling geformuleerd kan worden.

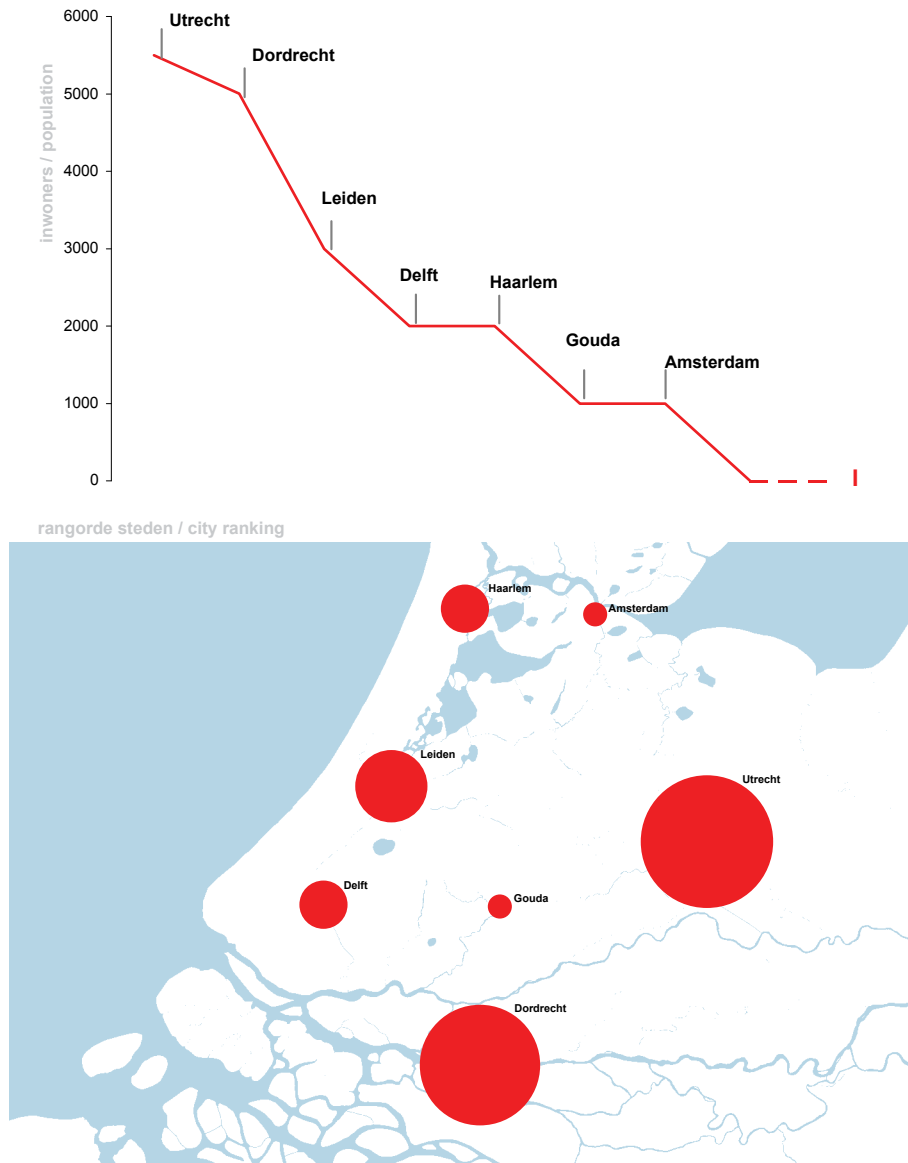
De ambitie is om de langetermijnbeschrijving van de totstandkoming van de polycentrische Randstad te laten aanvangen rond 1200, wanneer de Hollandse steden ontstaan. Omdat bevolkingsgegevens pas vanaf 1300 bekend zijn, heb ik ervoor gekozen het tijdvak 1200-1300 als een proloog op verandering in de stedelijke rangorde neer te zetten. Door het ontbreken van een voorafgaand tijdvak is het bovendien onmogelijk om een vergelijking te maken zoals in de andere zes periodes. Daarom wijkt de opzet van het betoog licht af.

Met uitzondering van de eerste periode (1200-1300) zal iedere paragraaf (1300-1400, 1400-1560, 1560-1670, 1670-1795, 1795-1940 en 1940-2000) vergezeld gaan van een kaartbeeld waarin de distributie van de bevolking over de negen steden Utrecht, Amsterdam, Haarlem, Leiden, Gouda, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht aan het begin en aan het einde van het tijdvak vergeleken wordt. De zwarte cirkels symboliseren de bevolkingsomvang bij aanvang en de rode cirkels na afloop van de periode. Omdat de steden gedurende acht eeuwen zeer sterk groeiden, is het niet mogelijk om voor de gehele tijdspanne van het onderzoek één rekenmaat te gebruiken waarmee de omvang van de cirkel op de kaart bepaald wordt. De cirkels voor de middeleeuwen worden dan onzichtbaar, het kaartbeeld onder de steden verdwijnt en in de moderne tijd worden kleinere steden visueel weggedrukt door de grote steden. Om die reden is het dus niet mogelijk om de zeven kaarten *onderling* te vergelijken.

Naast het kaartbeeld zal iedere paragraaf ook vergezeld gaan van een tabel waarin de absolute bevolkingsomvang van de negen steden aan het begin en aan het einde van een periode vermeld wordt (1). Daarin wordt ook het rangnummer per stad aan het begin en aan het einde van de periode genoemd (2). Voor de volledigheid zijn nogmaals de gegevens voor de peilmomenten, die zich niet aan het begin of het einde van een periode bevinden (1735 en 1970), in de tabel opgenomen. Behalve de absolute inwoneraantallen is voor iedere stad afzonderlijk ook het percentage berekend van de omvang van iedere stad ten opzichte van het begin van de periode (3). Om meer greep te krijgen op de relatieve demografische ontwikkeling van de negen steden is ook steeds het gemiddelde groeipercentage van de groep als geheel vermeld (4).

§ 2.1 Wat vooraf ging: ontstaan van een stedenpatroon vóór 1300

Bevolkingsomvang van de steden in 1300



Afbeelding 2.1

Grafiek en weergave op de kaart van de bevolkingsomvang van de steden in 1300 (voor exacte cijfers zie de tabel van Afbeelding 2.2). Te zien is dat de twee grootste steden in dit polycentrische stedenpatroon vrij oostelijk en langs de grote rivieren liggen.

Op de kaart is te zien dat het zwaartepunt van de verstedelijking zich bevond in Utrecht en Dordrecht, twee ten opzichte van de rest van de groep relatief oostwaarts gelegen steden. De middelgrote steden Haarlem, Leiden en Delft liggen van noord naar zuid parallel aan de Hollandse duinenrij. Gouda en Amsterdam, beide kleine steden, lagen in de binnenlanden.

Utrecht was met een Romeinse oorsprong onmiskenbaar de oudste stad in de groep.¹⁰⁶ Sinds het tweede kwart van de 10de eeuw huisvestte het opnieuw de zetel van de bisschop van Utrecht die als leenman van de Duitse keizer het wereldlijk gezag over grote delen van wat nu Utrecht en Overijssel is voerde.¹⁰⁷ Daarnaast was het vanwege de gunstige ligging op een kruispunt van waterwegen sinds de 11de eeuw een centrum van handel en scheepvaart.¹⁰⁸ Dordrecht verkreeg dergelijke stedelijke kenmerken pas in de 12de en 13de eeuw, toen 'Hollands oudste stad' zich tot stapelplaats van goederen van en naar Duitsland ontwikkelde.¹⁰⁹ Haarlem, Leiden en Delft werden pas tot stad in de 13de eeuw en bezaten een hof van de graaf van Holland. De kleinste en tevens jongste steden Amsterdam en Gouda deden dat pas in de 14de eeuw. Zij herbergden allebei versterkingen van lokale leenmannen van de bisschop van Utrecht of de graaf van Holland, hoewel dat laatste voor Amsterdam overigens betwist wordt.¹¹⁰ Afgezien van Dordrecht en Utrecht is er nauwelijks met zekerheid iets te zeggen over de functionele taakverdeling van de steden: de meeste ontwikkelden zich in de 14de eeuw tot centrum van scheepvaart, visserij en nijverheid, maar of daar een bestaan als boerendorp aan voorafging is niet bekend.¹¹¹ Het is mogelijk dat sommige plaatsen nooit een agrarische functie hebben gehad en hun bestaansrecht van begin af aan ontleenden aan doorvoer en handel zoals dat bij Dordrecht, maar mogelijk ook bij Amsterdam, het geval was.¹¹²

Het late ontstaan en de groei van de Hollandse steden in de 13de en 14de eeuw vormden het sluitstuk op de eerste verstedelijkingsgolf die tussen de 11de-14de eeuw

-
- 106 **Renes** 2005, *Historische atlas Utrecht*.
- 107 **Van Vliet** 2000, De stad van de bisschop, vooral p.45 en 47. Utrecht was al eerder de zetel van de bisschop, maar vanwege de komst van de Vikingen werd deze halverwege de 9de eeuw verplaatst. Na 917 keert de bisschop terug naar Utrecht.
- 108 **Rutte** 2005, Landschap vol steden. Rutte spreekt van een bestuurlijk handelscentrum. Andere steden die reeds in de 11de en 12de eeuw tot stad werden en als machtscentrum van de bisschoppen van Utrecht functioneerden waren Groningen, Oldenzaal en Deventer, alle gelegen langs belangrijke internationale handelsstromen.
- 109 **Rutte en Zweerink** 2009, Stadswording in Holland.
- 110 In beide gevallen zou het zijn gegaan om een kasteel van een lokaal adellijk geslacht, respectievelijk de Van der Goudes en de Van Amstels. Voor Gouda zie **Goudriaan e.a.** 2002, Een eigen koers. Voor Amsterdam, zie **Speet** 2010, *Historische atlas Amsterdam*. Voor een nauwkeurige uiteenzetting van de voors en tegens van het bestaan van een kasteel aan de Amstel, zie **Speet** 2004, Een kleine nederzetting.
- 111 **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland.
- 112 **Kaptein** 2004, Poort van Holland.

in de Noordelijke Nederlanden optrad.¹¹³ De onaantrekkelijke veengebieden tussende invloedssferen van de bisschop van Utrecht en de graaf van Holland werden pas laat, tussen 1000 en 1300, in ontginning genomen als gevolg van demografische en economische groei die al in de 11de en 12de eeuw geresulteerd had in stadsvorming stroomopwaarts langs de grote rivieren. De late stadswording van de steden in Holland in de 13de eeuw is in verband gebracht met de noodgedwongen omslag naar een semi-agrarische exporteconomie gebaseerd op veeteelt, visserij en scheepvaart in de vanaf de 11de eeuw ontgonnen veengebieden. Doordat de verbouw van het basisvoedsel op de natte en snel dalende veengronden onmogelijk bleek, moest een exportproductie tot stand gebracht worden die de import van broodgranen uit andere regio's kon compenseren.¹¹⁴ Ligging aan doorgaande waterverbindingen vergemakkelijkte de exportbewegingen aanzienlijk. Niet voor niets lagen de oudste en grootste steden Utrecht en Dordrecht aan de grote oost-west georiënteerde rivieren. Ook de middelgrote plaatsen waren sinds de 13de eeuw verbonden door deels natuurlijke en deels gegraven waterverbindingen terwijl Gouda en Amsterdam aan of nabij kruispunten van lokale waterlopen in de natte veengebieden lagen.¹¹⁵ De coördinatie van import en export vroeg om de versnelde ontwikkeling van centraal gelegen marktplaatsen met een rol als intermediair in de distributie, de zogenoemde *gateways*, primair gericht op de verzorging van de binnenlandse bevolking.¹¹⁶ Wanneer de omslag van een semi-autarkische naar een op export gerichte economie precies plaatsvond en agrarische nederzettingen en ontginningsbases zich bijgevolg tot centra van im- en export ontwikkelden is overigens onbekend, waardoor we slechts kunnen gissen naar de functie die de Hollandse steden bij hun ontstaan hadden.

Ter verklaring van het ontstaan en de verspreiding van steden in het landschap is naast economische noodzaak geweest op financiële en territoriale motieven van middeleeuwse landsheren, die gedreven door de wens hun inkomsten te maximaliseren en hun territorium af te bakenen, op strategische locaties overgingen tot het stimuleren of zelfs bouwen van steden.¹¹⁷ Hoewel niet altijd duidelijk is van wie het initiatief uitging – de heer of de lokale gemeenschap zelf – werd altijd getracht via de verlening van economische en bestuurlijke privileges handel en nijverheid

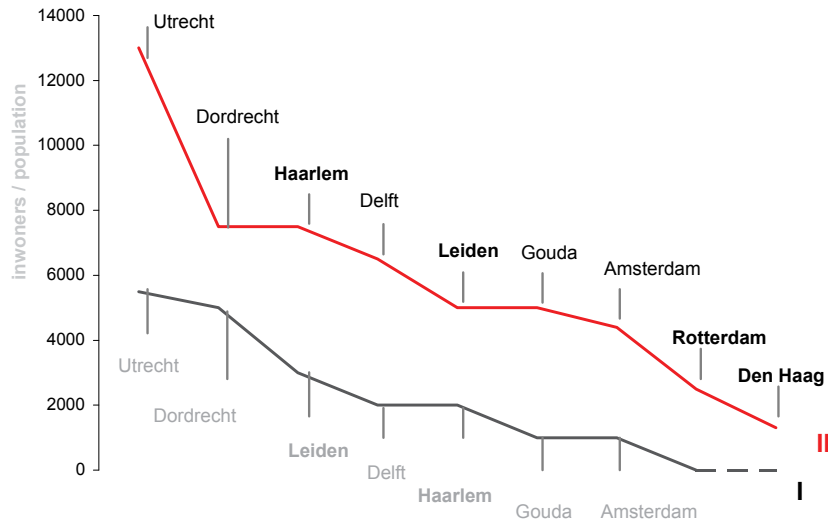
-
- 113 **Rutte** 2006, Groei en krimp.
- 114 Zie **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland. Overigens gingen ook **Van Bavel en Van Zanden** 2004, The jumpstart, ervan uit dat de *ecological shock* bijdroeg aan de eerste verstedelijkingsgolf tussen 1300 en 1400. Zij zagen deze echter niet per se als de oorzaak van de economische structuurverandering, omdat de grootste problemen in de akkerbouw volgens hen pas ná 1400 optraden. Deze zou de reeds ingezette structuurverandering in een stroomversnelling hebben gebracht.
- 115 **De Neve en Van Heezik** 2007, Binnenvaart en zeehavens; **Rutte** 2005, Landschap vol steden.
- 116 **Lesger** 1998, Stedelijke groei en stedensystemen.
- 117 **Rutte** 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*.

te stimuleren.¹¹⁸ Privileges beoogden een uitzonderingspositie ten opzichte van de omgeving maar konden verschillende vormen aannemen, variërend van tolvrijstelling tot stapelrechten.¹¹⁹ Ter verklaring van de ontwikkeling van het ten opzichte van internationale handelsstromen gunstig gelegen Dordrecht tot stapelplaats voor de handel van en naar Duitsland wordt bijvoorbeeld vrijwel altijd gewezen op de stapelrechten¹²⁰, feitelijk een vorm van marktdwang. De ontplooiing van de steden als knooppunten in de import en export en centra van nijverheid werd dus gestimuleerd door regionale machthebbers en lokale heren doordat zij op bepaalde locaties concurrentievoordeel verschaften ten opzichte van andere plaatsen. Tussen de 12de en de 15de eeuw ontvingen vrijwel alle negen steden dergelijke privileges, met uitzondering van Den Haag, dat nooit stadsrechten verkreeg en in juridische zin een dorp bleef.¹²¹ Een nadere blik op de rangorde toont dat de nederzettingen op basis van ouderdom een hogere of lagere rang hebben. De oudste steden Utrecht en Dordrecht staan bovenaan in de hiërarchie terwijl de jongere steden zich onderin bevinden. Ten aanzien van de verklaringen valt op dat de ligging in het landschap – de ontsluiting via water, de grondsoort, een strategische locatie – van belang is voor de functionele ontplooiing van de steden. Omdat het verschil in omvang tussen de twee grootste steden Utrecht en Dordrecht bijna verwaarloosbaar is (slechts 500 inwoners), zouden we hier kunnen spreken van een polycentrisch of meerkernig stedenpatroon. Tot slot nog een opmerking van theoretische aard. Een dergelijke grafiek - met een weinig steile helling, waarin een duidelijk centrum ontbreekt – werd in Rozmans studies naar de ontwikkelingsfasen van stedengroepen in Europa, China, Rusland en Japan een ‘onvolwassen stedensysteem’ genoemd.¹²² De demografische verhoudingen binnen de Hollandse stedengroep, die rond 1300 inderdaad nog maar net bestonden, vertonen een daarmee vergelijkbare samenstelling. Rozmans these gaat dus kennelijk ook op voor de steden in het Holland van de 14de eeuw.

-
- 118 Voor een verhelderend betoog over de betekenis van en het onderzoek naar stadsrechten, zie **Van Engen** 2005, *Geen schraal terrein*.
- 119 Voor een beeld op hoofdlijnen van de betekenis van regalia en stadsrechten zie bijvoorbeeld **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*.
- 120 Zie bijvoorbeeld **De Neve en Van Heezik** 2007, *Binnenvaart en zeehavens*.
- 121 Voor Den Haag zie **Renes** 2005, *De stad in het landschap*. **Van Engen** 2005, *Geen schraal terrein*, stelt dat in het huidige Nederland de oudste stadsrechten, met uitzondering van Tiel en Stavoren (die in de 11^{de} eeuw als rechten verkregen) de meeste stadsrechten uit de 12^{de} (10 steden), 13^{de} (67) en 14^{de} (71) eeuw stammen. In de 15^{de} en 16^{de} eeuw daalde dat naar respectievelijk 35 en 5. Er zijn overigens verschillende definities voor de term ‘stad’ in omloop, waaronder de juridische die uit de middeleeuwen stamt. Voor een betoog over de verschillende definities van het fenomeen ‘verstedelijking’ of ‘stad’ zie, naast het bovengenoemde stuk van Renes, eveneens **Lesger** 1998, *Stedelijke groei en stedensystemen* en **Rutte** 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*.
- 122 **Rozman** 1978, *Urban networks and historical stages*. Zie eventueel ook **Smith** 1990, *Types of city-size distributions*.

§ 2.2 1300-1400 Opkomst van de Hollandse regio

Bevolkingsomvang van de steden in 1300-1400



rangorde steden / city ranking



	1300		1400		%
	Absoluut	N°	Absoluut	N°	
Utrecht	5500	1	13000	1	236%
Dordrecht	5000	2	7500	2/3	150%
Leiden	3000	3	5000	5/6	167%
Delft	2000	4/5	6500	4	325%
Haarlem	2000	4/5	7500	2/3	375%
Gouda	1000	6/7	5000	5/6	500%
Amsterdam	1000	6/7	4400	7	440%
Rotterdam	-	-	2500	8	-
Den Haag	-	-	1300	9	-
TOTAAL /gem.	19500		52700		313%

Afbeelding 2.2

Tabel, grafiek en weergave op de kaart van de bevolkingsomvang van de steden in 1400. Hoewel Utrecht een voorsprong opbouwde kwam er in Holland een hele groep kleine en middelgrote steden op. In het zuiden kwamen er bovendien nog twee steden bij.

In de 14de eeuw groeide de bevolking van alle steden in de groep: gemiddeld verdrievoudigde de bevolkingsomvang. Utrecht bleef de grootste stad en wist zijn voorsprong op de Hollandse steden zelfs te vergroten. De grootste en oudste steden in Holland bleven achter bij het gemiddelde waardoor Haarlem en Delft niet alleen een inhaalslag maakten ten opzichte van Dordrecht maar Leiden zelfs passeerden, zodat de rangorde veranderde. Rotterdam en Den Haag, beide in het zuiden van Holland gelegen, werden als laatkomers achteraan in de rangorde toegevoegd. Ondanks het gegeven dat Utrecht zijn demografische voorsprong in de rangorde wist uit te bouwen, valt op dat er in Holland een serie van middelgrote en kleine steden is opgekomen. Utrecht was groter dan ooit, maar zag zich wel geconfronteerd met een vrij grote groep steden in het naburige gewest die tezamen een aanzienlijke bevolking herbergden. Binnen die Hollandse groep waren de verschillen eerder af- dan toegenomen: de hiërarchische verhoudingen waren blijikbaar met name in Holland aan verandering onderhevig. Voorts valt op dat, indien vergeleken met hun omvang in de vorige periode, met name de twee kleine steden Gouda en Amsterdam, beide gelegen in het hart van de veengebieden, een opvallend sterk groeiende bevolking hadden. Omdat in het zuiden van Holland twee steden toegevoegd werden, wordt daarnaast de suggestie gewekt dat het groeipotentieel daar groter was dan in het noorden, waar geen steden bijkwamen maar waar de bestaande centra Haarlem en Amsterdam hard groeiden. Het eindresultaat is een kaartbeeld met een zeer grote stad op een kruispunt van rivieren in het binnenland en een serie steden aan de noord-zuid georiënteerde waterwegen in de veengebieden.

Wederom is er over de functionele samenstelling van met name de Hollandse steden weinig met zekerheid te zeggen. Dordrecht bleef stapelplaats in het internationale handelsverkeer, in Utrecht nam het aantal internationale handelaren af maar nam het belang van de nijverheid toe.¹²³ In de Hollandse steden ontwikkelde zich een op laken of bierbrouwerij gerichte nijverheid en nam het belang van de scheepvaart toe.¹²⁴ Ook in Den Haag ontstond een bescheiden lakennijverheid, maar waarschijnlijk is de groei van de bevolking daar eerder toe te schrijven aan zijn rol als bureaucratisch centrum van Holland: na de dood van Jan I van Holland in 1299 ging het gewest over in de handen van steeds andere adellijke geslachten waarvan de machtsbasis elders lag.¹²⁵ Hierdoor moest er steeds meer op afstand geregeerd worden, met als gevolg dat het dagelijks bestuur door plaatsvervangers werd waargenomen.¹²⁶ In tegenstelling tot Rotterdam en de oudere Hollandse steden lag Den Haag van oorsprong ook niet op een kruispunt van waterwegen, maar werd het pas in 1345 via een vaart met het noord-zuid gerichte netwerk verbonden.¹²⁷

Aanknopingspunten voor de verklaring van de verandering in de demografische rangorde zijn te vinden in de tegenstelling met de stagnerende verstedelijking elders in Europa, dat in schril contrast staat met de gunstige economische en demografische ontwikkeling van de steden in de Noordelijke Nederlanden. Terwijl gedurende de 14de eeuw als gevolg van de Zwarte Dood (de pest) de bevolking in Europa soms met een derde was afgenomen steeg de bevolkingsomvang van de Hollandse steden.¹²⁸ Er kwamen zelfs nieuwe steden bij; in het rivierengebied ten zuiden van Utrecht, langs de Hollandse binnenwateren, aan de Zeeuwse kust en langs de Zuiderzee. Over de precieze oorzaak van de voortgaande verstedelijking in de Noordelijke Nederlanden bestaat weinig consensus, maar alle verklaringen wijzen op de voortgezette ontwikkeling van nijverheid en export als oorzaak van de voortdurende groei van de

-
- 123 **Struick** 1984, *Utrecht door de eeuwen*, p.66-67. Utrecht zou in de loop van de 14de eeuw teruggevallen zijn tot het niveau van 'lokaal marktcentrum'. Struick merkte overigens terecht op dat dit het beeld is in de literatuur, en dat het gezien de forse bevolkingsomvang van de stad niet onlogisch is als bij nader onderzoek blijkt dat het met de afname van de handel niet zo slecht gesteld was als doorgaans wordt aangenomen. Volgens Hoppenbrouwers zou Dordrecht vanaf de 13de eeuw feitelijk de positie als intermediair in de wijnhandel tussen Engeland en Keulen hebben overgenomen. **Hoppenbrouwers** 2002, *Van waterland tot stedenland*.
- 124 **Hoppenbrouwers** 2002, *Van waterland tot stedenland*.
- 125 Voor een overzicht van de opeenvolging van landsheren in de middeleeuwen, zie: **Janse** 2002, *Een in zichzelf verdeeld rijk*, en **Sicking** 2002, *De integratie van Holland*.
- 126 **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*.
- 127 **Van Schuppen** 2006, *Historische atlas Den Haag*.
- 128 **Rutte** 2006, *Groei en krimp*.

steden.¹²⁹ Zo is bijvoorbeeld gesuggereerd dat de pest in de Noordelijke Nederlanden relatief minder slachtoffers eiste, waardoor arbeid goedkoop werd en de regio zich tot een soort 'lagelonenland' ontwikkelde.¹³⁰ Dat zou gunstig zijn geweest voor de exporteconomie en daarmee voor de groei van de steden. Anderen wendden zich juist af van deze 'lage lonen-hypothese': omdat gedurende de Grote Ontginning (circa 1000-1300) in Holland en Utrecht arbeid schaars en daardoor duur was geworden – een zogenoemde *frontier-economy* – zou men eerder geïnvesteerd hebben in kapitaal- dan arbeidsintensieve technologieën, wat weer een impuls zou hebben gegeven aan de specialisatie in nijverheid en export.¹³¹ Omdat de steden zich in toenemende mate toelegden op gespecialiseerde nijverheid en de contacten met andere regio's zich geleidelijk uitbreidden en intensiverden, ontstond ook een onderscheid tussen steden die zich primair op scheepvaart of juist op nijverheid (bier, laken, linnen) toelegden.¹³² Nijverheid en handel gedijden beter binnen de stadsmuren, waardoor de verstedelijking structureel toenam.¹³³

Tevens is gesuggereerd dat een reeds ontwikkelde exportfunctie van de steden profiteerde van de economische malaise elders, waar de Zwarte Dood de lokale productie grondig verstoord had.¹³⁴ Ook zouden, door de gedaalde vraag naar eerste levensbehoeften, de prijzen voor voedsel gedaald zijn waardoor de koopkracht van de overlevenden van de epidemie zou zijn gestegen, wat zich weer vertaalde in een grotere markt voor nijverheidsproducten.¹³⁵ De bevolkingsgroei en de gespecialiseerde taakverdeling van de steden waren dus mogelijk gevolgen van de impact van de Zwarte Dood, die waarschijnlijk een structurele wijziging veroorzaakte in de verhoudingen op de internationale markt, waardoor deze ten gunste van de Noord-Nederlandse steden wijzigden. Mogelijk speelde daarin de nabijheid van het verstedelijkte Vlaanderen en Brabant mede een rol. Brugge en Gent waren aan het einde van de 14de eeuw met respectievelijk 60.000 en 35.000 inwoners de grootste steden van West-Europa, en

-
- 129 Zie voor een overzicht **Van Bavel en Van Zanden** 2004, *The Jumpstart*; **Blockmans** 1980, *The social and economic effects*.
- 130 **Lesger** 2001, *Handel in Amsterdam*. Lesger verwees daarvoor weer naar **Jansen** 1978, *Holland's advance*.
- 131 **Van Bavel en Van Zanden** 2004, *The Jumpstart*.
- 132 **Hoppenbrouwers** 2002, *Van waterland tot stedenland*.
- 133 Met de term 'structurele verstedelijking' wordt bedoeld op verstedelijking als gevolg van *structuurverandering* in de economie. **Lampard** 1965, *Historical aspects of urbanization*.
- 134 **Jansen** 1978, *Holland's advance*. Jansen meende dat de beperkte gevolgen van de Zwarte Dood in Holland tot een lage-lonen economie leidde, juist terwijl er na 1348 elders in Europa een tekort aan mankracht was.
- 135 **Lesger** 2001, *Handel in Amsterdam*, ging in navolging van anderen ervan uit dat de Zwarte Dood een positieve uitwerking had op het besteedbaar inkomen, vanwege de dalende vraag naar voedselproducten, die zich opnieuw vertaalde in een grotere vraag naar nijverheidsproducten.

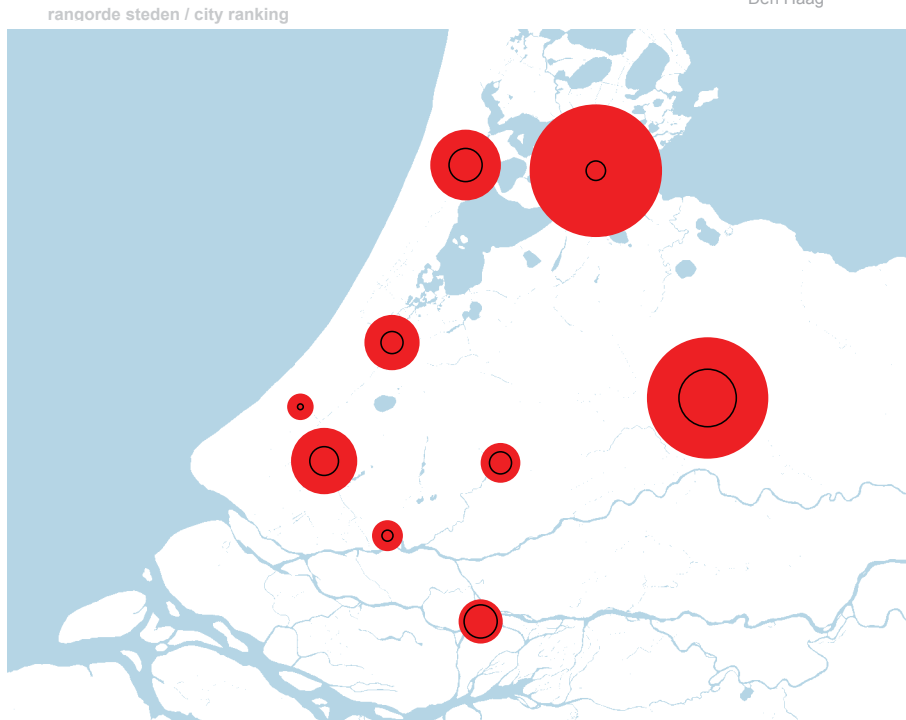
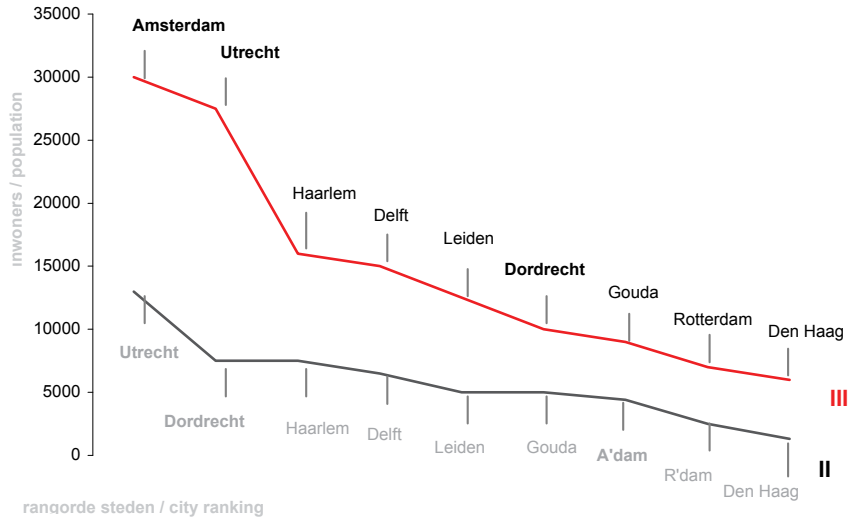
Holland grensde in het noorden aan deze gewesten.¹³⁶ Dat zou mogelijk de groei in het zuiden van Holland begrijpelijk kunnen maken, maar de beperkte ontwikkeling van Dordrecht – immers relatief nabij – of Leiden, in de literatuur bijna synoniem met laken – blijft dan onlogisch. Voor het afnemende belang van de internationale handel in Utrecht is tot slot gewezen op de afnemende bevaarbaarheid van de Oude Rijn en de Vecht.¹³⁷

Terugblikkend op de rangorde valt op dat de ontplooiing van handel en nijverheid in de 14de eeuw niet alleen resulteerde in bevolkingstoename in de stedengroep als geheel maar ook in een toenemende stratificatie in de rangorde: de hiërarchische verhoudingen werden in de groep als geheel ongelijker. De groep had daardoor een duidelijk centrum gekregen in de vorm van Utrecht (13.000 inwoners).

-
- 136 **Israel** 1995, *The Dutch Republic*. Aan het einde van de 14^{de} eeuw waren de Zuidelijke Nederlanden, samen met het noorden van Italië, de meest verstedelijkte gebieden van Europa: het huidige België had ten minste zes steden met meer dan 10.000 inwoners (Gent 60.000; Brugge 35.000; Brussel 17.000 en Leuven 15.000) terwijl er in de Noordelijke Nederlanden slechts drie steden waren die dat criterium ternauwernood haalden (waarvan Dordrecht er één was).
- 137 **Renes** 2005, *Historische Atlas Utrecht*.

§ 2.3 1400-1560 Toenemende stratificatie in een polycentrisch stedenpatroon

Bevolkingsomvang van de steden in 1400-1560



	1400		1560		%
	Absoluut	N°	Absoluut	N°	
Utrecht	13000	1	27500	2	212%
Dordrecht	7500	2/3	10000	6	150%
Leiden	5000	5/6	12500	5	250%
Delft	6500	4	15000	4	231%
Haarlem	7500	2/3	16000	3	213%
Gouda	5000	5/6	9000	7	180%
Amsterdam	4400	7	30000	1	682%
Rotterdam	2500	8	7000	8	280%
Den Haag	1300	9	6000	9	462%
TOTAAL /gem.	52700		133000		296%

Afbeelding 2.3

Tabel, grafiek en weergave op de kaart van de bevolkingsomvang van de steden in 1560. Duidelijk is te zien dat ondanks het gegeven dat alle steden flink groeiden, Amsterdam een nipte overwinning op Utrecht behaalde.

Tussen 1400 en 1560 steeg de bevolkingsomvang van de stedengroep opnieuw sterk, maar in tegenstelling tot de 14de eeuw was die groei een stuk ongelijker verdeeld. Amsterdam groeide zo sterk – het was bijna 7 maal groter dan in 1400 – dat de stad vanaf de 7de rang het grote Utrecht van de 1ste plaats stootte. Ook ten opzichte van de Hollandse steden nam Amsterdam een voorsprong: met 30.000 inwoners liet het de voormalige grootste Hollandse stad Haarlem (16.000 inwoners) ver achter zich. De bevolkingsgroei van Dordrecht viel ten opzichte van de andere steden dusdanig tegen dat Haarlem, Delft en Leiden het passeerden. Op het kaartbeeld vertaalt dit zich in een verplaatsing van het zwaartepunt van de verstedelijking naar het noorden van Holland, en in een polycentrisch stedenpatroon. Het grote binnenlands gelegen Utrecht moest nu in het noorden een nog grotere stad, op de kruising van de Zuiderzee met het binnenlandse waterwegenstelsel van Holland, boven zich dulden.

In de loop van de 15de en 16de eeuw ontwikkelden de Noordelijke Nederlanden een complementair economisch profiel ten opzichte van de Zuidelijke Nederlanden: de laatste richtten zich primair op hoogwaardige luxegoederen zoals laken, specerijen en edelmetaal, waarbij Antwerpen bovendien de rol van wereldstapelmarkt vervulde.¹³⁸ De Hollandse economie richtte zich juist op bulktransport van laagwaardige

massagoederen zoals graan, hout, vis en zout. Uit de samenstelling en de lengte van de handelsstromen van de Hollandse Zuiderzeekust, het IJ, de Zeeuwse delta en de Rijn-Maasdelta blijkt bovendien dat zowel het aanbod als de afzetmarkt van de havensteden per stad een zeer hoge specialisatiegraad kende.¹³⁹ Zeker in de Rijn-Maasdelta kwamen havens voor die zich eenzijdig op de haringvaart, -verwerking en handel richtten, een vorm van bedrijvigheid die zich in de loop van de 15de eeuw tot een exclusief Hollandse activiteit ontwikkelde.¹⁴⁰ Rond het midden van de 16de eeuw hadden de handelsrelaties van de steden zich verlengd tot aan Portugal en diep in de Baltische zee.¹⁴¹ Amsterdam richtte zich vooral op de handel in granen uit de Oostzee: deze vorm van bedrijvigheid was zo belangrijk dat ze 'de moedernegotie' genoemd werd.¹⁴² Het gegeven dat het zwaartepunt van de verstedelijking zich richting het noorden wendde, doet vermoeden dat het openleggen van de markten aan de Oostzee van groot belang is geweest voor de gunstige ontwikkeling van de steden in deze periode.

In deze periode nam de Hollandse verstedelijking een vlucht ten opzichte van de overige Noord-Nederlandse gewesten: van de steden die in 1560 meer dan 10.000 inwoners hadden lag twee derde in Holland.¹⁴³ De sterke groei van gespecialiseerde export in Holland zou veroorzaakt zijn door de schaalvergroting van de Europese economie in de 'lange 16de eeuw' waarin bevolkingsgroei en expansie van de overzeese handelsbetrekkingen centraal stonden.¹⁴⁴ Handel met de Nieuwe Wereld werd steeds vaker gefinancierd en ondernomen vanuit 'wereldstapelmarkt' Antwerpen. Zo'n stapelmarkt was in de middeleeuwen en de vroegmoderne tijd een cruciaal fenomeen: zolang transport- en communicatiemogelijkheden traag en beperkt waren, was een stabiele en ten opzichte van afzetmarkten en producenten centraal gelegen locatie waar vraag en aanbod van zo veel mogelijk goederen en diensten te allen tijde voorradig waren onmisbaar.¹⁴⁵ Tot het einde van de 15de eeuw hadden Zuid- en West-Europa nog hun afzonderlijke centrale stapelmarkten gehad, maar gedurende de integratie van de Europese markt ontwikkelde Antwerpen zich tot het dominante centrum. De intensivering van de scheepvaart leidde tot een toenemend belang van aan diep water gelegen havens waar goederen konden worden overgeslagen tussen steeds grotere

139 **Lesger** 2001, *Handel in Amsterdam*.

140 **Hoppenbrouwers** 2002, *Van waterland tot stedenland*; **Israel** 1995, *The Dutch Republic*.

141 **Lesger** 2001, *Handel in Amsterdam*; **Israel** 1995, *The Dutch Republic*.

142 Ibidem.

143 Volgens **Israel** 1995, *The Dutch Republic*, woonden in 1540 totaal 120.000 Hollanders in nederzettingen met meer dan 2500 inwoners: samen maakten deze stedelingen een verstedelijkingsgraad van 44%, een voor de vroege 16^{de} eeuw astronomisch percentage. Om die reden noemde Israel Holland 'topzwaar met steden'.

144 **De Vries** 1984, *European urbanization*. Voor een kortere versie zie **De Vries** 1981, *Patterns of urbanization*.

145 **De Pater** 1989, *Stedenland*; **Lesger** 2001, *Handel in Amsterdam*.

zeegaande schepen en binnenvaartschepen.¹⁴⁶ Granen waren van vitaal belang voor de groeiende bevolking van Europa, met als gevolg toenemende handel van zogenoemde oosterse granen uit het Oostzeegebied dat zich door de afnemende beschikbaarheid van de 'westerse granen' uit onder andere Frankrijk, tot de dominante graanschuur van de regio ontwikkelde.¹⁴⁷

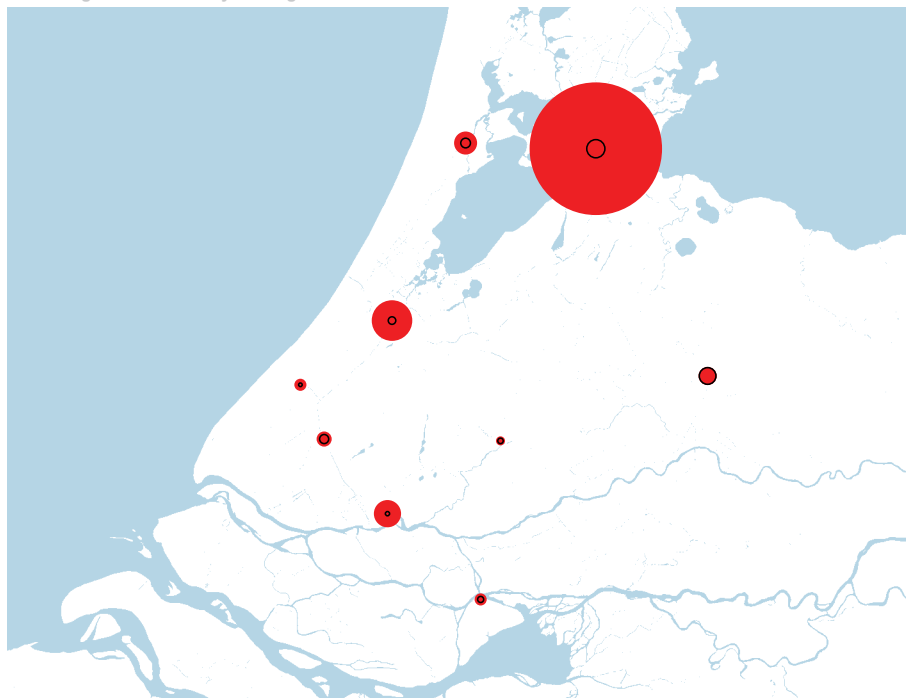
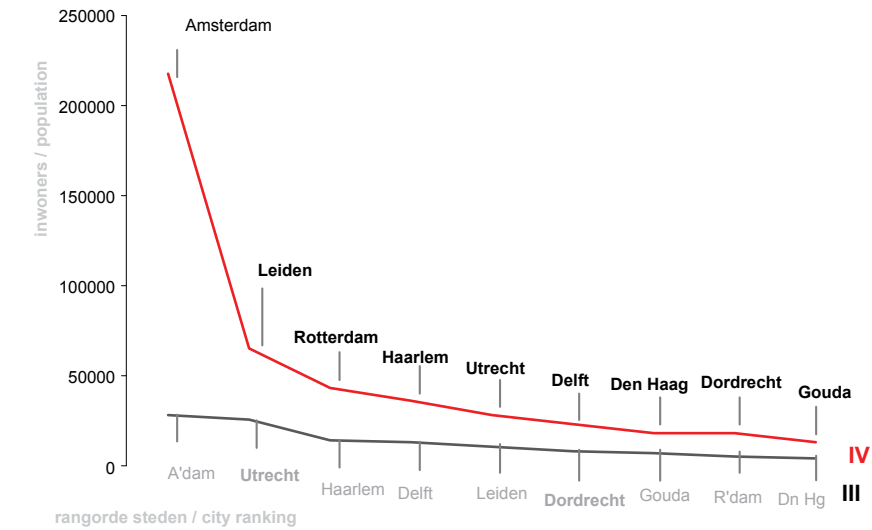
Mede als gevolg van de vergroting van de Europese markt en de dominantie van Antwerpen, verkregen de steden in de Noordelijke Nederlanden een ten opzichte van hun zuiderburen complementair takenpakket, waarin handel en doorvoer van granen een belangrijke rol speelden. De nieuwe concurrentieverhoudingen veroorzaakten dus een economische taakverdeling die blijkbaar tot een verschuiving van het demografisch zwaartepunt in het stedenpatroon leidde, en zodoende resulteerde in een rangorde met twee grote centra: Amsterdam (30.000) en Utrecht (27.500). Met een verschil in omvang van 'slechts' 500 inwoners, en met Haarlem als derde (16.000), waren de hiërarchische verhoudingen tussen de negen steden opnieuw polycentrisch geworden. Het is overigens opvallend dat Amsterdam, dat evenals de meeste Hollandse steden een zeer gespecialiseerd takenpakket had met nauwelijks meer producten of bestemmingen dan andere havensteden, toch aanvoerder van de rangorde werd. Dat was kennelijk vanwege het strategisch belang van zijn specialisatie, wat betekent dat er kennelijk geen rechtstreeks verband bestaat tussen de omvang van een stad, en de breedte van haar takenpakket.

146 **Hohenberg en Lees** 1985, *The making of urban Europe*.

147 **Hoppenbrouwers** 2002, *Van Waterland tot Stedenland*, p.140.

§ 2.4 1560-1670 Het monocentrische stedenpatroon van de Gouden Eeuw

Bevolkingsomvang van de steden in 1560-1670



	1560		1670		%
	Absoluut	N°	Absoluut	N°	
Utrecht	27500	2	30000	5	109%
Dordrecht	10000	6	20000	7/8	200%
Leiden	12500	5	67000	2	536%
Delft	15000	4	25000	6	167%
Haarlem	16000	3	38000	4	238%
Gouda	9000	7	15000	9	167%
Amsterdam	30000	1	219000	1	730%
Rotterdam	7000	8	45000	3	643%
Den Haag	6000	9	20000	7/8	333%
TOTAAL /gem.	133000		479000		347%

Afbeelding 2.4

Tabel, grafiek en weergave op de kaart van de bevolkingsomvang van de steden in 1670. Het zwaartepunt van de verstedelijking is naar het noorden verplaatst.

Tussen 1560 en 1670 schoot het aantal inwoners van de stedengroep omhoog, waarbij Amsterdam opnieuw een disproportioneel aandeel van de groei naar zich toetrok en zijn voorsprong op de overige steden sterk toenam. Utrecht daarentegen groeide nauwelijks waardoor het terugviel naar de 5de rang. Alle overige Hollandse steden veranderden van plaats waarbij Leiden en Rotterdam van respectievelijk de 5de en 8ste naar de 2de en 3de rang schoten. Op de kaart had het gezicht van de stedengroep zich daardoor sterk naar het noorden gewend. Zelfs Leiden kwam met een bevolkingsomvang die meer dan vijf keer zo groot was geweest als in 1560 niet eens in de buurt van het topzware Amsterdam: de overige steden werden op het kaartbeeld gereduceerd tot stipjes.

Vanaf de late 16de en tot en met het derde kwart van de 17de eeuw maakten de Hollandse steden een fase van zeer sterke economische groei door die in de vaderlandse geschiedenis bekend staat als de Gouden Eeuw.¹⁴⁸ De nijverheid nam sterk in omvang toe terwijl de Hollandse handelsrelaties expandeerden en intensiverden, waarbij de economische taakverdeling van de steden van karakter veranderde met als gevolg dat de onderlinge samenwerking een ongelijkwaardige samenstelling kreeg.¹⁴⁹ Sommige steden verloren hun exclusieve handelsbetrekkingen met afzetmarkten elders en leverden voortaan rechtstreeks aan Amsterdam, terwijl hun directe

148 Zie bijvoorbeeld **Israel** 1995, *The Dutch Republic*.

149 **Lesger** 2001, *Handel in Amsterdam*.

verzorgingsgebieden tegelijkertijd ook directe contacten met de grootste stad aanknoopten. Plaatsen die voorheen als lokaal marktcentrum en/of als gateway voor inheemse producten hadden gefunctioneerd, ontwikkelden zodoende een eenzijdiger economisch takenpakket terwijl Amsterdam zijn economisch profiel juist wist te verbreden.

Dat zou mede het gevolg zijn geweest van de aanleg van trekvaarten en de organisatie van de beurtvaart waarbinnen Amsterdam het centrum vormde.¹⁵⁰ Steden die zich primair op nijverheid richtten waren onder andere Leiden (wolnijverheid) en Haarlem (linnenproductie en -blekerij, bierbrouwerij), Gouda (pijpenmakerij) en Delft (bier, sieraardewerk). In Amsterdam en Rotterdam was de economie gevarieerder en was er sprake van textielindustrie, scheepsbouw, suikerfabricage, bierbrouwerij, handel, scheepvaart, walvisvangst en visserij.¹⁵¹ Dit gebeurde overigens in een periode waarin de bevolkingsgroei in de Europese steden over het algemeen stagneerde en expansie zich beperkte tot bestuurlijke centra en Atlantische havensteden.¹⁵² De sterke groei van de Hollandse economie in brede zin is in verband gebracht met de economische, religieuze en demografische crises die Europa in de 17de eeuw teisterden.¹⁵³ Allereerst leidde de val van de wereldstapelmarkt Antwerpen als gevolg van de Spaanse bezetting tot een breuk in de complementaire economische taakverdeling met de Zuidelijke Nederlanden, waarna de handelsrelaties zich heroriënteerden op Amsterdam en de nijverheid zich verplaatste naar steden zoals Leiden.¹⁵⁴ Vervolgens stuwden de vele oorlogen de vraag naar nijverheidsproducten op terwijl het aantal producenten dat kon inspelen op de groeiende vraag tegelijkertijd afnam.¹⁵⁵ Dit was gunstig voor de stedelijke nijverheid en de exporteconomie van vooral Holland, dat naar verhouding minder last had van structurele oorlogshandelingen op eigen grondgebied.¹⁵⁶ Zo ontstond bijvoorbeeld een omvangrijke wapenproductie en -export met behulp van geïmporteerd ijzer uit Zweden.¹⁵⁷

Bovendien hadden de Noordelijke Nederlanden zich vanaf de Opstand (vanaf 1568) losgemaakt van het Habsburgse Rijk waarin de Spaanse koning zware belastingen hief en een fiscale centraliseringpolitiek voerde om zijn geldverslindende oorlogen in

-
- 150 **De Pater** 1989, *Stedenland*. Voor een overzicht en een beeld van de werking van het trekvaartsysteem in Holland zie **De Vries** 1980, *The structure of the urban system*.
- 151 **Van Tielhof** 2002, *Een open economie*.
- 152 **De Vries** 1984, *European urbanization*.
- 153 De meervoudige crisis wordt uitgebreid beschreven door **De Vries** 1976, *Europe in an age of crisis*.
- 154 **Lesger** 2001, *Handel in Amsterdam*.
- 155 **Blockmans** 1989, *Economische systemen en staatsvorming*.
- 156 **Lesger** 2001, *Handel in Amsterdam*.
- 157 **De Jong** 2005, *Dutch entrepreneurs in copper and iron*.

Frankrijk en Italië te bekostigen.¹⁵⁸ Daardoor was de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden, een statenbond met een gezamenlijk militair apparaat en een gedeelde buitenlandse politiek, van deze zware belastingen verlost. De terugtrekking van de soevereiniteit op een klein waterrijk gebied met een goed transportstelsel zorgde er eveneens voor dat niet geïnvesteerd hoefde te worden in een gedecentraliseerd stelsel van bureaucratische instituten, omdat de relatief korte afstanden snel overbrugd konden worden. Dit kapitaal kon vervolgens rendabel geïnvesteerd worden.¹⁵⁹ In tegenstelling tot de gangbare trend behielden de steden niet alleen hun politieke vrijheden,¹⁶⁰ stedelijke vertegenwoordigers bezaten in de Hollandse Statenvergadering zelfs de overgrote meerderheid van de stemmen (18 van de 19):¹⁶¹ in dat verband is wel gesproken van een 'stedenregering'.¹⁶²

-
- 158 Tilly 1992, *Coercion, Capital and European States*; Stuurman 1995, *Staatsvorming en politieke theorie*. Kooijmans en Misset 2002, Van rebellen tot koningen.
- 159 Tilly 1992, *Coercion, capital and European States*; Stuurman 1995, *Staatsvorming*; Blockmans 1989, *Economische systemen en staatsvorming*.
- 160 Dit gedachtengoed speelt een voorname rol in onder andere Hohenberg en Lees, 1985, *The making of urban Europe*; Tilly 1992, *Coercion, capital and European States*; 't Hart 1989, *Cities and statemaking*. Overigens is het mogelijke verband tussen autonomie van steden ten opzichte van een of andere vorm van centraal gezag niet onomstreden. Volgens Jansen 2001, *The construction*, is de hypothese dat politieke vrijheden van steden voorwaarden schiepen voor stedelijke groei terug te voeren op Weber 1972, *Typologie der Städte*. Rozman 1978, *Urban networks and historical stages*, constateerde echter dat stedelijke groei in bijvoorbeeld Japan, Rusland, Europa en China juist plaatsvond zonder dat er sprake was van politieke vrijheden.
- 161 't Hart 1989, *Cities and statemaking*; Kooijmans en Misset 2002, *Van rebellen tot koningen*; Israel 1995, *The Dutch Republic*.
- 162 Roorda 1980, *The ruling classes*. Volgens Roorda berustte de soevereiniteit van de Zeven Verenigde Nederlanden in de praktijk bij de steden zelf, in het bijzonder bij het handelspatriciaat waardoor economie en politiek nauw verweven waren. Voor een korte typering van de rol van stedelijke handelselites in de Republiek zie het standaardwerk van Aerts e.a. 1999, *Land van kleine gebaren*. Voor een indruk van de rol van steden bij de Opstand en bij het staatsvormingsproces van de Republiek is het werk van 't Hart verhelderend, zoals *Cities and statemaking* (1989), *The Making of a Bourgeois State* (1993), *Intercity rivalries* (1994) en *The urban impact upon politics* (1995).

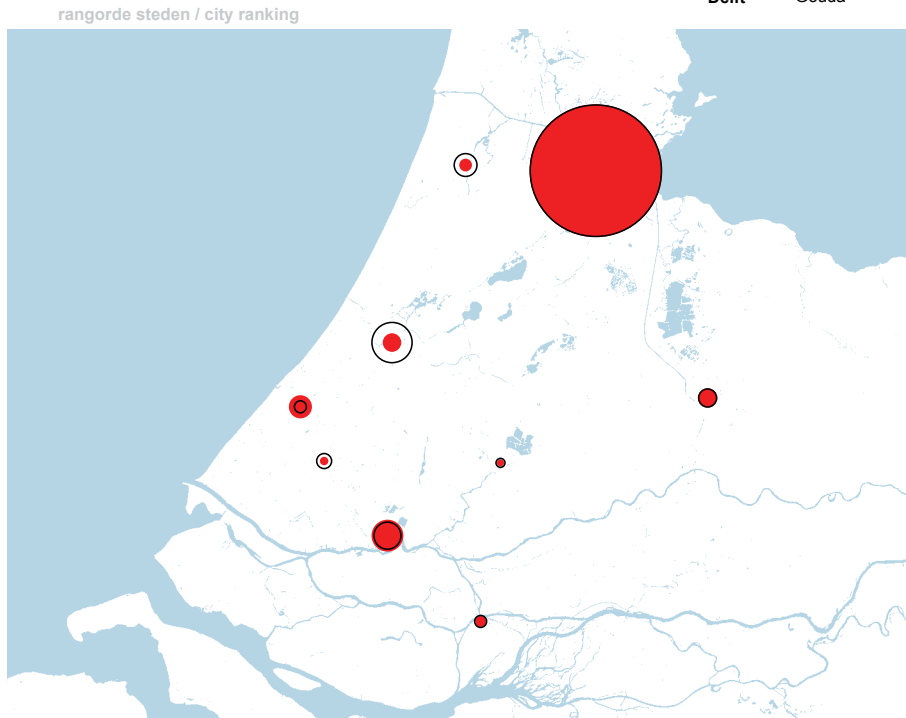
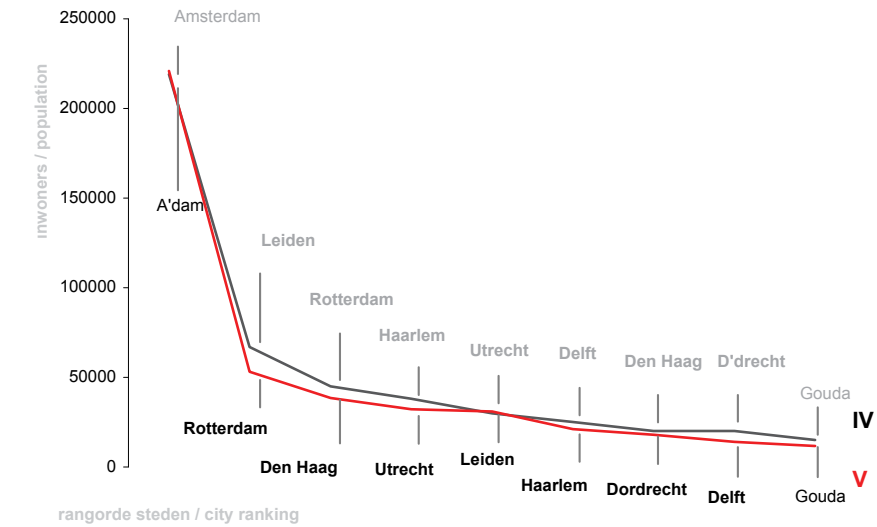
Samenvattend was er dus opnieuw sprake van veranderingen op de internationale markt met gunstige gevolgen voor de concurrentiepositie van de Hollandse steden, in dit geval niet als gevolg van een epidemie zoals de Zwarte Dood met de bijbehorende demografische gevolgen, maar ditmaal als reactie op de structurele oorlogvoering in Europa. De staatkundige organisatie van de Republiek droeg wellicht verder bij aan die gunstige concurrentiepositie. Mogelijk heeft ook het gegeven dat de steden in de Republiek hun in de middeleeuwen vergaarde bestuurlijke vrijheid en economische uitzonderingsposities behielden, in tegenstelling tot Europese steden onder absolutistische heersers, de sterke stedelijke groei in Holland gestimuleerd. Voortgezette regeringsparticipatie van de steden zou dan competitief voordeel voor de steden opgeleverd hebben. Te zien is dat de ongelijk verdeelde taken en de concentratie op Amsterdam zich vertaalden in bijzonder ongelijke hiërarchische verhoudingen in de rangorde. Met 219.000 inwoners tegenover 67.000 was Amsterdam gemakkelijk meer dan twee keer zo groot als de tweede stad Leiden: er was sprake van een monocentrische hiërarchie.¹⁶³

163

Overigens beweert **De Vries** 1980, *The structure of the urban system*, op p.100 dat tussen 1622 en 1732 de verdeling nog niet ongelijk genoeg was om van een monocentrische rangorde te spreken. Dat was volgens hem pas daarna het geval: *"Amsterdam's rapid growth predated the revolution and fall of Antwerp, and although it attained a population far exceeding that of its neighbor cities, it did not attain the primacy that historical literature has attributed to it. The application of a rank-order formula to Holland's cities shows that in 1622 and 1732 a 'normal' distribution of city sizes prevailed. Amsterdam's role can best be described as primus inter pares"*. Dit komt omdat De Vries een andere gegevensreeks gebruikt.

§ 2.5 1670-1795 Stedelijke contractie en selectieve bevolkingsdaling

Bevolkingsomvang van de steden in 1670-1795



	1670		1735		1795		%
	Absoluut	N°	Absoluut	N°	Absoluut	N°	
Utrecht	30000	5	25244	6	32294	4	108%
Dordrecht	20000	7/8	18000	8	18014	7	90%
Leiden	67000	2	70000	2	30955	5	46%
Delft	25000	6	15000	9	14099	8	56%
Haarlem	38000	4	45000	4	21227	6	56%
Gouda	15000	9	20000	7	11715	9	78%
Amsterdam	219000	1	239866	1	221000	1	101%
Rotterdam	45000	3	56000	3	53212	2	118%
Den Haag	20000	7/8	33500	5	38500	3	193%
TOTAAL /gem.	479000		522610		441016		94%

Afbeelding 2.5

Tabel, grafiek en weergave op de kaart van de bevolkingsomvang van de negen steden in 1795. Leiden, Haarlem en Delft zijn gekrompen. Maar Den Haag groeide.

De periode 1670-1795 was evenals haar voorganger een dynamische: met uitzondering van aanvoerder Amsterdam en hekkensluiter Gouda veranderden alle steden van rang. De bevolkingsomvang in de groep daalde per saldo, maar de steden vertoonden sterk verschillende carrières. Leiden, Delft en Haarlem verloren circa de helft van hun inwoners waardoor ze van respectievelijk de 2de, 4de en 6de naar de 5de, 6de en 8ste rang zakten. Door nauwelijks in omvang te veranderen stegen Dordrecht en Utrecht van de 8ste en 5de één plaats in de rangorde. Den Haag en in mindere mate Rotterdam groeiden juist waardoor de eerstgenoemde vanaf de 7de naar de 3de rang schoot. Omdat Rotterdam als relatief jonge stad nog niet de omvang van Leiden in 1670 kon evenaren en Amsterdam quitte speelde, wist de eerste stad haar voorsprong op de andere steden in de rangorde uit bouwen. In 1795 leek de samenstelling van de top van de rangorde al sterk op die van de latere Randstad met de 'vier grote steden' Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. In de oriëntatie van de verstedelijking op het kaartbeeld verandert desondanks weinig want het zwaartepunt bleef in het noorden liggen. Wie goed kijkt merkt dat in de groep Hollandse steden door selectieve bevolkingsafname en -groei de onderlinge verhoudingen wel sterk wijzigden: sterk verval van de steden achter de binnenduinenrij, maar groei van Den Haag en Rotterdam. In de locatie van groei en krimp zit geen eenduidig patroon. Eerder lijkt het erop dat enkele steden die een sterke groei doormaakten in de periode 1560-1670 vaak getroffen werden door krimp in de periode daarna.

Na 1680 groeide de economie van de Republiek niet meer en na 1740 raakte deze zelfs in verval. Daardoor werden vooral de steden getroffen door bevolkingsafname.¹⁶⁴ Het concentratieproces op Amsterdam dat tussen de 15de en 17de eeuw had plaatsgevonden zorgde voor een ongelijke verdeling van de negatieve gevolgen van de teloorgang van de Hollandse exporteconomie.¹⁶⁵ Terwijl steden als Gouda, Delft, Leiden, Haarlem en Enkhuizen hun op export gerichte manufactuur ineen zagen storten, groeide de dominantie van Amsterdam op het gebied van handel en financiële dienstverlening.¹⁶⁶ Amsterdamse nijverheidsproducten waren door hun nabijheid van de stapelmarkt, wat transportkosten uitspaarde, ook nog in het voordeel ten opzichte van producten uit andere nijverheidssteden.¹⁶⁷ De de-urbanisatie van Holland ging aldus gepaard met contractie van de economische activiteiten in het centrum. Den Haag, dat zowel regeringscentrum van de Staten van het soevereine Holland als van de Staten-Generaal van de Republiek was en daarnaast, indien er een stadhouder aangesteld was, het hof van de Oranjes huisvestte, beleefde een zogenoemde Zilveren Eeuw.¹⁶⁸ Rotterdam lijkt zich vanaf 1750 in de transportbewegingen op het trekvaartnetwerk als concurrent van Amsterdam ontplooid te hebben.¹⁶⁹ En omdat Utrecht niet profiteerde van de gunstige economische ontwikkelingen in de Gouden Eeuw, had het ook geen last van het daaropvolgende economische verval.¹⁷⁰

De negatieve economische ontwikkeling van de Hollandse steden wordt vaak herleid tot het protectionisme van onder andere Engeland en Frankrijk.¹⁷¹ De vrijhandel op het niveau van de steden moest plaatsmaken voor een protectionistische economische politiek op het niveau van de staten, met als gevolg dat de internationale handelsrelaties tussen havensteden minder intensief werden: zij verloren een deel van hun autonomie aan de staat.¹⁷² Nadat de rust in Europa hersteld was konden

-
- 164 **De Pater** 1989, *Stedenland*; **Engel** 2005, *Randstad in kaart*.
- 165 **Lesger** 1990, *Hoorn als stedelijk knooppunt*; **De Pater** 1989, *Stedenland*, noemde dit een negatief multipliereffect.
- 166 **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars** 1986, *Het ontstaan van de Randstad*.
- 167 In **Lesger** 2003, *Regions, Urban systems*; 2001, *Handel in Amsterdam* en 1990, *Hoorn wordt het concentratieproces besproken*.
- 168 **Van Schuppen** 2006, *Historische atlas Den Haag*.
- 169 **De Vries** 1980, *The structure of the urban system*.
- 170 **Musterd en de Pater** 2004, *Randstad internationaal*, menen dat de Hollandse plaatsen die eerder een directe of indirecte functie in het grensoverschrijdende interstedelijke handelsnetwerk vervulden weer terugvielen in hun rol als centrale plaats in een beperkt verzorgingsgebied (marktstad, bestuurscentrum, winkels).
- 171 Zie bijvoorbeeld **Groeneveld en Leeuwenburg** 1985, *De bruid in de schuit*; **Van Tielhof** 2002, *Een open economie*; **De Pater** 1989, *Stedenland*.
- 172 **Musterd en de Pater** 2004, *Randstad internationaal*.

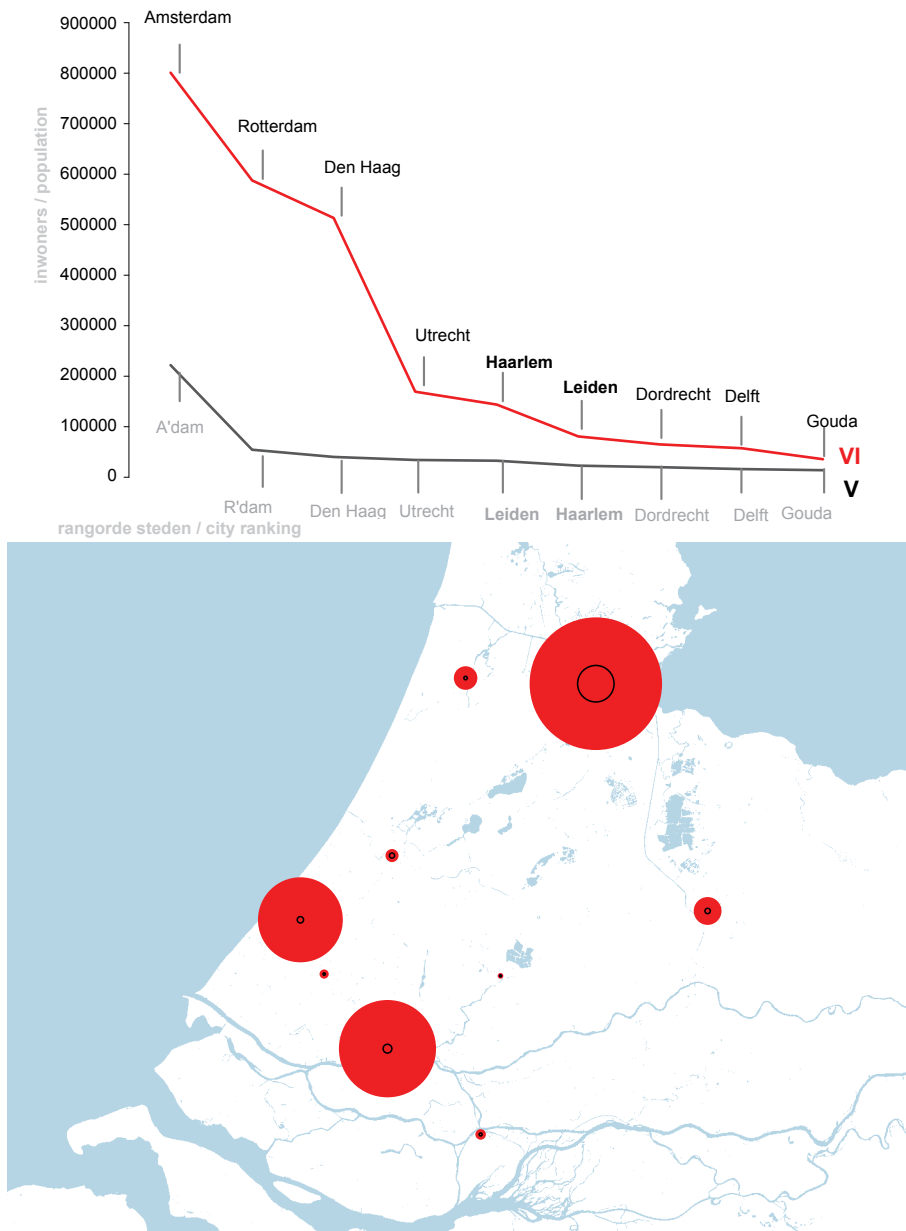
de centraal georganiseerde staten zich richten op de ontwikkeling van de eigen inheemse productie, waarbij ze via tariefmuren de Hollandse exportproducten met succes van de binnenlandse markt weerden.¹⁷³ De Republiek zelf deed daarentegen weinig tot niets om via beleidsmaatregelen de Hollandse nijverheid te beschermen of te ontlasten.¹⁷⁴ In Engeland werden bovendien de eerste stappen in de richting van de industriële productiewijze gezet, wat een aanzienlijke verlaging van de productiekosten ten opzichte van de traditionele nijverheid betekende en de Engelse producten concurrerend maakte ten opzichte van de Hollandse.¹⁷⁵ Na 1750 schoot de verstedelijkingsgraad in Europa weer omhoog, waarbij niet alleen nieuwe centra ontstonden in de nabijheid van grondstoffen maar ook bestaande steden groeiden. Symptomatisch voor de veranderende marktverhoudingen in Europa was dat Londen Amsterdam als dominant centrum van handel, scheepvaart en financiële dienstverlening voorbijstreefde.¹⁷⁶ Desondanks verloor Amsterdam pas inwoners nadat Napoleon (1769-1821) de handel over zee gedurende enkele jaren geblokkeerd had via het in 1806 ingestelde Continentaal Stelsel, dat handel met de Engelsen verbood. De stad bleef desondanks nog lang de voornaamste geldmarkt.¹⁷⁷ De stabiele groei van Den Haag is waarschijnlijk toe te schrijven aan zijn rol als regeringscentrum. Omdat regeringssteden teren op belastingen die elders op het territorium gegeneerd en vervolgens ter plekke geconsumeerd worden, zijn ze vermoedelijk minder kwetsbaar voor economische neergang.¹⁷⁸ De Vries constateerde immers dat toen de algemene verstedelijking in Europa tussen circa 1600 en 1750 stagneerde de koninklijke hoven en andere bureaucratische centra nog stug doorgroeiden.¹⁷⁹

De selectieve bevolkingsafname tussen 1670 en 1795 resulteerde in een nog monocentrischer vorm van de verhoudingen in de stedelijke hiërarchie. Opvallend is dat een takenpakket dat zich in de vorige periode op nijverheid richtte, correspondeert met een lagere positie in de rangorde.

-
- 173 **Tilly** 1992, *Coercion, capital and European States*; **Stuurman** 1995, *Staatsvorming en politieke theorie*; **Van Tielhof** 2002, Een open economie.
- 174 **Van Tielhof** 2002, Een open economie.
- 175 **Hohenberg en Lees** 1985, *The making of urban Europe*; **De Vries** 1984, *European urbanization*.
- 176 **de Pater** 1989, *Stedenland*; zie ook **De Vries en Van der Woude** 1995, *De eerste ronde van moderne economische groei* volgens **Engel** 2005, *Randstad in kaart*.
- 177 **Arnoldus** 2004, Van stapelmarkt naar poort van Europa. Na de grote klap van 1795 had de handel zich geleidelijk hersteld, maar als gevolg van het Continentaal Stelsel tussen 1806 en 1813 trad een jarenlange crisis in. Zie eventueel ook **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars** 1986, Het ontstaan van de Randstad, of **Speet** 2010, *Historische atlas Amsterdam*;
- 178 **Van Schuppen** 2006, *Historische atlas Den Haag*. Dat was ook de reden waarom regeringscentra en 'koninklijke favorieten' door **Hohenberg en Lees** 1985, *The making of urban Europe*, 'parasieten' werden genoemd.
- 179 **De Vries** 1984, *European urbanization*.

§ 2.6 1795-1940 Consolidatie van de rangorde in een polycentrisch patroon

Bevolkingsomvang van de steden in 1795-1940



	1795		1850		1940		%
	Absoluut	N°	Absoluut	N°	Absoluut	N°	
Utrecht	32294	4	47781	4	168253	4	521%
Dordrecht	18014	7	20909	7	63712	7	354%
Leiden	30955	5	35895	5	79133	6	256%
Delft	14099	8	18449	8	55637	8	395%
Haarlem	21227	6	25852	6	142686	5	672%
Gouda	11715	9	13788	9	34311	9	293%
Amsterdam	221000	1	224035	1	803073	1	363%
Rotterdam	53212	2	90073	2	589000	2	1107%
Den Haag	38500	3	72225	3	514553	3	1337%
TOTAAL /gem.	441016		549007		2450358		589%

Afbeelding 2.6

Tabel, grafiek en weergave op de kaart van de bevolkingsomvang van de negen steden in 1940. De drie grote steden groeiden zeer snel, maar dat gold vooral voor het duo in het zuiden, Rotterdam en Den Haag.

Tussen het begin van de 19de eeuw en de jaren veertig van de twintigste eeuw steeg het inwonertal van de stedengroep als geheel indrukwekkend. Gedurende deze periode werden de steden ongeveer zesmaal groter, maar één blik op de grafiek toont dat de groei in sterke mate toekwam aan de eerste drie steden in de rangorde. Dat gold voor Amsterdam, maar nog sterker voor Rotterdam en Den Haag: in 1940 waren er ruim dertien keer zoveel Hagenaars als in 1795. Daarnaast valt op dat met uitzondering van Leiden en Haarlem geen enkele stad van rang wisselt: de verhoudingen in de rangorde zijn geconsolideerd. Op de kaart is een stedenpatroon te zien met een grote stad in het noorden en een duo giganten in het zuiden. Dit is wat Albert Plesman uit het raam van het vliegtuig zou hebben gezien toen hij in de jaren 1930 over het westen van Nederland vloog: "(...) een ring van grote en kleine steden grenzend aan een groen buitengebied", ofwel een polycentrisch stedenpatroon.¹⁸⁰ In tegenstelling tot hetgeen bij Amsterdam het geval was, was de groei van Rotterdam en Den Haag in zekere zin een trendbreuk met hun voorgeschiedenis – hoewel zij bij uitzondering een positieve ontwikkeling doormaakten in voorgaande periodes – wat zich uit in het grote verschil tussen de zwarte en de rode ring van deze steden op de kaart. Voor Amsterdam was het meer een voortzetting van traditionele groei, een grote stad die nog groter wordt. Ook voor Utrecht lijkt er sprake te zijn van een trendbreuk. De stad in de buurprovincie van

180

Citaat uit Engel 2005, Randstad in kaart, p.28.

Holland profiteerde niet van de sterke economische expansie in het vierde tijdvak en leed ook niet onder de recessie die erop volgde, maar lijkt vanaf het begin van de 19de eeuw in demografische zin dezelfde ontwikkeling als de drie grote Hollandse door te maken (Afbeelding 2.8).

Vanaf de tweede helft van de 19de eeuw steeg de bevolkingsomvang van de Hollandse steden lichtjes om daarna explosieve vormen aan te nemen.¹⁸¹ Om de sterk verschillende ontwikkeling van de steden te verklaren wordt in de regel gewezen op de functionele verdeling daartussen. Rotterdam groeide als voorhaven van het industriële Ruhrgebied, Den Haag dankzij de hernieuwde positie als zetel van de moderne eenheidsstaat met een uitdijend ambtenarenleger, terwijl Utrecht profiteerde van zijn centrale ligging als knooppunt van nationale spoor- en autowegen.¹⁸² Amsterdam bleef primair het centrum van financiële dienstverlening en koloniale handel. Ter verklaring van de ten opzichte van Europa late groei van de Hollandse steden wordt doorgaans gewezen op de trage industrialisatie (na 1860) van wat na 1814 het Koninkrijk der Nederlanden heette.¹⁸³ De Industriële Revolutie zorgde voor een enorme verstedelijkingsgolf in Europa en de heroriëntatie van de productiewijze ging overal gepaard met een explosieve toename van de bevolking.¹⁸⁴

De komst van de spoorwegen maakte het vervoer over land voor het eerst in eeuwen concurrerend ten opzichte van dat over water, waardoor ook relatief binnenlands gelegen steden een groei-impuls kregen.¹⁸⁵ Ook in Nederland werd, om een vrije markt binnen nationale grenzen te bewerkstelligen, overgegaan tot de aanleg van verbindende infrastructuur (eerst kanalen en straatwegen en later spoor- en autowegen) en de opheffing van tollens en andere lokale economische barrières.¹⁸⁶

-
- 181 Voor een overzichtelijk beeld van de grote ruimtelijke en maatschappelijke veranderingen in de 19de eeuw zie de standaardwerken van **Van der Woud** 1989, *Het lege land* en 2007, *Een nieuwe wereld*. Het moderniseringsproces in Nederland ging gepaard met razendsnelle verstedelijking, economische expansie en bevolkingsgroei.
- 182 Zie bijvoorbeeld **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars** 1986, *Het ontstaan van de Randstad*; **Van der Woud** 1989, *Het lege land* en 2007, *Een nieuwe wereld*; of **Van de Laar en Zweerink** 2009, *Een vreemde metropool*; **Musterd en de Pater** 2004, *Randstad internationaal*; **Arnoldus** 2004, *Van stapelmarkt tot poort van Europa*.
- 183 Zie bijvoorbeeld **Aerts e.a.** 1999, *Land van kleine gebaren*.
- 184 Zie bijvoorbeeld **De Vries** 1984, *European urbanization*; **Hohenberg en Lees** 1985, *The making of urban Europe*.
- 185 **De Neve en Van Heezik** 2007, *Binnenvaart en zeehavens*; **De Vries** 1984, *European urbanization*. Voor een beeld van de ontwikkeling van de landwegen in Nederland zie het overzichtswerk van **Horsten** 2005, *Doorgaande wegen in Nederland*. Voor een verhelderend stuk over de invloed van transporttechnologie op economische en maatschappelijke ontwikkelingen zie **Anderson** 1999, *Infrastructure and transformation*.
- 186 Het werk van **Knippenberg en De Pater** 1988, *De Eenwording van Nederland*, geeft een overzicht van de grote ruimtelijke transformaties die gedurende de eenwording van het koninkrijk optraden. Zie ook **Aerts e.a.** 1999, *Land van kleine gebaren*; **Van der Woud** 1989, *Het lege land* en 2007, *Een nieuwe wereld*. Voor een diepgaander beschrijving en analyse van de veranderingen die in de ruimtelijke inrichting van Nederland optraden, zie **Bosma** 1993, *Ruimte voor een nieuwe tijd*.

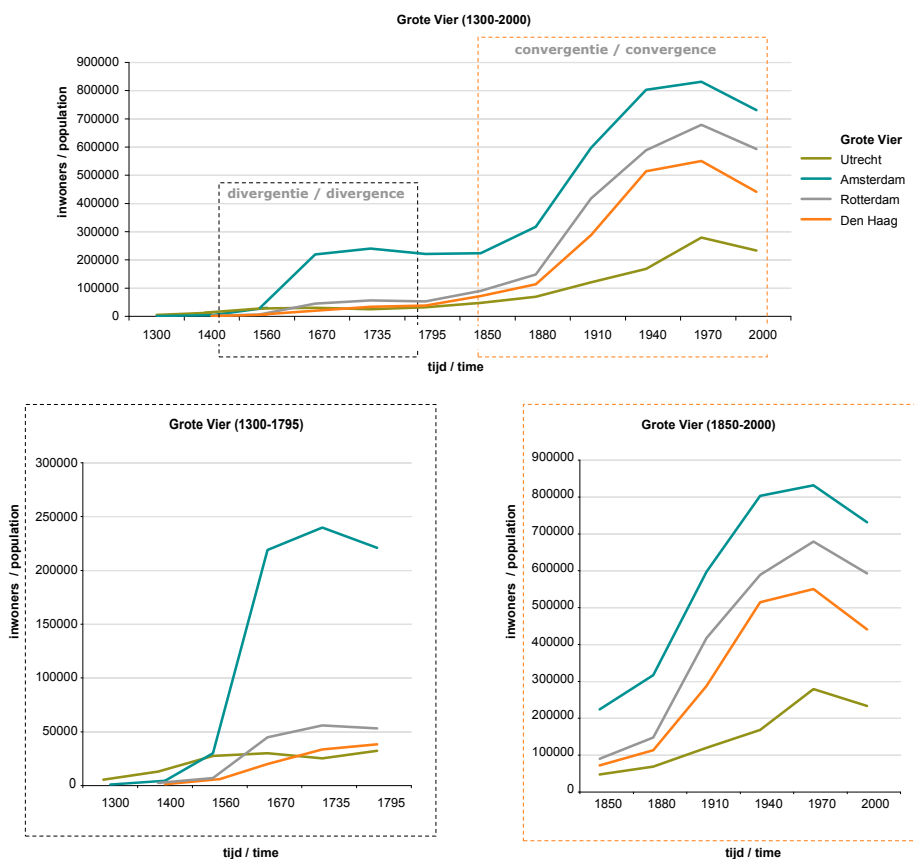
In het kader van de bestuurlijke eenwording van Nederland werd het juridische en politieke onderscheid tussen stad en land opgeheven waardoor het mogelijk werd om de lokale verschillen in het belastingklimaat glad te strijken. Zo werden de steden na hun langdurige bestuurlijke vrijheid formeel ondergeschikt gemaakt aan het centrale landsbestuur van de moderne eenheidsstaat. De nationale eenwording van Nederland zou bovendien geleid hebben tot een proces van centrum-periferievorming, waarbij het westen van Nederland een disproportioneel aandeel van de economische activiteiten naar zich toe zou hebben getrokken, hoewel ook gesteld wordt dat concentratie op het westen aanvankelijk voorkomen werd doordat de industrie zich oorspronkelijk in het (zuid)oosten concentreerde.¹⁸⁷

De gespecialiseerde en complementaire taakverdeling tussen de vier grote steden die tussen 1795 en 1940 ontstond, toont zich in een sterk gestratificeerde rangorde met een uitstulping in de top, waardoor de dominantie van Amsterdam werd doorbroken. Het evenwicht in de hiërarchische verhoudingen van de steden in het westen van Nederland werd in deze periode bereikt, en daarmee was de 'Randstad' als polycentrische stedengroep een feit. Het is aardig om hier op te merken dat sterk verschillende functionele takenpakketten in dit geval schijnbaar corresponderen met een hoge rang in de hiërarchie.

Overigens valt noch de consolidatie van de demografische rangorde, noch de schijnbare assimilatie van Utrecht in deze periode door bovengenoemde factoren eenvoudig te verklaren. Wel is gesuggereerd dat het centrale beleid van de eenheidsstaat mogelijk een 'disciplinerend' effect had op de relaties tussen de steden onderling en het platteland.¹⁸⁸ Het is eveneens mogelijk dat de dynamiek uit de grootste steden met hun relatief veelzijdige functionele structuur verdween, terwijl deze in de kleinere meer gespecialiseerde steden tegelijkertijd bleef voortbestaan.¹⁸⁹

-
- 187 **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars** 1986, *Het ontstaan van de Randstad*; **Knippenberg en De** 1988, *De Eenwording van Nederland* beweren daarentegen dat de industrie voor 1870 sterk ruimtelijk verstrooid was, omdat Twente, delen van Noord-Brabant en Zuid-Limburg belangrijke centra van industriële nijverheid waren. Pas na 1870 profiteerden de grote havencomplexen van Amsterdam en Rotterdam van een concentratieproces.
- 188 **Kooij** 2003, *Het Nederlandse platteland*.
- 189 **Kooij** 1981, *What's in a name*. Het zou kunnen dat grotere steden, als ze eenmaal een veelzijdiger functionele samenstelling ontwikkeld hebben, minder gevoelig zijn voor conjunctuurschommelingen dan gespecialiseerde steden (die vaak kleiner zijn). Het verdwijnen van veranderingen in de rangorde van grotere steden, terwijl kleinere steden van rang bleven wisselen, is bijvoorbeeld voor de late middeleeuwen aangetoond voor de Vlaamse steden, door **Stabel** 1997, *Dwarfs among Giants*. Volgens **Pred** 1977, *City-systems past growth* was de top van de hiërarchie van de Amerikaanse steden tussen 1790 en 1914 betrekkelijk stabiel. Hierop baseerde hij een model met circulaire en cumulatieve processen die, na drempelwaarden bereikt te hebben, innovatieve multipliereffecten bewerkstelligen. Hij constateerde dat dynamiek vooral bij middelgrote en kleine steden waar te nemen was. Naar **De Pater** 1989, *Stedenland*.

Hoewel de theorie ervan uitgaat dat moderne, centraal georganiseerde staten in principe monocentrische stedenpatronen creëren, ontstond in het westen van Nederland juist het tegenovergestelde daarvan, namelijk een polycentrisch stedenpatroon.¹⁹⁰ Zie hier nogmaals het raadsel van de 'Hollandse paradox': terwijl onder de gedecentraliseerde Republiek Amsterdam als *primate city* functioneerde, ontstond onder de 19de en vroeg 20ste eeuwse eenheidsstaat de polycentrische Randstad.¹⁹¹



Abbeelding 2.7

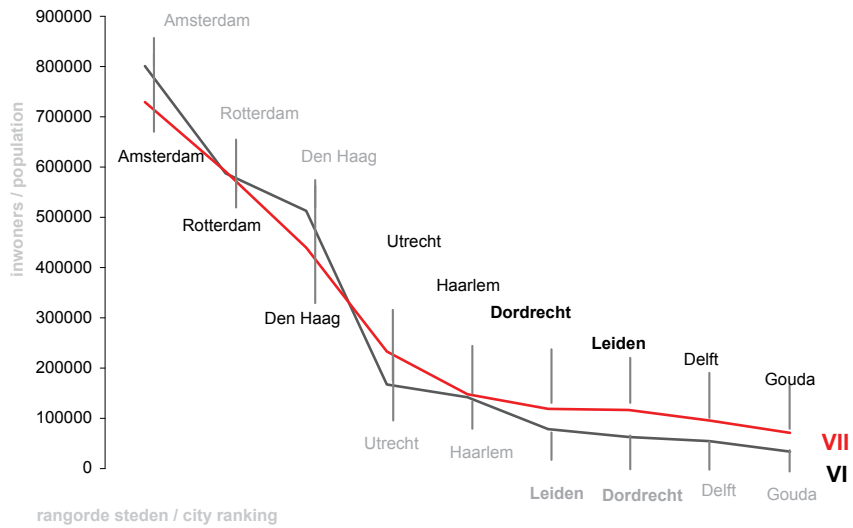
Weergave van de bevolkingsontwikkeling van Utrecht ten opzichte van de drie grootste Hollandse steden.

190 Hohenberg en Lees 1985, *The making of urban Europe*; Jacobs 1984, *Cities and the wealth of nations*.

191 Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars 1986, *Het ontstaan van de Randstad*.

§ 2.7 1940-2000 Bevolkingsdaling in de grote steden

Bevolkingsomvang van de steden in 1940-2000



rangorde steden / city ranking



	1940		1970		2000		%
	Absoluut	N°	Absoluut	N°	Absoluut	N°	
Utrecht	168253	4	278966	4	233667	4	139%
Dordrecht	63712	7	88699	7	119821	6	188%
Leiden	79133	6	101221	6	117191	7	148%
Delft	55637	8	83698	8	96095	8	173%
Haarlem	142686	5	172235	5	148484	5	104%
Gouda	34311	9	45990	9	71918	9	210%
Amsterdam	803073	1	831463	1	731288	1	91%
Rotterdam	589000	2	679032	2	592673	2	101%
Den Haag	514553	3	550613	3	441094	3	86%
TOTAAL /gem.	2450358		283581		2522231		138%

Afbeelding 2.8

Tabel, grafiek en weergave op de kaart van de bevolkingsomvang van de negen steden in 2000. De bevolking daalde duidelijk in Amsterdam en Den Haag.

Tussen 1940 en 2000 verloren de grote steden Amsterdam en Den Haag inwoners, terwijl kleinere steden zoals Dordrecht, Leiden, Delft en Gouda juist in omvang groeiden. Dat leidde met uitzondering van het stuivertje wisselen tussen Dordrecht en Leiden echter niet tot verandering in rang: de rangorde bleef geconsolideerd. Wel namen als gevolg van de ongelijkmatige bevolkingsontwikkeling de onderlinge verschillen in de rangorde af, waardoor de grote steden niet alleen elkaar in omvang benaderden, maar ook hun voorsprong op de overige steden in de groep zagen afnemen. De afname van de ongelijkheid in de demografische verhoudingen tussen de steden leidde niet tot een grote verandering in het kaartbeeld, evenmin lijkt de locatie van groei en krimp iets te zeggen over de oorzaak ervan. Evenals tussen 1670 en 1795 het geval was, lijkt er eerder een verband te bestaan tussen sterke groei in de vorige periode en krimp daarna. Het waren immers vooral de grote steden die inwoners verloren. Een nadere blik op de carrière van Utrecht toont overigens dat de vierde stad in de rangorde ook in een periode van bevolkingsafname een aan de drie grote Hollandse steden parallele ontwikkeling doormaakte (zie nogmaals [Afbeelding 2.7](#)).

Vanaf de jaren 1970 begonnen de grote steden geleidelijk inwoners en in de binnenstad gehuisveste bedrijven te verliezen.¹⁹² Er ontstond een verzameling gespecialiseerde woonwijken en bedrijventerreinen in een ruime straal rondom de oorspronkelijke stedelijke kernen, in de literatuur doorgaans aangeduid als 'het stadsgewest'.¹⁹³ De taakverdeling tussen de vier grote steden – Amsterdam als centrum van financiële dienstverlening, Rotterdam als havenstad, Den Haag als regeringsstad en Utrecht als knooppunt van de nationale infra-structuur – bleef op grote lijnen gehandhaafd, hoewel de transitie van een industriële naar een diensten- en kenniseconomie in de afgelopen decennia tot een toenemende oriëntatie van bedrijfs- en woonwerkrelaties op Amsterdam leidde.¹⁹⁴ Amsterdam ontwikkelde zich via Schiphol ook tot knooppunt in het internationale vliegverkeer. De ontwikkeling van de stads-gewesten zou het gevolg zijn van de toename van de persoonsgebonden mobiliteit en de gestegen welvaart vanaf 1940, waardoor het ruimtebeslag van mensen en bedrijven sterk steeg.¹⁹⁵

De bromfiets en later de auto zorgden ervoor dat het voor steeds meer huishoudens mogelijk werd om in de ene gemeente te wonen en in de andere te werken. Mobiliteit, huishoudensverdunding en een gebrek aan fysieke uitbreidingsmogelijkheden (in tegenstelling tot het begin van de 20ste eeuw werden randgemeenten zelden meer geannexeerd) resulteerden eind jaren zeventig van de vorige eeuw in een bevolkingsuittocht uit de grote steden. De verplaatsing van huishoudens en bedrijven uit de grootstedelijke kerngebieden werd tevens in de hand gewerkt door de ruimtelijke ordening, een bestuurlijk instrument dat zich na de Tweede Wereldoorlog in het kielzog van de verzorgingsstaat ontwikkelde.¹⁹⁶ Naast primair economisch gemotiveerd beleid ging de rijksoverheid zich op grond van politieke idealen bezighouden met de ruimtelijke inrichting van Nederland. Het spreidings- en groeikernenbeleid beoogde via de verdeling van te realiseren woningbouwcontingenten met bijbehorende fondsen en de verplaatsing van ministeries en andere overheidsdiensten de dichtslibbing van het westen te voorkomen en tegelijkertijd de ontwikkeling van andere landsdelen

192 Engel 2005, Randstad in kaart; De Pater 1989, Stedenland.

193 Zie bijvoorbeeld Van der Cammen en De Klerk 1993, *Ruimtelijke ordening*; Musterd en de Pater 2004, *Randstad internationaal*. Fit 1992, Inrichting en bestuur van de Randstad. Het stadsgewest wordt nogal eens aangevoerd als reden waarom de oorspronkelijke kernsteden waaromheen het gewest gegroepeerd ligt, relatief minder belangrijk zijn geworden. Fit stelde dat dit, bekeken vanuit het perspectief van bevolkingsomvang, wellicht klopt, maar dat als de door het uitbreidende ruimtebeslag van bedrijven, instituten en mensen ontstane verzameling van gespecialiseerde bedrijventerreinen en woonwijken ver buiten de oorspronkelijke centra wordt meegenomen, net zo gemakkelijk gesteld kan worden dat het belang van de kernsteden juist toegenomen is.

194 Arnoldus 2004, Van stapelmarkt tot poort van Europa; voor de toenemende relaties op Amsterdam zie Ritsema van Eck 2006, *Vele steden*.

195 Engel 2005, Randstad in kaart.

196 Voor een overzichtelijke beschrijving van het ontstaan en de ontwikkeling van de ruimtelijke ordening, zie het standaardwerk van Van der Cammen en De Klerk 2003, *Ruimtelijke ordening*.

te stimuleren. Tot slot is gesuggereerd dat, vanwege de voortdurende expansie van communicatie- en transportmogelijkheden, internationale concurrentie meer dan ooit invloed zou uitoefenen op de ontwikkeling van steden, en daarmee op hun functionele taakverdeling.¹⁹⁷

Door het stopzetten van stedelijke grondannexaties en het toewijzen van woningbouwcontingenten aan provinciale centra of rurale gemeenten, beperkte de rijksoverheid niet alleen de mogelijkheden tot vergroting, maar zelfs tot behoud van het aantal inwoners in de grote steden. Overigens: meer dan eens wordt beweerd dat, bekeken vanuit het perspectief van 'het netwerksysteem', de verhoudingen tussen de steden bij een hoge stand van de communicatie en transporttechnieken per definitie onhiërarchisch, onregelmatig en veranderlijk zouden moeten zijn.¹⁹⁸ Zoals blijkt uit de consolidatie van de rangorde aan de hand van de *ranksize rule*, geldt dat in ieder geval niet voor deze steden. Al met al blijft het buitengewoon lastig om nauwkeurig te bepalen welke factoren of processen ten grondslag liggen aan de ontwikkeling van de functionele taken van de steden, mede omdat aan de kleinere steden doorgaans weinig aandacht wordt besteed. Het resultaat van de periode 1940-2000 leverde in ieder geval een minder ongelijke en minder polycentrisch gevormde hiërarchie op.

197 Dit standpunt is tegenwoordig breed geaccepteerd. Zie bijvoorbeeld **Musterd en de Pater** 2004, *Randstad internationaal*, maar ook het werk van **Hall en Pain** 2006, *The Polycentric Metropolis*, of **Hall** 2008, *How polycentric are mega-city regions?* In die lijn is ook de gedachte ontstaan dat steden zelf een instrument kunnen zijn in de internationale economische concurrentie tussen staten, en dat zij daarom in de aankomende decennia aan belang zullen winnen. Een goed voorbeeld daarvan is het artikel van **Sinz** 2008, *From metropolitan regions*.

198 **Neal** 2008, *From central places*.

3 Naar een benadering en een methode: op zoek naar overheidsinvloed

Tijd om terug te keren naar de centrale ambitie van dit onderzoek. Om te achterhalen welke factoren nu verklarend zijn voor de totstandkoming van hiërarchische verhoudingen tussen in het landschap verspreid liggende steden, is eerst geprobeerd om met behulp van de bestaande theorieën tot een voorlopig antwoord op de vraagstelling te komen. Omdat een verkenning van de historiografie niet leidde tot een eenduidig beeld van de richtinggevende factoren voor de langetermijnverandering in de hiërarchische verhoudingen, heb ik geprobeerd om via een omweg alsnog tot een hypothese te komen. Dat gebeurde door een beschrijving van de veranderingen in de demografische verhoudingen van de negen steden naast de in omloop zijnde verklaringen te leggen. Het was vooral de bedoeling om op basis van de combinatie van statistiek en historiografie een hypothese te formuleren die met nader onderzoek kritisch moet worden getoetst. Als bijkomstigheid weten we daardoor nu ook hoe de ontwikkeling van hiërarchische verhoudingen van 'de Randstad' in strikt demografische zin en van de functionele taakverdeling op hoofdlijnen, is verlopen. Alvorens in te gaan op de thematiek die bij die beschrijving aan de orde kwam, zal ik eerst aandacht besteden aan het verloop van de verandering in de hiërarchische verhoudingen tussen de negen steden. Daarin liggen namelijk ook enkele aanwijzingen voor het opstellen van een hypothese besloten. Ook zal ik kort stil staan bij enkele vraagstukken van theoretische en/of methodische aard die met de toepassing van deze methode aan de orde kwamen.

§ 3.1 Terugblik op de gehanteerde aanpak

We wisten reeds dat de totstandkoming van de hiërarchische verhoudingen in het stedenpatroon van Utrecht, Amsterdam, Haarlem, Leiden, Delft, Den Haag, Rotterdam, Gouda en Dordrecht op hoofdlijnen drie fases kende: tussen circa 1300 en 1560 was de samenstelling min of meer polycentrisch, waarna de demografische verhoudingen tussen circa 1560 en 1795 juist uitgesproken monocentrisch waren. Vanaf circa 1940 werden de demografische verhoudingen opnieuw polycentrisch. Stratificatie, dus ongelijkheid in de hiërarchische verhoudingen, nam op hoofdlijnen voortdurend toe. Alleen tussen 1400 en 1560, en in het laatste tijdvak tussen 1940 en 2000, werden de verhoudingen minder hiërarchisch. Bij de daaropvolgende beschrijving van verandering in de rangorde viel echter ook op dat de rangorde in de groep vanaf 1795 in toenemende mate geconsolideerd raakte. Vanaf het einde van de 18de eeuw lagen de rangen van de negen steden min of meer vast. Daarnaast sprongen de carrières van een drietal steden in het oog.

Uiteraard betrof dat Amsterdam, dat zich tussen 1400 en 1560 abrupt losmaakte van de lagere regionen en sindsdien nooit meer van de eerste rang gestoten werd. Daarnaast vielen de carrières van Utrecht en Den Haag op. Utrecht had aanvankelijk de leiding maar raakte die voorsprong in de loop van de 15de eeuw kwijt. Het vertoonde niet de enorme groei zoals de Hollandse steden tussen 1560 en 1640, en was derhalve ook niet onderhevig aan het verval dat erop volgde. De stad maakte dus een met Holland contrasterende ontwikkeling door, om na 1795 een met de drie grote Hollandse steden vergelijkbare carrière te gaan volgen. Daardoor wordt de suggestie gewekt dat het contrasterende ontwikkelingspad van Utrecht, naast de andere landschappelijke context, mogelijk te maken heeft met het gegeven dat de stad tot 1795 tot een ander soeverein gewest behoorde dan haar Hollandse collega's. Den Haag was een laatbloeier maar maakte vrijwel in zijn eentje een Zilveren Eeuw door, terwijl de overige Hollandse steden onder stagnatie of krimp gebukt gingen. Die opvallende carrière hangt waarschijnlijk samen met Den Haags functie als regeringscentrum door de eeuwen heen.

De literatuur bleek niet overal even eenduidig of vlakdekkend over hoe de specifiek demografische of de algemene functionele ontwikkeling van de steden in de rangorde te verklaren was. Dat gold bijvoorbeeld voor de snelle demografische groei van de Hollandse steden in de 14de eeuw en een eventueel verband met de sterfte door de Zwarte Dood in Europa. Daarnaast viel op dat er voor de periode vanaf circa 1795 weinig concrete aanwijzingen voorkomen waarmee de relatieve verschillen in de demografische ontwikkeling van de steden begrepen kunnen worden. De nadruk lag daarbij meer op de analyse van de mogelijke veranderingen in het 'algemene mechanisme van verstedelijking', in de zin van technologische revoluties in mobiliteit en communicatie, dan op de verklaring van concrete veranderingen in de hiërarchie van de steden. Deze worden eerder beschreven dan verklaard, omdat de demografische hiërarchie of functionele taakverdeling zelden rechtstreeks in verband gebracht wordt met een specifieke oorzaak. Daarnaast blijft het raadselachtig waarom de rangorde na 1795 vrijwel niet meer veranderde.

Met betrekking tot de thematiek die bij de bespreking van de zeven periodes ter sprake kwam viel het volgende op. Bij de circulerende verklaringen werd de uitzonderlijkheid van de Hollandse steden in de Europese context meermaals benadrukt. Zo zette de demografische en economische groei in Holland in de 14de en 17de eeuw door terwijl deze in Europa over het algemeen stagneerde. In de 18de eeuw was juist het omgekeerde het geval. Op de voor 17de eeuws Europa uitzonderlijk monocentrische vorm van de rangorde werd al eerder gewezen, omdat een eenzijdige oriëntatie op één stad over het algemeen pas in de 19de eeuw tot stand kwam. In het westen van Nederland gebeurde dat reeds in de 17de eeuw, in dit geval met Amsterdam. Pas onder de Nederlandse eenheidsstaat kwam juist het tegenovergestelde tot stand, namelijk de polycentrische Randstad.

Sowieso was in de verklaringen regelmatig sprake van één of andere vorm van politieke of bestuurlijke invloed op de concurrentiepositie van één of meerdere steden. Dat gold voor de rol van de middeleeuwse regionale heren, de stedelijke vrijheid ten opzichte van de centrale staat die na de Opstand tot aan de 19de eeuw werd voortgezet en de rol van de ruimtelijke ordening in de tweede helft van de 20ste eeuw. Meestal ging het dan om een bovenstedelijke, zeg maar 'territoriale' overheid die een bonte verzameling aan stedelijke en agrarische gebieden bestuurde, en daarover de soevereiniteit bezat. Verschillen in het stadsbestuur zelf werden niet rechtstreeks genoemd als verklarende factor voor verandering in de hiërarchische verhoudingen tussen de steden.

Des te markanter wordt die constatering in samenhang met de aansluiting van Utrecht bij de eenheidsstaat en de merkwaardige carrière van bestuurlijk centrum Den Haag. De invloed van de bovenstedelijke overheid werd vaak neergezet als een vorm van bevoorrechting, het verlenen van algemene of specifieke competitieve voordelen, die de concurrentiepositie van bepaalde plaatsen binnen een zekere context verbeterde.

De demografische en functionele veranderingen binnen de groep zelf en ten opzichte van de grotere Europese context werden over het algemeen verklaard uit de omstandigheden op de internationale markt. Deze waren voortdurend in beweging en reageerden op een groot aantal factoren zoals demografische groei of krimp, oorlogen, technologische innovaties en de productiewijze. De demografische en functionele ontwikkeling die de steden als gevolg daarvan doormaakten hing uiteraard ook af van de eigenschappen die zij reeds bezaten. Hoe gunstig of ongunstig de concurrentiepositie van een stad was kwam dus voort uit de wisselwerking tussen die eigenschappen en de toestand op de internationale markt. De indruk die door de verklaringen gewekt wordt, is dat door de continue dynamiek op de internationale markt de concurrentieverhoudingen tussen plaatselijke gemeenschappen in brede zin ook voortdurend wijzigden – een invalshoek die sterk aan die van Jacobs doet denken.¹⁹⁹ Zij meende immers dat steden in principe economische wezens zijn die in een continue internationale concurrentiestrijd streven naar een voortdurende verbreding van hun functionele takenpakket, en dat iedere lokale gemeenschap die daarin langdurig succesvol is uiteindelijk een stad wordt. Daarnaast moet worden opgemerkt dat het 'type' bevoorrechting – de manier van overheidsingrijpen die competitief voordeel opleverde voor de concurrentiepositie van een of enkele steden – per periode nogal verschilde. Stads- en stapelrechten, regeringsdeelname of ruimtelijke ordening zijn alle nogal specifiek voor de verschillende typen overheden die in de staatkundige periodes van middeleeuwen, vroegmoderne en moderne tijd over het territorium van de negen steden heersten.

§ 3.2 Hypothese

Wat zijn, op basis van het bovenstaande, de richtinggevende factoren die verklarend kunnen zijn geweest voor de langetermijnverandering in de hiërarchische verhoudingen tussen de (negen) steden die in het landschap van West-Nederland verspreid liggen? En die ervoor zorgen dat hiërarchische verhoudingen met het verstrijken van de tijd een mono- of juist polycentrische vorm aannemen? Al met al lijkt het er sterk op dat op hoofdlijnen twee factoren richtinggevend zijn geweest voor de totstandkoming en verandering in de hiërarchische verhoudingen tussen de over het landschap verspreide steden in het westen van Nederland.

Eenzijds gaat het om de concurrentiepositie van deze steden op de internationale markt. De functionele taakverdeling binnen de groep wordt in de regel verklaard vanuit concurrentieverhoudingen die op hun beurt primair veroorzaakt worden door dynamiek op de internationale markt. Ogenscheinlijk verbeterde of verslechterde de concurrentiepositie van de steden nogal eens zonder dat zich in de eigenschappen van de steden zelf concreet veranderingen voordeden. Veeleer ging het om ontwikkelingen die op verafgelegen territoria plaatsgrepen en die bij wijze van 'toeval' in verbetering van de concurrentiepositie resulteerden. Dat was althans in de 14de eeuw het geval tijdens en na de Zwarte Dood en in de late 16de eeuw na de Val van Antwerpen (1585). Vanwege verschillen in de eigenschappen die de steden reeds bezaten, zoals de bestaande taakverdeling tussen de steden, hun functionele takenpakketten en ontsluiting, profiteerden niet alle centra op dezelfde manier van de dynamiek van de internationale markt. Een groot deel van de verschillen in de ontwikkeling van de afzonderlijke steden, en daarmee het ontstaan van de onderlinge hiërarchische verhoudingen, lijkt daaruit voort te komen. En omdat de veranderingen in concurrentiepositie steeds voortbouwden op een reeds bestaande situatie, kon het cumulatieve eindresultaat een mono-, polycentrische of weer een andere hiërarchische vorm aannemen. Het lijkt in ieder geval niet zo te zijn dat grote steden altijd groter worden, zoals vaak wordt beweerd. Daarvoor veranderde het zwaartepunt in het stedenpatroon te vaak van karakter.²⁰⁰

Een tweede factor die van doorslaggevend belang lijkt te zijn geweest voor de hiërarchische verhoudingen tussen de steden is het 'zetje' dat de bovenstedelijke overheid gaf aan de concurrentiepositie van een of meerdere steden. Dat kon rechtstreeks, door het bewust distribueren van competitieve voordelen zoals stads- en stapelrechten, subsidies, bouwgrond of woningbouwcontingenten, maar mogelijk ook indirect door de institutionele structuur of staatkundige organisatie

van de soevereine overheid, bijvoorbeeld door het toekennen van een rol in de besluitvorming aan de steden zelf. De indruk die daardoor gewekt wordt is dat de overheidsinvloed op de totstandkoming van hiërarchische verhoudingen tussen steden mogelijk een stuk groter en structureler is dan tot nu toe werd aangenomen – of in ieder geval een stuk belangrijker is dan op het eerste gezicht het geval lijkt. Kennelijk wordt de langetermijnverandering van de hiërarchische verhoudingen tussen de in het landschap verspreid liggende steden veroorzaakt door wijziging van de onderlinge concurrentieverhoudingen die voortkomen uit de dynamiek op de internationale markt en de wisselwerking met de eigenschappen van de stedengroep zelf. De (bovenstedelijke) overheid draagt blijkbaar bij aan verandering in die concurrentieverhoudingen door de distributie van zogenoemde competitieve voordelen over haar territorium. De instrumenten die gebruikt werden om steden te bevoorrechten, en waarin de distributie van competitieve voordelen besloten lag, varieerden per staatkundige periode vanwege het verschillende karakter van de respectievelijke overheden. Dat betekent dat de polycentrische verhoudingen in het stedenpatroon van de Randstad, zowel uitgedrukt in het aantal inwoners als in de functionele taakverdeling van de steden, op te vatten zijn als het resultaat van veranderende concurrentieverhoudingen tussen de steden die mede zijn beïnvloed door de bovenstedelijke overheid. Voor de voortzetting van deze studie moet de bovenstaande hypothese omgezet worden in een benadering op hoofdlijnen en een vraagstelling die leidend zijn voor deel II van het onderzoek.

§ 3.3 Benadering en vraagstelling op hoofdlijnen

In het vervolg van dit onderzoek zal ik hiërarchische verhoudingen tussen steden benaderen als een functionele taakverdeling tussen plaatsen die tevens deel uitmaken van een stedelijke rangorde op basis van bevolkingsomvang. In beide gevallen gaat het om hiërarchieën, die bovendien in een onderlinge relatie tot elkaar staan. Ze zijn echter niet rechtstreeks met elkaar inwisselbaar omdat het verband tussen de functies in een profiel en bevolkingsomvang door de tijd heen veranderlijk is. Een bepaald functioneel profiel kan op een zeker moment corresponderen met een rang in de demografische hiërarchie, maar dat verband hoeft niet permanent of structureel te zijn. Hetzelfde functionele profiel kan op een ander moment namelijk een andere plaats in de demografische rangorde betekenen.²⁰¹

201

Zie eventueel nogmaals hoofdstuk 2.

Daarnaast neem ik aan dat die functionele taakverdeling het gevolg is van de verschillende concurrentieposities van de steden ten aanzien van het aantrekken van mensen, bedrijven en instellingen op een internationale markt, waarop plaatselijke gemeenschappen voortdurend met elkaar in concurrentie zijn. Hoe sterk of zwak de concurrentiepositie van een stad is wordt volgens deze invalshoek in hoofdzaak bepaald door geen twee-, maar een drietal factoren. Allereerst gaat het om de wisselwerking tussen (1) de eigenschappen van de plaats zelf enerzijds en (2) de omstandigheden op de internationale markt anderzijds. Daarnaast (3) wordt de Ausgangssituatie van een lokale gemeenschap op de internationale markt nog beïnvloed door een derde factor, namelijk de bijdrage van een soevereine overheid. De indruk die door het herhaaldelijk voorkomen van anekdotes bij de verkenning aan de hand van de *ranksize rule* in hoofdstuk 2 gewekt werd, was dat die bijdrage minder incidenteel (en mogelijk ook wel bepalender) zou kunnen zijn geweest voor de totstandkoming van functionele taakverdelingen tussen steden dan tot nu toe is aangenomen.

Wat echter onduidelijk blijft is op welke manieren de overheid concreet de concurrentiepositie van steden in het westen van Nederland beïnvloed zou kunnen hebben. In het vervolg van dit onderzoek zal ik deze bestuurlijke factor bij de totstandkoming van functionele taakverdelingen tussen steden nader uitwerken. Dit betekent dat de overheidsbijdrage prioriteit krijgt boven de andere twee bepalende factoren – de toestand op de internationale markt en de eigenschappen van de stad zelf – die richtinggevend zijn voor de totstandkoming van functionele taakverdelingen en daarmee voor stedelijke hiërarchie.

Die keuze is verdedigbaar om twee redenen. Allereerst omdat de economische aspecten van stedelijke ontwikkeling van oudsher al veel aandacht hebben gekregen en de literatuur daarvoor dan ook meer aanknopingspunten biedt. Ten tweede omdat juist de bestuurlijke invalshoek naar verhouding vaak buiten beeld is gebleven.²⁰² Mijn ambitie is daarom tweeledig. Allereerst greep krijgen op de wijze waarop de overheid de concurrentiepositie van de negen steden pakweg de afgelopen achthonderd jaar beïnvloed zou kunnen hebben. Het benoemen van de voornaamste eigenschappen daarvan, en de veranderingen die erin zijn getreden, is het hoofddoel van dit onderzoek. Ten tweede wil ik eveneens een indruk krijgen van *hoe* de soevereine overheid daadwerkelijk de functionele taakverdeling beïnvloed heeft door middel van de distributie van zogenoemde competitieve voordelen. Indien mogelijk geef ik een voorlopig antwoord op de vraag of zij daardoor heeft bijgedragen aan de totstandkoming van de polycentrische Randstad. Het tweede deel zal een stuk moeilijker te verwezenlijken zijn dan het eerste, en ik beschouw dit dan ook als een nog groter experiment met een lagere slagingskans dan de verwezenlijking van het hoofddoel.

202

Vergelijk voor een alternatieve visie eventueel de inleiding van **Lucassen en Willems** 2009, *Waarom mensen in de stad willen wonen*, p.7-21. Daar zetten zij uiteen vanuit welke invalshoeken de groei van de stad bekeken kan worden en hoeveel aandacht deze van oorsprong hebben gekregen in de literatuur.

Hoe dit nu aan te pakken? Cruciaal voor het bereiken van het hoofdoel is vanzelfsprekend vooral het aanwijzen van overheidshandelen waarin de distributie van competitieve voordelen besloten lag. Het lijkt verstandig om een beschrijving van verandering in de functionele taakverdeling van de negen steden in de drie 'standaard' staatkundige periodes van middeleeuwen, vroegmoderne en moderne tijd als vertrekpunt voor die zoektocht te nemen. De indruk die in [hoofdstuk 2](#) gewekt werd was immers dat overheden - die over het algemeen een vorm van soevereiniteit bezaten zoals de middeleeuwse (lands)heren, de Statenvergadering en de moderne regering - binnen een bepaalde economische context tot bevoorrechtting konden overgaan, die resulteerde in concurrentieposities waarvan de functionele taakverdeling het gevolg is. De vorm die bevoorrechtting kon aannemen varieerde echter sterk per 'soort' overheid en lijkt op het eerste gezicht verbonden te zijn met de eigenschappen daarvan. Er is dus kennis van de functionele taakverdeling, van de economische context en het gedrag of karakter van de overheid zelf nodig.

De keuze voor deze aanpak vergt enige toelichting. Ik denk dat het buitengewoon lastig zo niet onmogelijk is om veranderingen in de functionele taakverdeling van de negen steden die voortkwamen uit het handelen van de overheid scherp te scheiden van de ontwikkelingen die 'zuiver' voortkwamen uit de dynamiek op de internationale markt. In [hoofdstuk 1](#) bleek ook dat de literatuur weinig eenduidig is over de vraag hoe functionele taakverdelingen zich logischerwijs zouden moeten ontwikkelen als gevolg van verandering in de ruimtelijk-economische context. Het is dus niet zonder meer mogelijk om een schets te geven van de verwachte functionele verandering in de stedengroep, en vervolgens op basis van afwijkingen daarvan op zoek te gaan naar overheidsbijdrage.

Ik noem dit expliciet omdat anomalieën in de ontwikkeling van voorspelde stedelijke hiërarchieën in [hoofdstuk 1](#) vaak de aanleiding waren voor onderzoekers om te wijzen op de mogelijkheid van overheidsinvloed.²⁰³ De indruk die door de analyse van de literatuur wordt gewekt is namelijk niet zozeer dat overheden door middel van ingrijpen de logica van de ruimtelijke economie verstoren, maar eerder dat zij binnen een zekere context een 'zetje' in een bepaalde richting kunnen geven waardoor ontwikkelingen in de functionele taakverdeling, die voortkomen uit de veranderende concurrentiepositie van steden op de internationale markt, een bepaalde vorm aannemen. Overheden kunnen functionele veranderingen van steden bijvoorbeeld wel of niet stimuleren.

Daarom lijkt me het verstandig om verandering van de functionele taakverdeling van de negen steden Utrecht, Amsterdam, Haarlem, Leiden, Delft, Den Haag, Gouda, Rotterdam en Dordrecht als gegeven te beschouwen. De aanwezigheid van een concurrentiepositie op de (internationale) markt wordt immers primair bewezen door de aanwezigheid van een soort activiteit in een bepaalde stad.²⁰⁴

In plaats van het zoeken naar afwijkingen in de 'logische' ontwikkeling van de functionele taakverdeling zal ik een aanpak in vijf stappen hanteren. Daarbij wordt een beschrijving van de taakverdeling als vertrekpunt beschouwd, en dus als eerste stap in de zoektocht naar competitieve voordelen. Vervolgens kan als respectievelijk tweede en derde stap gekeken worden naar de economische context en de politiek-bestuurlijke organisatie waarbinnen de negen steden die taakverdeling ontwikkelden.

Terwijl deze eerste drie stappen in het teken staan van het benoemen van de competitieve voordelen per staatkundige periode, zullen de competitieve voordelen bij de vierde stap afzonderlijk nader toegelicht worden waarbij ik eveneens stil zal staan bij de distributie van die voordelen over de steden in kwestie. Als vijfde stap zal ik voor iedere periode de voornaamste kenmerken en de veranderingen in het totaalpakket van de competitieve voordelen en de distributie daarvan op een rij zetten. Dit is per periode dan ook meteen de concluderende paragraaf. Deze vijf stappen tezamen zouden ten minste moeten voorzien in een antwoord op de hoofdvraag: op welke manieren heeft de soevereine overheid op lange termijn de concurrentiepositie van de negen steden kunnen beïnvloeden?

Om eveneens in de tweede ambitie te kunnen voorzien – het krijgen van een indruk van welk handelen van de overheid daadwerkelijk bijgedragen heeft aan verandering in de functionele taakverdeling en daarmee aan de stedelijke hiërarchie – zal in de vijfde paragraaf ook teruggeblikt worden op een mogelijke samenhang tussen het distributiepatroon van competitieve voordelen enerzijds en de grafiek van de *ranksize rule* anderzijds. Omdat vanwege het verkennende karakter van het onderzoek de kans op nevenconclusies groot is, zullen deze steeds per periode in de vijfde paragraaf benoemd worden.

In de eindconclusie zal ik dezelfde structuur aanhouden als bij de subconclusies per periode in de vijfde paragraaf, maar dan ligt de nadruk vanzelfsprekend meer op de lange termijn en dus op de achthonderd jaar als geheel. Hier zal ik eveneens stilstaan bij de vraag in hoeverre de soevereine overheid nu heeft bijgedragen aan de totstandkoming van de polycentrische Randstad.

§ 3.4 Terminologie

Tot zover de benadering en de aanpak op hoofdlijnen. Voordat ik over ga tot een verdere uiteenzetting van de aanpak – inclus de kanttekeningen en beperkingen – en hoe deze zich verhoudt tot de twee ambities van dit onderzoek, wil ik eerst enkele veelgebruikte begrippen nader toelichten. Het gaat om vier termen, namelijk ‘functionele taakverdeling’, ‘stad’, ‘competitieve voordelen’, en ‘overheid’. Vanwege het verkennende en synthetiserende karakter van dit onderzoek concreetiseer ik de terminologie door middel van een nadere toelichting, bijvoorbeeld door het benoemen van de eigenschappen daarvan.

Wat wordt precies onder ‘functionele taakverdeling’ verstaan? Bij de bespreking aan de hand van *ranksize rule* in hoofdstuk 2 heb ik dat laten afhangen van het beschikbare ‘materiaal’ in de literatuur. Over het algemeen ging het om een breed profiel van functies die niet per se zuiver van elkaar te scheiden zijn, en waarvan onduidelijk is of ze een uitputtend totaalbeeld geeft van de functies die een stad vervult. De literatuur kon zich bijvoorbeeld richten op de sectorstructuur van de bedrijvigheid (lakennijverheid, scheepsbouw, handel, bankwezen) maar ook op het huisvesten van een bevolking van een bepaalde omvang (het wonen, of in bredere zin de verzorgingsfunctie die primair gericht is op de consumptieve behoeften van de lokale bewoners) of van instellingen zonder rechtstreeks winstoogmerk (universiteiten, hoogheemraadschappen, cultuurcentra, overheidsinstellingen). Welk onderscheid relevant gevonden werd, lijkt door de eeuwen heen nogal te verschillen. Het is daarom verstandig om nogmaals voor een pragmatische instelling te kiezen en uit te gaan van de literatuur die in bepaalde periodes beschikbaar is, maar daarbij zo veel mogelijk te streven naar onderlinge vergelijkbaarheid van de stedelijke functionele profielen.

Dan is er het fenomeen stad. Van een stad bestaat geen eenduidige, universeel geldende definitie. Voorlopig blijft dat een goed bewaard geheim. Ook varieert de definitie per periode. Voor de moderne tijd is bevolkingsomvang vaak de doorslaggevende factor, maar wordt doorgaans ook gekeken naar de dichtheid van de bebouwing en een van het omringende platteland afwijkende economische structuur, bijvoorbeeld de aanwezigheid van bedrijven en instellingen met een bovenregionaal bereik.²⁰⁵

205

Voor een verhelderende uiteenzetting van de verschillende definities van de term ‘stad’, zie **Lesger** 1989, *Stedelijke groei en stedensystemen*, p.31. Hij kiest er uiteindelijk voor om de stad te omschrijven als “(...) een concentratiepunt van economische, sociale, politieke en culturele activiteiten die aanleiding geven tot een relatief omvangrijke bevolking, een hoge woondichtheid, een compacte bouwwijze en een eigen mentaliteit en levenswijze van de inwoners.” Een mooie definitie is die van **Harris en Ullman** 1945, *The nature of cities*: “Cities are the focal points in the occupation and utilization of the earth by men”. Voor definities van verstedelijking als proces zie **Kooij** 1981, *What’s in a name*. Een veel gebruikte definitie van verstedelijking als proces is die van **Tisdale** 1942, *The process of urbanization*: “Urbanization is a process of population concentration. It proceeds in two ways: the multiplications of points of concentration and the increase in size of individual points of concentration”.

Voor de middeleeuwen en de vroegmoderne tijd wordt ook een juridische definitie gehanteerd: dan betrof het een lokale gemeenschap, omgeven door een stadsmuur, met een eigen van het ommeland te onderscheiden bestuur en rechtspraak.²⁰⁶

Vanuit mijn optiek is een stad primair op te vatten als een plaatselijke gemeenschap met, in navolging van Jacobs, zekere economische taken en belangen, die gericht is op de stapsgewijze verbreding en vergroting van het takenpakket door middel van imports substitutie.²⁰⁷ De stad onderscheidt zich van andere plaatselijke gemeenschappen door de diversiteit van haar takenpakket en belangen, die vervlochten zijn met die van gebieden die ver buiten haar territoriale machtsbasis liggen. Steden zijn bovendien continu in concurrentie met andere lokale gemeenschappen.²⁰⁸ Dit betekent dat Utrecht, Amsterdam, Haarlem, Leiden, Den Haag, Delft, Gouda, Rotterdam en Dordrecht per definitie altijd met andere plaatselijke gemeenschappen in concurrentie zijn: met steden in het buitenland, elders in Nederland, met elkaar en met de omringende minder stedelijke gemeenten. Immers, iedere lokale gemeenschap die over een langere periode succesvol is in imports substitutie wordt uiteindelijk een stad.²⁰⁹

Competitieve voordelen zijn in dat geval maatregelen, genomen door de overheid, waarvan aangenomen mag worden dat zij de concurrentiepositie van een (of enkele) plaatselijke gemeenschap(pen) ten aanzien van het aantrekken van mensen, bedrijven en instellingen ten opzichte van andere plaatselijke gemeenschappen versterkt. De mate waarin een overheidsmaatregel competitief voordeel oplevert, wordt voor een groot deel bepaald door de *context*. Omdat het effect dat competitieve voordelen uiteindelijk hadden op de concurrentiepositie van een lokale gemeenschap mede afhangt van (veranderingen) op de (internationale) markt, kunnen we van tevoren aannemen dat het beoogde doel niet altijd bereikt werd. Niet alleen omdat men vermoedelijk slechts kon gissen naar de context waarin men ingreep, maar ook omdat deze voortdurend veranderde.

'Overheid' is een vage term. Het begrip behelst in principe niet meer dan een organisatie die gezag uitoefent. In het dagelijks taalgebruik wordt met de term 'overheid' vaak bedoeld op een organisatie die de soevereiniteit over en daarmee het geweldsmonopolie in een afgebakend territorium bezit. Dit betekent dat de bewindvoerders die het hoogste in de interne gezagshierarchie staan althans in theorie geen verantwoording hoeven af te leggen aan een hogere vorm van gezag op datzelfde territorium. Zij kunnen zelfstandig beslissen over het binnen- en buitenlandse beleid.

206 Zie o.a. **Rutte** 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*.

207 **Jacobs** 1984, *Cities and the wealth of nations*.

208 **De Groot e.a.** 2010, *Stad en land*. Zij stellen dat het oprichten van een nieuwe stad, bij een gelijk stedelijk bevolkingsaantal, ten koste zal gaan van de productiviteit van de bestaande steden.

209 **Jacobs** 1984, *Cities and the wealth of nations*.

Overheden zijn dus verbonden aan een gebied, een door institutionele grenzen afgebakende ruimte, en die interpretatie zal ik ook hier volgen: ik leg de nadruk op de soevereine overheid.

Uiteraard maakt de soevereine overheid deel uit van een bredere 'institutionele structuur' op dat territorium - overigens eveneens een vage term - die het geheel van plaatselijke organisaties, geldende regels en gebruiken omvat.²¹⁰ Ook is erop gewezen dat zeker 'nationale' overheden heersen in een territorium dat bestaat uit een verzameling van verschillende ruimtelijk-economische eenheden met daaruit voortvloeiende belangen, waaronder stedelijke.²¹¹ Op dat territorium vindt een voortdurend proces van staatsvorming plaats, waardoor bepaalde belangen en organisaties geïnstitutionaliseerd raken en deel gaan uitmaken van de soevereine overheid. Daarbij geldt dat pas als een overheid prioriteit verkrijgt boven alle andere organisaties in een afgebakend territorium en daarop de overgrote meerderheid van de dwang- of geweldsmiddelen bezit, gesproken kan worden van een 'staat'.²¹² Omdat staatsvorming een proces is en geen toestand, zal de invulling van de term overheid over de achthonderd jaar die dit onderzoek beslaat fluctueren.²¹³ Vanwege het voortgaande staatsvormingsproces zullen gedurende het onderzoek soms partijen aan bod komen die zich gedragen als soevereine overheid maar er formeel (nog) geen onderdeel van zijn. Om die reden zal ik soms de brede term 'bestuurlijke organisatie' hanteren zodat ook deze besproken kunnen worden.

Als de soevereine overheid overging tot een reeks samenhangende maatregelen kan gesproken worden van een gevoerde politiek of 'beleid'. Over het algemeen lijkt het voornaamste motief van overheden om plaatselijke gemeenschappen te bevoorrechten ten opzichte van andere het maximaliseren van de belastinginkomsten te zijn. Weliswaar konden aan het gedrag ten aanzien van steden ook wel andere motieven ten grondslag liggen. Zo hebben bijvoorbeeld landsheren in de middeleeuwen gepoogd hun territorium ten opzichte van concurrenten af te bakenen door steden te stichten en boden ze tegenwicht aan succesvolle steden aan de andere zijde van de grens door wat van hun succes 'af te snoepen'.²¹⁴ Eveneens konden overheden gebieden bevoorrechten om steun te verkrijgen voor hun bewind.²¹⁵

-
- 210 **Van Zanden** 1997, *Een klein land in de 20^{ste} eeuw*.
- 211 **Jacobs** 1984, *Cities and the wealth of nations*.
- 212 **Tilly** 1992, *Coercion, capital and European states*.
- 213 **Stuurman** 1995, *Staatsvorming en politieke theorie*.
- 214 **Rutte** 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*.
- 215 **Jacobs** 1984, *Cities and the wealth of nations*, p.194: "Furthermore, subsidy programs are not necessarily always compassionate (...) governments use them to stay into office".

Het bevoorrechten van bepaalde gebieden hoefde dus niet per se economisch-financieel dan wel fiscaal gemotiveerd te zijn (of met andere woorden als primair oogmerk gericht te zijn op het realiseren van economische expansie), maar lijkt eerder regel dan uitzondering. Zo poogden middeleeuwse landsheren door middel van de verlening van stads- en stapelrechten hun inkomsten te vergroten.²¹⁶ Ook Jacobs meende dat de belastingbijdrage de voornaamste reden was van overheden om *primate cities* stelselmatig te bevoorrechten.²¹⁷ Dit pleit ervoor om bij overheidshandelen waarin de distributie van competitieve voordelen besloten lag – en dan vooral in de derde stap, waarbij de politiek-bestuurlijke organisatie beschreven wordt – de focus zo veel mogelijk te beperken tot de specifieke omgang met steden en daarnaast de nadruk te leggen op het economisch beleid of handelen in brede zin.

§ 3.5 Structuur en uitwerking

Wat behelst de voorgestelde aanpak in vijf stappen nu precies en hoe staan deze in dienst van de twee ambities van dit onderzoek? En wat zijn de kanttekeningen en beperkingen ervan? De eerste drie stappen, waarin de onderwerpen van de functionele taakverdeling, de economische context en de politiek-bestuurlijke organisatie besproken worden, staan primair in dienst van het aanwijzen van de competitieve voordelen. Zij krijgen ieder vorm als aparte paragraaf, waarbij elke paragraaf steeds de opmaat tot de volgende is. Het uiteindelijke doel is om het handelen van de soevereine overheid, waarin de bevoorrechting of benadeling van plaatsen binnen een voortdurend veranderende context besloten lag, aan te wijzen en hier concrete competitieve voordelen uit te destilleren. In de vierde paragraaf worden die voordelen nader uitgewerkt. Zoals reeds genoemd betekent dit dat stilgestaan wordt bij de concrete eigenschappen van de soevereine overheid en de verdeling van de genoemde voordelen in die periode.

Het gecompliceerde van deze methode is dat de te bespreken materie omvangrijk is. Ik zal echter steeds de bij de *ranksize rule* besproken thema's als houvast gebruiken. Daarnaast verwacht ik dat nadere afbakening geleidelijk zal optreden, en dat inzichten en thema's die bij de behandeling van eerdere periodes naar voren komen ook in de latere tijdvakken behandeld kunnen worden. Eveneens zou de drietrapsraket van de paragrafen, die de functionele taakverdeling als opmaat gebruikt, ervoor moeten zorgen dat de geselecteerde thema's relevant zijn voor het onderzoek.

216 Rutte 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*.

217 Jacobs 1984, *Cities and the wealth of nations*.

Bij de eerste stap wordt een schetsmatige beschrijving van verandering in de functionele taakverdeling van de steden gegeven. De bedoeling is dat hier een beeld ontstaat van die aspecten die voor de concurrentiepositie van de steden van belang waren, en waarop overheidsinvloed dus effect kon sorteren. Dit biedt vervolgens aanknopingspunten voor de beschrijving van de economische context als tweede stap. Ook hier wordt het accent zo veel mogelijk gelegd op aspecten die van belang waren voor de concurrentiepositie van steden. Dat kan, zoals reeds ter sprake kwam, door een schets op hoofdlijnen te geven wat volgens de literatuur factoren zijn die van invloed waren op de concurrentieverhoudingen in het algemeen en op die van de steden in het bijzonder.

Dit biedt vervolgens weer aanknopingspunten voor de derde stap van de politiek-bestuurlijke organisatie, waar een beeld wordt geschetst van wat voor middelen of instrumenten de overheid binnen de geschetste economische context daarvoor tot haar beschikking had. De opgave van deze stap is om wel kort in te gaan op het karakter van de overheidsorganisatie, maar niet uit te wijden over alle eigenaardigheden en kwetsbaarheden per periode. Kortom ik beperk de toelichting zo veel mogelijk tot het gedrag van de overheid dat relevant was voor de steden. De volgende vragen zijn leidend: hoe ontwikkelde de functionele taakverdeling van de negen steden zich? Welke aspecten werden van belang geacht voor de concurrentieverhoudingen op de internationale markt in brede zin en voor de steden in het bijzonder? Waar kon de soevereine overheid invloed uitoefenen? Welke middelen en instrumenten stonden haar daartoe ter beschikking?

Het eindresultaat van de eerste drie paragrafen bestaat uit het benoemen van het handelen van de soevereine overheid waarvan het gezien de economische politiek-bestuurlijke context aannemelijk is dat het voordeel voor de concurrentiepositie van steden kon opleveren. Ik zal de nadruk leggen op stimulerende 'instrumenten', maar het is heel goed mogelijk dat ook ander handelen van de soevereine overheid van invloed was. Daarnaast is het niet ondenkbaar dat bepaalde vormen van overheidshandelen juist negatief waren voor de concurrentiepositie van steden. Als dat het geval is zal ik deze competitieve nadelen benoemen, maar in principe leg ik de nadruk op de voor- boven de nadelen.

Gevolg hiervan is dat de competitieve voor- en nadelen in de vierde paragraaf verder geconcretiseerd worden, door ze onder te verdelen in verschillende typen en deze afzonderlijk te bespreken. Sommige fenomenen zullen waarschijnlijk herhaaldelijk ter sprake komen. Niet alleen omdat één overheidsmaatregel soms meerdere competitieve voordelen in zich herbergde, maar ook omdat wat voor de ene stad voordelig was tegelijkertijd ten koste van andere steden kon gaan. Voor het overzicht zal ik de competitieve nadelen steeds als laatste bespreken.

Bij de bespreking daarvan vormen de volgende vragen de leidraad: wanneer werden ze gegeven, en aan welke steden? Het eindresultaat per subparagraaf is dus steeds een typering, een periodisering en een indruk van de distributie van een competitief voordeel. Alleen als de literatuur dat toelaat, zal ik eveneens benoemen welke steden die competitief voordeel van de soevereine overheid hadden daar ook werkelijk van profiteerden. Het uitwerken van de competitieve voordelen per periode

biedt overigens ook de mogelijkheid een vergelijking te maken tussen het handelen en de instrumenten per periode. Overigens bestaat de mogelijkheid dat algemeen handelen van een andere partij dan de soevereine overheid in de literatuur verklarend wordt bevonden voor de functionele ontwikkeling van de steden. Het kan eveneens voorkomen dat zo'n partij zelf een doorslaggevende rol speelde bij de concrete distributie van een competitief voordeel. Dit valt in principe buiten het bereik van deze studie, maar ik zal daar uiteraard wel op wijzen als de gelegenheid zich voordoet.

Vervolgens zal ik in de vijfde paragraaf, die tevens de conclusie is, een overzicht geven van het totaalpakket aan maatregelen dat de soevereine overheid per periode genomen heeft, feitelijk de optelsom van de afzonderlijk besproken competitieve voordelen. Daarin zal ik de voornaamste veranderingen in de eigenschappen en de distributie van het totaalpakket benoemen. Allicht is de kritische lezer opgevallen dat met uitzondering van de vierde paragraaf, waarin ook het distributiepatroon van de competitieve voordelen en waar mogelijk zelfs het effect ervan besproken wordt, de meerderheid van de paragrafen in dienst staat van de hoofdambitie van dit onderzoek: het benoemen van de manieren waarop de overheid gedurende een langere periode invloed kon uitoefenen op de concurrentiepositie van steden en waar mogelijk trends aanwijzen. Maar we zijn uiteraard ook nieuwsgierig naar welk overheidshandelen nu vermoedelijk écht effect had op de functionele taakverdeling. Die twee ambities komen in de vijfde paragraaf bij elkaar.

Bij wijze van terugblik zal ik steeds de periodisering uit [hoofdstuk 2](#) naast de verandering in de functionele taakverdeling van de steden leggen en deze op hoofdlijnen vergelijken. Daaruit blijkt dan waar het totaal van het handelen van de overheid samenvalt met de veranderingen in de functionele taakverdeling, en waar dat juist niet het geval is. Daarbij zal ik uiteraard de nadruk leggen op het identificeren van de overheidsbijdrage aan de meest markante veranderingen in de stedelijke hiërarchie. Waar mogelijk zal ik hier benoemen welke overheidsmaatregelen blijkbaar het grootste effect hadden op verandering in de stedelijke hiërarchie. Er is uiteraard een kans dat, juist vanwege het verkennende karakter, aan de hand van de bespreking van de eigenschappen, de distributie en de periodisering van de competitieve voor- en nadelen soms constatering gedaan kunnen worden die ietwat terzijde staan van de hoofdambitie van dit onderzoek, maar wel de moeite waard zijn om te benoemen. Deze nevenconclusies zal ik in de vijfde paragraaf steeds als laatste bespreken.

Het is niet de bedoeling om een uitputtend totaalbeeld te geven van alle verschillende manieren waarop de overheid in achthonderd jaar de concurrentiepositie van negen steden afzonderlijk bewust en onbewust beïnvloed heeft. Niet alleen omdat de materie complex is, maar ook omdat het om zeer veel gegevens gaat die vermoedelijk niet allemaal in secundaire literatuur behandeld worden. Eveneens wordt historische literatuur per periode over het algemeen gekenmerkt door een zekere beeldvorming in de tradities en gebruiken waarmee de stof beschreven wordt. Dit belemmert een eenduidige bespreking van verandering in de functionele taalverdeling, de economische context en de politiek-bestuurlijke organisatie over de gehele

onderzoekperiode. Maar er zit weinig anders op dan daar bewust van te zijn, een speelse aanpak te hanteren en de beperkingen per periode te benoemen. Ik zal daar in de volgende paragraaf verder op ingaan.

Deze studie is een verkenningstocht en de resultaten zullen daarom niet nauwkeurig genoeg zijn om harde uitspraken te doen over een verband tussen de functionele taakverdeling van de steden en het handelen van de overheid. Een echte beleidsevaluatie zal het dus niet worden. De primaire ambitie van dit onderzoek is om meer greep te krijgen op één van de factoren die van invloed is op verandering in stedelijke hiërarchie, namelijk het handelen van de soevereine overheid. De inventarisatie van de overheidsmaatregelen en de voornaamste veranderingen daarin zijn daarom in principe het eindresultaat van deze verkenning. Het is verleidelijk om met behulp van het distributiepatroon van de competitieve voordelen verandering in de stedelijke hiërarchie te verklaren. Dat is hier niet aan de orde. Niet alleen is dat een cirkelredenering, maar ook blijven dan andere factoren die eveneens van invloed zijn geweest op de concurrentiepositie van steden buiten beschouwing.²¹⁸ Ik ben me ervan bewust dat de experimentele aanpak van deze studie risico's kent. Bij langetermijnonderzoek dreigt altijd het gevaar nuances over het hoofd te zien en zaken te simplificeren. De meerwaarde zit dan ook in het benoemen van de continuïteit in een historisch fenomeen op hoofdlijnen.

§ 3.6 Afbakening van het materiaal

Gezien de invalshoek, waarin de rol van de overheid centraal staat, ligt het voor de hand om bevoorrechting in de drie 'standaard' staatkundige periodes te behandelen. Bovendien bleek uit de beschrijving van de demografische rangorde van de *ranksiz rule* dat de dominante veranderingen in de stedelijke hiërarchie volgen op de staatkundige omwentelingen tijdens de Opstand (van 1568 tot 1588) en de Franse Tijd (1795 tot 1813).²¹⁹

-
- 218 Zoals eerder opgemerkt is het niet mogelijk om de bijdrage van overheidshandelen aan verandering in de functionele taakverdeling zuiver te scheiden van ontwikkelingen die primair het gevolg waren van de wisselwerking tussen eigenschappen van de stad enerzijds en de toestand op de internationale markt anderzijds. Maar dat betekent natuurlijk ook dat het relatieve belang van de drie factoren 'eigenschappen', 'context' en 'overheidshandelen' ten opzichte van elkaar in verklaringskracht niet gewogen kan worden. De terugblik in de vijfde paragraaf is er dus *alleen* om te kijken naar een mogelijk schijnbare samenhang tussen overheidshandelen en verandering van de demografische hiërarchie en de functionele profielen van de steden, uitgaande van de theoretische situatie dat er geen andere factoren meespelen.
- 219 Voor de Nederlandse Opstand heb ik de periode van 1568 tot en met 1588 aangehouden. De Opstand begint dan bij de Slag bij Heiligerlee en eindigt bij het vertrek van de graaf van Leicester, als de Staten-Generaal van de opstandige gewesten besluiten zelfstandig verder te gaan als soevereine overheid.

Vanwege de nadruk die bij de behandeling van de literatuur aan de hand van de *ranksie rule* gelegd werd op overheidsvormen die de soevereiniteit op het territorium van de negen steden bezaten, is de focus beperkt tot het allerhoogste overheidsniveau. Daardoor vallen lagere overheden of niet- overheidsgebonden organisaties, die evengoed van invloed zijn geweest op de ontwikkeling van de steden, automatisch buiten beeld.²²⁰

Die indeling in staatkundige periodes kent overigens geen scherpe scheidslijnen. Vaak is het buitengewoon moeilijk om precies aan te wijzen wanneer de ene overheidsvorm overging in de andere, omdat daar decennialange ontwikkelingen aan voorafgingen waarin de transformatie van de staatkundige organisatie in een stroomversnelling raakte. Zowel de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden als het Koninkrijk der Nederlanden kwamen voort uit een langdurige periode van institutionele experimenten en bestuurlijke onduidelijkheid. Voor de dynamische landsheerlijke periode, waarin door successieconflicten en huwelijkspolitiek gewesten met verschillende institutionele structuren voortdurend bij elkaar gevoegd werden, is het al helemaal lastig om scherpe scheidslijnen te trekken. Om die reden houd ik ongeveer de jaartallen aan zoals die bij de bespreking van de demografische rangorde gehanteerd werden: de periodes eindigen daar waar de voorgaande overheidsvorm ten onder ging. Voor de middeleeuwen was dat circa 1560 en voor de vroegmoderne tijd circa 1795. Het is lastig om af te bakenen welke thema's precies behandeld moeten worden bij de bespreking van de functionele profielen van de negen steden. In dit onderzoek wordt immers alleen secundaire literatuur gebruikt, met name overzichtswerken zoals stadsmonografieën en –atlassen.²²¹ Het is niet ondenkbaar dat de versnippering in de literatuur die in [hoofdstuk 1](#) aan de orde kwam ervoor zal zorgen dat het flink puzzelen wordt om allereerst tot een zinnige beschrijving en vergelijking van de functies in de negen steden te komen. Voor het verre verleden zijn veel gegevens überhaupt niet voorhanden omdat het bronnenmateriaal nu eenmaal beperkt is. De geschiedschrijving is daarom gebaseerd op zeer schaarse geschreven bronnen die meestal alleen conflictsituaties behandelen, met als gevolg een anekdotische geschiedschrijving. Voor de 19de en 20ste eeuw is er eerder een overdaad aan materiaal, maar hier geldt dat de meerderheid daarvan (met name archieven) slechts sporadisch ontsloten of verkend is. Ik zal daarom een pragmatische aanpak hanteren en zo goed en kwaad als mogelijk vergelijkbare aanknopingspunten zoeken in het beschikbare materiaal.

220 Gedurende het grootste gedeelte van de besproken periode werd het territorium van Utrecht overigens bestuurd door een andere soevereine overheid dan die van Holland waardoor de bestuurlijke geschiedenis daarvan afwijkt. Vanwege de beperkte hoeveelheid tijd heb ik deze min of meer buiten beschouwing gelaten. Wel zal ik steeds enkele regels wijden aan de meest pregnante verschillen tussen de soevereine overheid in Holland en Utrecht.

221 Overigens is er voor slechts één van de hier besproken negen steden – Delft – geen stadsmonografie beschikbaar. Delfts ontwikkeling heb ik daarom samengesteld uit andere literatuur.

Dankzij de verkenning op hoofdlijnen met behulp van de bevolkingsgrafieken in deel I staan we niet geheel met lege handen. Allereerst biedt de bevolkingsontwikkeling in alle periodes houvast. Ook kan dankzij het cartografische werk van het *Randstad Holland in kaart*-project voor vrijwel alle periodes teruggegrepen worden op de expansie van het bebouwde oppervlak, de aanleg van infrastructuur en in sommige gevallen ook op een analyse van de eigenschappen van dergelijke uitbreidingen. Naast demografie en fysieke ontwikkeling heb ik via de dominante thema's in de literatuur gepoogd de stedelijke profielen te typeren. Daarbij heb ik er naar gestreefd om voor de drie periodes vergelijkbare thema's te vinden, ondanks het gegeven dat de literatuur niet overal dezelfde uitgangspunten hanteert.

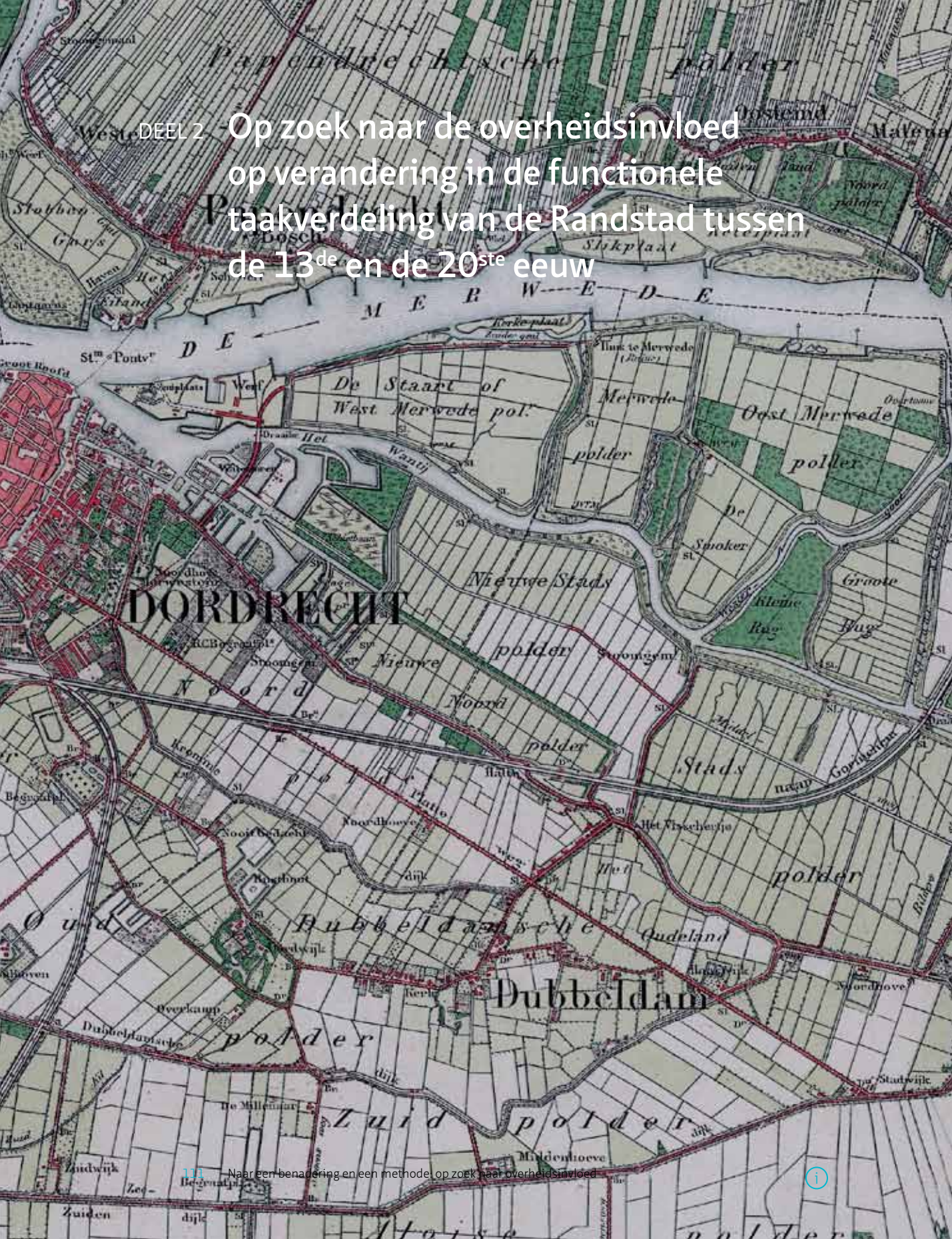
Dat geldt overigens zowel voor de overzichtsliteratuur als voor de stadsmonografieën. Voor de middeleeuwen en de vroegmoderne tijd ligt de nadruk namelijk op de diversiteit van economische activiteiten in de stad (de sectorstructuur) en het voorkomen van langeafstandsbetrekkingen (de handelsrelaties), en deze zal ik dus ook als leidraad gebruiken. Maar omdat de steden in de moderne tijd vele malen groter worden, en een ingewikkelder interne geleding krijgen, wordt hier juist de nadruk gelegd op de aanwezigheid van één of meerdere clusters van dominante bedrijvigheid in een stad, en wordt onderscheid gemaakt tussen een regionale, nationale of internationale oriëntatie daarvan.²²² Zeker bij de grotere steden met een internationaal profiel worden de lokale of regionale functies zoals detailhandel, onderwijs en dergelijke die waarschijnlijk eveneens aanwezig zijn, min of meer buiten beschouwing gelaten. Dat is nu eenmaal een gegeven en er zit niets anders op dan de beperkingen en eigenaardigheden per periode te benoemen.

Daar staat tegenover dat vanwege het verkennende karakter van dit onderzoek in principe ook met een schetsmatige karakterisering van de functionele profielen volstaan kan worden. Overigens zal ik in deel II per staatkundige periode apart toelichten naar welke kenmerken ik heb gekeken om tot een beschrijving van de functionele taakverdeling te komen. Om de leesbaarheid te vergroten heb ik bij de bespreking van verandering in de functionele profielen van de steden cesuren aangewezen, waarmee een chronologie in de structuurverandering van de taakverdeling is aangebracht.

222

Zie voor een vergelijkbare constatering ten aanzien van de grote veranderingen in de steden in de moderne tijd bijvoorbeeld het overzichtsartikel van **De Klerk** 2010, Verstedelijking 5.0.





DEEL 2 Op zoek naar de overheidsinvloed op verandering in de functionele taakverdeling van de Randstad tussen de 13^{de} en de 20^{ste} eeuw





Afbeelding 4.1
De negen steden in het landschap aan het einde van de 15de eeuw.



4 De middeleeuwen: overheidsinvloed in de gewesten vanaf 1200 tot 1560

De late middeleeuwen zijn van de drie staatkundige periodes die in deze studie behandeld worden de meest complexe. Dat komt allereerst omdat het de langste periode is – zo'n drie en een halve eeuw, terwijl de andere slechts twee tot twee en een halve eeuw beslaan – maar ook omdat er voor het verre verleden relatief weinig materiaal beschikbaar is om heldere uitspraken te doen over de drie te behandelen hoofdthema's van de functionele taakverdeling van de steden, de economische context en de politiek-bestuurlijke organisatie. Daarnaast vormen de middeleeuwen het startpunt van het toepassingsgerichte deel van de studie, waarin moet blijken in hoeverre de methode die ik in deel I geformuleerd heb in de praktijk hanteerbaar is. Voor de functionele taakverdeling geldt dat als er melding wordt gemaakt van een vorm van bedrijvigheid, vaak onbekend is wat de omvang ervan was en of het om een structureel of incidenteel bestaansmiddel in de steden ging: heldere en onderling vergelijkbare cijfers zijn veelal afwezig. Daarom heb ik aandacht besteed aan omvang van het bebouwde oppervlak, de kenmerken van de stadsplattegrond, en aan wat we de diversiteit van de 'sectorstructuur' zouden kunnen noemen – de diversiteit van economische activiteiten in de stad. Daarnaast is gekeken naar langeafstandsbetrekkingen (handelsrelaties) en bevolkingsomvang.

Omdat het ritme in de ontwikkeling van de stad Utrecht en zijn Hollandse collega's sterk verschilde, heb ik ervoor gekozen om het functionele profiel van deze stad afzonderlijk te behandelen. Het late ontstaan en de groei van de Hollandse steden in de 13de en 14de eeuw vormden het sluitstuk van de eerste verstedelijkingsgolf die vanaf de 11de eeuw in de Noordelijke Nederlanden was opgetreden. De economische structuur in de veengebieden, die voor een groot deel tot het Hollandse gewest zouden gaan behoren, vertoonde gedurende de grote ontginning dan ook kenmerken van een zogenaemde *frontier-economy*.²²³ Deze gebieden volgden een andere chronologie in het ritme van hun economische ontwikkeling dan regio's die al langdurig intensief bewoond waren, zoals dat voor grote delen van het Sticht het geval was.²²⁴

223 De Graaf 1996, De Stichtse conflicten, p.109; Van Bavel en Van Zanden 2004, The jumpstart.

224 De bisschop was overigens zowel religieus als wereldlijk heerser. Het gebied waarover hij religieuze macht had – zijn bisdom – was veel groter en uitgestrekter dan het territorium waarop hij eveneens wereldlijke macht uitoefende. Het bisdom wordt doorgaans met de naam 'Utrecht' aangesproken terwijl dat deel van het territorium waarop hij wereldlijk heerser was in de middeleeuwen met de naam 'het Sticht' wordt aangeduid. Het Sticht bestond uit het grootste deel van de huidige provincie Utrecht terwijl het huidige Overijssel en Drenthe plus de stad Groningen als het Oversticht bekend stonden.

De onaantrekkelijke venen in het schemergebied tussen de invloedssferen van de bisschop van Utrecht en de graaf van Holland werden pas relatief laat – tussen 1000 en 1300 - in ontginning genomen als gevolg van demografische en economische groei, die al in de 11de en 12de eeuw had geresulteerd in de stadsvorming stroomopwaarts langs de grote rivieren. Voor die tijd was het gebied van de negen steden dus zeer schaars en fragmentarisch bevolkt, met concentraties van prestedelijke nederzettingen langs de binnenduinenrij en op hogere rivierruggen.²²⁵ Utrecht, gelegen op de overgang van de zandgronden en veenmoerassen, was in 1200 al een forse stad, dus voordat stedelijke bewoning in Holland enige betekenis kreeg. Uiteraard zal ik waar dat nodig is verwijzen naar verschillen of overeenkomsten met het functionele profiel van de stad Utrecht. Overigens moet opgemerkt worden dat Amsterdam, Gouda en Rotterdam pas in de loop van de 13de en 14de eeuw definitief tot het rechtstreeks door de Hollandse graven bestuurde domein gingen behoren.²²⁶

§ 4.1 Verandering in de functionele taakverdeling van de steden

§ 4.1.1 De stad Utrecht (tot halverwege 16de eeuw)

Omdat in Holland pas gedurende de 12de eeuw handelsnederzettingen met een eigen meer dan zelfverzorgende nijverheid voorzichtig tot ontwikkeling kwamen, was Utrecht aan het begin van de 13de eeuw verreweg de volrijkste en economisch veelzijdigste stad in het huidige westen van Nederland.²²⁷ De wortels van de stad gaan terug tot in de Romeinse tijd. In de eerste eeuw na Christus was langs de Rijn een serie forten gebouwd waarvan er één *Trajectum* genoemd werd en die ter plaatse van de huidige Domkerk lag. Of deze plek na de ineenstorting van het Romeinse Rijk verlaten werd blijft onduidelijk, maar sinds de 7de eeuw was het een Frankische uitvalsbasis,

225 Zie bijvoorbeeld **Borger e.a.** 2011, Twaalf eeuwen ruimtelijke transformatie.

226 **Janse** 2002, Een in zichzelf verdeeld rijk. Voor Rotterdam zie **Van der Schoor** 1999, Voorgeschiedenis Rotterdam, vooral p.33. Delen van de nederzetting Rotterdam (het Bokelsambacht) vielen onder het leengoed van het adellijk geslacht Bokel. Toen de laatste daarvan in 1333 of 1334 overleed vervielen deze lenen aan de Hollandse grafelijkheid. Voor Amsterdam zie **Speet** 2004, Een kleine nederzetting.

227 **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland, p.91.

gelegen op de splitsing van Rijn en Vecht en op de grens tussen het Frankische en Friese koninkrijk, van waaruit de kerstening van de Friezen werd ondernomen.²²⁸

In de 11de eeuw was Utrecht een centrum van internationale handel met het Rijnland, Engeland en Scandinavië. Daarnaast was het vermoedelijk ook een regionaal centrum, want naast de vier jaarmarkten die vanaf 1100 werden gehouden was er tot 1391 ook een wekelijkse zaterdagsmarkt. Over het algemeen wordt aangenomen dat Utrecht pas een handelsnederzetting werd in de 10de eeuw, toen het nabije Dorestad mede door de invallen van de Noormannen verdwenen was.²²⁹ Sinds de tiende eeuw verkreeg de plaats rechten die stedelijk aandoen, zoals het munt- en tolrecht. Daar werden in de 12de eeuw stadsrechten en gedeeltelijke vrijstelling van tolbetaling (1122) door keizer Hendrik V aan toegevoegd.²³⁰

Waarschijnlijk was de stedelijke ontwikkeling van Utrecht onder andere een *spin-off* van zijn dubbele bestuursfunctie. Het huisvestte immers de zetel van de bisschop, die niet alleen religieus heerser van grote delen van de Noordelijke Nederlanden was, maar ook als wereldlijk heerser en zodoende als leenheer door de overige wereldlijke heersers werd erkend. Vanaf het begin van de 11de eeuw bezat de stad ook een keizerlijke palts, een paleis waar de Duitse keizer, die het hoogste gezag vertegenwoordigde, tijdens werkbezoeken kon vertoeven. De bisschop, zijn geestelijken, ambtenaren en soldaten vormden waarschijnlijk een afzetmarkt voor vreemde kooplieden en de opbrengsten van de bisschoppelijke domeinen werden te Utrecht op de markt gebracht, wat de handel verder versterkte.²³¹ Datzelfde zal voor de vijf kapittels, ieder met een eigen kerk en grootgrondbezitters in de regio - van de Dom, de Pieterskerk, de Janskerk, de Sint-Salvatorkerk en de Mariakerk - gegolden hebben. Rond het midden van de 12de eeuw zou de stad economisch op haar hoogtepunt zijn geweest, toen Vlaamse kooplieden uit Frankrijk en Engeland goederen uitwisselden met Scandinavische schippers. Ook de eigen, in de stad gevestigde, kooplieden dreven een levendige handel langs de Rijn. Veelvuldig bezoek van de Engelsen, Duitsers en Friezen voltooide het beeld van de bedrijvigheid langs de kaden van de Oudegracht. De rijke weidegronden en vruchtbare akkers van de gedeeltelijk ontgonnen omgeving leverden daarnaast een stroom van producten aan de bisschopsstad.²³²

228 **Renes** 2005, *Historische atlas Utrecht*.

229 **Struick** 1984, Opkomst, onder andere p.26 en 29.

230 **Maarschalkwereld** 1997, 'Het sociale en economische leven', p.283-9; **Renes** 2005, *Historische atlas Utrecht*; **Van Vliet** 2000, De stad van de burgers, vooral p.73-77. Tolvrijstelling van de Utrechtse markttoel gold voor hen die een bijdrage leverden aan de bouw van de stadsmuur, die als gevolg van het verleende stadsrecht aangelegd mocht worden.

231 **Renes** 2005, *Historische atlas Utrecht*; **De Graaf** 1996, De Stichtse conflicten, p.109.

232 **Struick** 1984, Opkomst, p.50

Over het algemeen wordt aangenomen dat de teruggang van de internationale handel als aandeel van de economische bedrijvigheid al in de 12de eeuw inzette, waarschijnlijk als gevolg van de verzanding van de Oude Rijn.²³³ Voor het kruisende verkeer in de driehoek Engeland, Duitsland en Scandinavië werd de stad daardoor minder aantrekkelijk. Daardoor kon Dordrecht in de 12de eeuw Utrechts functie als voornaamste intermediair in de expanderende wijnhandel tussen Engeland en het Rijnland overnemen, en verhuisden Hamburgse bierimporteurs in de 13de eeuw naar Amsterdam.²³⁴

Exemplarisch voor de problemen met de bereikbaarheid zijn de ingrepen die ervoor moesten zorgen dat Utrecht in het noorden met de Zuiderzee en in het zuiden met de Lek en de Hollandse IJssel verbonden bleef. In 1122 was dat de Vaartsche Rijn en in 1289 de Nijervaart naar Vreeswijk, hoewel rechtstreekse toegang naar de Lek in de regel nog door een dam belemmerd werd. In 1373 werd dat euvel opgelost door de aanleg van een schutsluis bij Vreeswijk ([Afbeelding 4.2](#)).²³⁵

Desondanks zou de stad in de 14de eeuw zijn teruggevallen tot 'de nederige functie van regionaal marktcentrum' omdat de internationale handelspositie, als gevolg van concurrentie uit Holland, zou zijn verdwenen.²³⁶ Na de 13de eeuw breidde de stad zich ook nog maar beperkt uit ([Afbeelding 5.2](#)).²³⁷

De vraag is echter hoe nederig die positie was. Ondanks de sombere toonzetting in de literatuur ten aanzien van de stedelijke economie van Utrecht heeft het toch nog tot de 16de eeuw geduurd voordat het zijn voorsprong in bevolkingsomvang definitief moest prijsgeven aan Amsterdam.²³⁸ In de 14de eeuw – dus toen de Utrechtse handel overvleugeld werd door de Hollandse – groeide de bevolking immers van circa 5500 naar maar liefst 13.000 zielen.²³⁹ En de beroemde werfkelders langs de Oudegracht werden in de loop van de 14de en 15de eeuw aangelegd, werkzaamheden die sinds de tweede helft van de 12de eeuw begonnen waren.²⁴⁰

-
- 233 **De Graaf** 1996, Oorlog om Holland, onder andere p.114.
- 234 **Struick** 1984, Opkomst, p.62; **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland, p.119.
- 235 Zie bijvoorbeeld **Renes** 2005, *Historische atlas Utrecht*, p.16-7.
- 236 **Struick** 1984, Opkomst, p.67.
- 237 **Borger e.a.** 2011, Twaalf eeuwen ruimtelijke transformatie, p.59.
- 238 **Struick** 1984, Opkomst, p.67.
- 239 **Maarschalkerweerd** 1997, Het sociale en economische leven, p.283-9. Zie eventueel [§ 2.2](#).
- 240 **Renes** 2005, *Historische atlas Utrecht*.

Het verdwijnen van de internationale handel was geen rechtlijnig proces geweest, maar deze kreeg wel een steeds anekdotischer karakter: in de jaren na 1470 beleefde de handel via de Vecht nog een opleving.²⁴¹ Gedurende de hele 15de eeuw nam het scheepvaartverkeer de route via Utrecht wanneer de Hollandse binnenvaart was gestremd. Als gevolg van politieke geschillen verplaatste de Hanze haar kantoor vanuit Brugge tussen 1452-1457 naar de stad, iets wat de *Merchant Adventurers* rond 1465 ook deden.²⁴² Dat waren desondanks tijdelijke oplevingen. In de jaren dertig van de vijftiende eeuw reikten de Utrechtse handelsbetrekkingen niet veel verder dan de markten van Bergen op Zoom, Antwerpen, Amsterdam, Amersfoort en Deventer.

Het is waarschijnlijker dat Utrecht zijn bevolkingsgroei in de 13de, 14de en 15de eeuw te danken had aan regionale handel en de groei van de ambachtelijke nijverheid, die deels voor de export produceerden en ook voor de door de ontginningen sterk gestegen agrarische bevolking, die haar waren in Utrecht vermarktte. Vormen van nijverheid die een rol speelden waren bijvoorbeeld de lakenproductie, maar ook de steenbakkerij voor de expanderende bouwindustrie.²⁴³

Lakens vonden een bescheiden afzet in Engeland, maar na 1438 nam deze af als gevolg van concurrentie. De stad was gespecialiseerd in baksteen- en tegelfabricage, beeldhouw- en beeldsnijkunst en geïllustreerde handschriften.²⁴⁴ Utrecht bediende immers van oudsher een koopkrachtige elite die mogelijk na de ontginningen meer te besteden kreeg.²⁴⁵

-
- 241 **Struick** 1984, *Opkomst en geboorte*, p.108. Over het algemeen wordt aangenomen dat onder de binnenlandse rust en veiligheid en internationaal prestige van het Habsburgse Rijk aan het begin van de 16^{de} eeuw economische bloei mogelijk was. In ieder geval tot de tweede helft van de 16^{de} eeuw, toen in de aanloop naar de opstand tegen het bewind van Filips II politieke onrust opnieuw de kop opstak. **Ibelings en Smit** 2002, *Schuiten, puiken en Goudse kuit*, p.109.
- 242 **Van den Hoven van Genderen** 2000, *Op het toppunt van de macht*, in het bijzonder p.172. *The Company of Merchant Adventurers* was een Engelse handelsorganisatie die het monopolie genoot op de Engelse lakenexport. Zie **Blockmans** 2010, *Metropolen aan de Noordzee*, p.575.
- 243 **Van Vliet** 2000, *De stad van de burgers*, p.95-8. De bouw van wallen, stadhuis, lakenhal, tolhuis, waag, parochiekerken, kapellen en stadskastelen gaven een impuls aan de lokale economie. Voor een indruk van de expansie en stagnatie van de bouwindustrie in de Nederlanden in de late middeleeuwen zie **Hurx** 2010, *De particuliere bouwmarkt*.
- 244 **Van den Hoven van Genderen** 2000, *Op het toppunt van de macht*, p.171-2; **Maarschalkweerd** 1997, *Het sociale en economische leven*, p.286. Symptomatisch is mogelijk dat de Utrechtse gilden pogingen gedaan hebben om het economisch leven op het omliggende platteland te reguleren, waarbij ze via stedelijke monopolies op fabricage van of handel in bepaalde producten poogden de vanwege het ontbreken van gildebepalingen goedkopere plattelandnijverheid in de zogenaamde buitengerechten in de stadsvrijheid te onderdrukken.
- 245 **Maarschalkweerd** 1997, *Het sociale en economische leven*, p.130.

En in tegenstelling tot in Holland ontwikkelden zich in zijn directe omgeving nauwelijks andere grote steden.²⁴⁶ Het zou goed kunnen dat dergelijke gespecialiseerde producten in het groeiende Holland afzet vonden, zeker omdat deze in de 14de eeuw alleen in Utrecht verkrijgbaar waren. Pas in de 15de eeuw kwam, mede door de introductie van de boekdrukkunst, productie van geschriften ook voor te Haarlem, Amsterdam, Delft, Leiden en Gouda.²⁴⁷

Tussen de 13de en de tweede helft van de 16de eeuw lijkt Utrecht vanwege het geleidelijke verlies van de internationale handel een minder veelzijdig functioneel profiel te hebben gekregen. Mogelijk speelde daarbij ook mee dat vanaf 1528, toen de bisschop de soevereiniteit van het Sticht afstond aan de Habsburgse vorst, de stad als bestuurlijk centrum minder belangrijk werd.²⁴⁸ Evenwel lijken de verliezen gecompenseerd te zijn door de nijverheid en de verzorging van de sinds de Grote Ontginning (1000-1300) dichterbevolkte regio.

§ 4.1.2 Internationale doorvoer langs de rivieren (13de eeuw)

Haarlem, Leiden en Delft kwamen in de 12de eeuw tot stand als kleine nederzetting rondom grafelijke hoven of domeinen in wat rond 1300 als het Hollandse kerngebied kon worden beschouwd.²⁴⁹ Hoven waren grote landbouwbedrijven, waaraan horigen verbonden waren, die er de grond bewerkten en andere diensten verrichtten. Leiden en Haarlem hadden daarnaast een militaire functie. Nadat de burcht van Rijnsburg in 1047 was vernietigd werd een nieuw exemplaar te Leiden gebouwd. Rond dezelfde tijd zou te Dordrecht eveneens een hof zijn gesticht.²⁵⁰ Omdat Haarlem, Leiden en Delft zich alle drie aan of nabij knooppunten van land- en waterwegen bevonden, is het aannemelijk dat ze vanwege hun strategische ligging militaire en economische

-
- 246 **Renes** 2005, *Historische atlas Utrecht*. Volgens **Maarschalkerweerd** 1997, p.248, waren steden zoals Rhenen en Wijk bij Duurstede waren rond 1500 met circa 2500 inwoners vele malen kleiner. Zie voor een opsomming van andere plaatsen in het Sticht die eveneens stadsrechten hadden **Van Vliet** 2000, *Stad van de burgers*, p.95.
- 247 **Mostert** 2002, *Veelkleurige devotie*, p.186-8.
- 248 **Van den Hoven van Genderen** 2000, *Op het toppunt van de macht*.
- 249 **Zweerink** 2011, *De ruimtelijke volwassenwording*; **Rutte en Zweerink** 2009, *Stadswording in Holland*. Voor de ontwikkeling van het Hollandse kerngebied zie **De Graaf** 1996, *De Stichtse conflicten*, p.24-6. Volgens **Blockmans** 2010, *Metropolen aan de Noordzee*, p.138-9, vormde het Rijnland het oorspronkelijke hart van Holland.
- 250 **Janse** 2002, *Een in zichzelf verdeeld rijk*, p.71-2.

steunpunten van de graaf waren.²⁵¹ Mogelijk waren het plaatsen waar op bepaalde momenten markt gehouden en recht gesproken werd, en waaromheen op basis van pragmatische overwegingen (zoals de nabijheid van een militaire versterking op een strategische en goed verdedigbare plaats met daardoor verhoogde veiligheid en een vergrote kans op afname van agrarische surplusproducten) een agrarische nederzetting ontstond. Gedurende het grootste deel van de middeleeuwen was de Hollandse graaf namelijk een reizend vorst geweest zonder duidelijke residentie, die zich voortdurend tussen de steunpunten van zijn gezag verplaatste.²⁵²

De vraag blijft echter of handel en doorvoer van begin af aan belangrijke bestaansmiddelen vormden of dat het aanvankelijk toch primair om boerennederzettingen ging die met de Grote Ontginning (1000-1300) tot stand waren gekomen.²⁵³ Dat lijkt in ieder geval voor Delft aannemelijk, dat langs de Delf tot stand kwam. Mogelijk gold dat eveneens voor de militaire uitvalsbasis Haarlem en nederzettingen zoals Amsterdam en Gouda, die zich rond 1300 nog in de periferie van het Hollandse graafschap bevonden. Dit laatste duo viel aanvankelijk onder het leengoed van lokale machthebbers. Gouda bevond zich in de heerlijkheid Blois, waarvan betwist kon worden of deze wel tot Holland behoorde. In het begin van de 14de eeuw had graaf Willem III (1304-1337) de heerlijkheid Blois aan zijn broer Jan van Beaumont (circa 1288-1356) verkocht of geschonken. Het gebied waarop Amsterdam ontstond was in leen bij de heren Van Amstel maar viel onder het gezag van de bisschop van Utrecht, hetgeen evenwel bestreden werd door de graven van Holland.²⁵⁴ Amsterdam ontstond waar de Amstel in het IJ stroomde en groeide in de loop van de 13de eeuw uit tot een dijkdorp bij een in 1270 gelegde dam.²⁵⁵ Voor Rotterdam gold een vergelijkbare situatie.²⁵⁶

Bij de stadsuitbreidingen van de 13de eeuw concentreerde de bebouwing zich rondom de belangrijkste handelsroutes en raakten percelen langs het water het eerst bebouwd. De beperkte omvang van de stadsplattegronden en de plaats van de bebouwing suggereren dat vooral de regionale handelsfunctie belangrijk was. Voor Haarlem geldt bijvoorbeeld dat de lokale tol (1253) alleen regionale goederen noemt:

-
- 251 **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland, p.91. Over de marktfunctie van plaatsen in de Maasmonding, zie eventueel **Van der Schoor** 1999, Stad in aanwas, p.28-9.
- 252 Zie onder andere **De Graaf** 2004, De Stichtse conflicten, p.38.
- 253 **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland. Zie eveneens **Rutte en Zweerink** 2009, Stadswording in Holland.
- 254 Voor Gouda zie **Goudriaan e.a.** 2002, Een eigen koers, onder andere p.53. Voor Amsterdam zie **Speet** 2004, Een kleine nederzetting, vooral p.54-8.
- 255 **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland, p.120.
- 256 Vergelijk **Van der Schoor** 1999, Voorgeschiedenis Rotterdam, in het bijzonder p.29-32 en **Kaptein** 2004, Poort van Holland, in het bijzonder p.109-17.

meldingen van goederen die over langere afstand moesten worden aangevoerd dateren pas van de 14de en 15de eeuw. In plaatsen achter de binnenduinrand concentreerde de bebouwing zich eerder langs de land- dan waterwegen, en havens zouden pas bij de 14de eeuwse uitbreidingen een duidelijke rol gaan spelen in de stadsplattegronden. Ook in Rotterdam concentreerde de bebouwing zich eerder langs de Rotte dan langs de Maas.²⁵⁷

De omvangrijkere bebouwing van Dordrecht concentreerde zich, evenals die in Utrecht, in de 13de eeuw juist vooral langs de internationale vaarwegen. Dordrechts functionele profiel is dan ook duidelijker dan dat van de meeste Hollandse steden. Over het algemeen wordt Dordrecht beschouwd als Hollands eerste stad, ondanks het gegeven dat Leiden waarschijnlijk ouder is.²⁵⁸ Leiden was net als Utrecht gelegen aan de Oude Rijn, een belangrijke verkeersader tussen het Rijnland en Engeland. Dit was waarschijnlijk ook de reden waarom de graaf er in de 11de eeuw voor had gekozen om zijn burcht juist hier te bouwen. Op de zuidelijke oeverwal verrees een nederzetting maar wat de functie, afgezien van de militaire, er precies van was is onduidelijk.²⁵⁹ Dat toch Dordrecht de geschiedenis is ingegaan als Hollands eerste stad ligt waarschijnlijk in het verlengde van het verdwijnen van de Utrechtse handel. Nadat de Oude Rijn in de loop van de 12de eeuw zijn functie voor het doorgaande handelsverkeer verloren had ontwikkelde Dordrecht zich van dijkdorp in een veenontginning tot stad, waarbij het profiteerde van de drukke rivierhandel in het mondingsgebied van de Rijn (Lek/Merwede) en de Maas. De wijnhandel tussen Engeland en Keulen expandeerde in deze eeuw en Dordrecht nam de functie van belangrijkste intermediair tussen deze twee markten van Utrecht over. In de 13de eeuw werd de stad ook overslagplaats voor hout, zout en natuursteen. Er bevonden zich gildes voor het snijden van laken en voor het laden en lossen.²⁶⁰ Leiden verloor zijn bestuurlijke functies als militair steunpunt en centrum van muntslag juist in de tweede helft van de 13de eeuw.²⁶¹

Naast de verlegging van de internationale handelsstromen was een ander gevolg van het dichtslibben van de monding van de Oude Rijn bij Katwijk aan het einde van de 12de eeuw, dat de pas ontgonnen veengebieden tussen Holland en het Sticht hun voornaamste mogelijkheid om overtollig water af te voeren verloren. In de eerste helft van de 13de eeuw werden natuurlijke meren en veenstroompjes onderling verbonden. Daardoor ontstonden ten minste twee doorgaande noord-zuid gerichte

257 **Zweerink** 2011, De ruimtelijke volwassenwording.

258 **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland, p.119.

259 Ibidem.

260 Voor een uitgebreidere omschrijving van de mogelijke bedrijvigheid te Dordrecht, zie **Van Herwaarden e.a.** 1996, De betekenis van de oorkonde, p.23 en Nijverheid en handel, p.40-7.

261 **Van der Vlist** 2002, De stedelijke ruimte en haar bewoners; voor Dordrecht zie **Van Herwaarden e.a.** 1996, Handel en tolvoorrechten, p.45.

waterverbindingen en werd niet alleen de afwatering veiliggesteld maar ook de basis voor Hollands infrastructuurnetwerk gelegd (Afbeelding 4.2). Of met de aanleg van begin af aan ook de stimulering van scheepvaart beoogd werd is onduidelijk, want aanvankelijk werd de vaart belemmerd door een groot aantal dammen, dat de overslag van goederen en personen noodzakelijk maakte.²⁶² De totstandkoming van nederzettingen in Holland in de 12de en 13de eeuw ging dus min of meer gelijk op met de aanleg van de noord-zuid georiënteerde afwateringskanalen en waterwegen.

Over de functie van Den Haag bestaat weinig onduidelijkheid. Ook deze nederzetting huisvestte een hof, dat in de 13de eeuw aan aanzien won omdat graaf Willem II († 1256), eveneens Rooms-Koning, er zijn 'Grote Zaal' liet bouwen. Dat betekende echter niet dat er al sprake was van een echte grafelijke residentie. Pas na 1270 raakte Den Haag meer in trek, maar in de regel verbleven de vorsten er zeer onregelmatig.²⁶³ Den Haags uitzonderlijkheid wordt weerspiegeld in zijn plattegrond. De hof vormde de kern van de nederzetting die niet aan een water- maar aan een landweg ontstond.²⁶⁴ In tegenstelling tot de overige Hollandse steden ontving Den Haag in de 13de eeuw geen stadsrecht.

Het ontstaan van de Hollandse steden ging in de regel gepaard met verlening van stadsrechten. Stadsrechten zouden kunnen worden opgevat als aanwijzing voor een zekere economische functie en als bewijs voor economisch draagvlak onder de bevolking, die in ruil de Hollandse graaf iets te bieden had, zoals belastingen en steun bij militaire operaties.²⁶⁵ Dordrecht verkreeg stadsrechten tussen 1200 en 1220, Haarlem in 1245, Delft in 1246, Leiden in 1266 en Gouda in 1272.²⁶⁶ Amsterdam en Rotterdam kregen ze respectievelijk in 1275 en 1340.²⁶⁷ Soms behoorde tolvrijheid binnen het gewest tot de met het stadsrecht verleende privileges. Overigens kon

-
- 262 Voor een uitgebreidere beschrijving van de totstandkoming van het Hollandse infrastructuurnetwerk, zie **Brand** 2011, *Waterwegen en stedelijke belangen*.
- 263 **Janse** 2002, *Een in zichzelf verdeeld rijk*, p.78-9. Sinds de personele unie met Henegouwen die in 1299 ontstond, moest de graaf zijn aandacht verdelen tussen zijn twee graafschappen. Willem III gaf de voorkeur aan Henegouwen en sinds 1346 was de graaf ook nog eens hertog van (Neder-)Beieren. Alleen in de jaren 1389-1404 onder Albrecht van Beieren was Den Haag werkelijk residentie: de graaf verbleef er toen 80% van het jaar.
- 264 **Zweerink** 2011, *De ruimtelijke volwassenwording*, p.152.
- 265 **Rutte** 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*. Vergelijk **Kruisheer** 1988, *Stadsrechtbeoorkondiging*. Kruisheer heeft overigens onder andere over de stadsrechten van Gouda, Leiden, Haarlem en Delft afzonderlijk gepubliceerd.
- 266 **Janse** 2002, *Een in zichzelf verdeeld rijk*, p.91. Over het algemeen wordt het stadsrecht van Geertruidenberg (1213) gezien als de Hollandse stad met de oudste stadsrechten. Ook 's Gravenzande (1246), Alkmaar (1254), Vlaardingingen (1273), Schiedam (1275), Medemblik (1289) en Beverwijk (1298) verkregen hun stadsrechten in de 13^{de} eeuw. De oudste stadsrechten (van voor 1200) zijn niet bewaard gebleven; zie eventueel ook **Kruisheer** 1988, *Stadsrechtbeoorkondiging*.
- 267 **Speet** 2010, *Historische atlas Amsterdam*; **Van de Laar en Van Jaarsveld** 2006, *Historische atlas Rotterdam*.

tolinning ook een bestuurlijke functie van een stad zijn, evenals muntslag. Tolinning speelde bijvoorbeeld een rol in Haarlem (sinds 1253), Dordrecht (1273), Gouda (in ieder geval in 1221) en Amsterdam (tol op uitheems bier, 1323).²⁶⁸ Munten werden in het midden van de 11de eeuw geslagen in de burcht te Leiden en later te Dordrecht.²⁶⁹

Met uitzondering van Dordrecht en Den Haag bestaat er veel onduidelijkheid over de functionele profielen van de steden. Schattingen naar aanleiding van archeologisch materiaal suggereren dat Leiden met 3000 inwoners in 1300 een grotere bevolking bestaansrecht kon bieden dan Delft en Haarlem met ieder 2000, of Gouda en Amsterdam met 1000.²⁷⁰ We zouden kunnen zeggen dat er in de 13de eeuw sprake was van een tweekoppige functionele rangorde waarbij internationale doorvoer via scheepvaart en handel slechts in twee plaatsen op permanente basis geconcentreerd was, namelijk Dordrecht en Utrecht. Omdat de voorlaatste ook nog de functie van zowel bestuurlijk als religieus centrum bezat, en nijverheid huisvestte, had Utrecht het meest veelzijdige functionele profiel. In beide gevallen ontleenden handel en scheepvaart hun bestaansrecht aan de oost-west georiënteerde rivierhandel.

Was in de 13de eeuw met name internationale doorvoer leidend geweest in de economische structuur, in de tweede helft van de 14de eeuw ontwikkelde het Hollandse gewest zich van een internationale doorvoerzone naar een exporteconomie gebaseerd op inheemse producten uit de stedelijke industrie, commerciële landbouw, scheepsbouw en visserij. Zeker tussen 1375 en 1425 groeide de stedelijke economie sterk, waarbij de nijverheid de internationale scheepvaart en handel als het ware voedde.²⁷¹

§ 4.1.3 De opkomst van de exportnijverheid (tot circa 1420)

Als gevolg van vernatting van de landbouwgrond werd in de tweede helft van de 14de en het begin van de 15de eeuw in Holland het fundament gelegd voor een nieuwe economische structuur. Daardoor verdween op den duur de arbeidsintensieve graanteelt waarvoor na verloop van tijd een meer op zuivel en vlees gerichte

-
- 268 Voor Haarlem en de tol te Spaarndam zie **Zweerink** 2011, De ruimtelijke volwassenwording, p.164; voor Dordrecht zie **Van Herwaarden e.a.** 1996, Grafelijkheid en stedelijke gemeenschap. p.37-41 en **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland, in het bijzonder p.121; voor Gouda zie **Van den Berg e.a.** 2002, Kavels en hofsteden; voor Amsterdam zie **Kaptein** 2004, Poort van Holland, p.117.
- 269 Voor Leiden zie **Van Maanen en Marsilje** 2002, Epiloog.
- 270 **Visser** 1985, Dichtheid van de bevolking en **Lourens en Lucassen** 1997, *Inwoneraantallen*.
- 271 **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland.

veehouderij in de plaats kwam. Dit maakte graanimport noodzakelijk terwijl overtollig geworden arbeid werd ingezet in in de steden gevestigde bestaansmiddelen zoals haringvisserij en -export, lakennijverheid en bierbrouwerij. Producten als zuivel, bier, laken en Noordzeeharing werden vervolgens geruild voor granen uit bijvoorbeeld Pruisen.²⁷² De meest markante verandering die gedurende deze periode van sterke economische expansie in de stedelijke hiërarchie optrad, is de opkomst van een groep van Hollandse steden naast Dordrecht, naast de toenemende voorsprong van Utrecht. Exportgerichte nijverheid manifesteerde zich in vrijwel alle plaatsen met uitzondering van Dordrecht. Vooral de lakennijverheid kende een brede verspreiding: Amsterdam, Haarlem, Leiden, Delft, Den Haag, Rotterdam en Gouda produceerden allemaal lakens. Bier werd gebrouwen in Haarlem, Delft en Gouda en verdrong het Noord-Duitse bier van de markt in zowel de Noordelijke als de Zuidelijke Nederlanden. Dat was feitelijk een vorm van importvervanging: waar eerst Noord-Duitse bieren via Holland naar het zuiden en Zuid-Nederlandse lakens naar het noorden werden vervoerd, gingen in de loop van de 14de eeuw Hollandse lakens naar het noorden en Hollandse bieren naar het zuiden.²⁷³ Gedurende de 14de en 15de eeuw namen Hollanders tevens de dominante positie in de scheepvaart over die tot dan toe door Zeeuwen was bekleed.²⁷⁴

Gelijktijdig met de snelle expansie van de Hollandse steden in de 14de eeuw werd het noord-zuid gerichte waterwegenstelsel uitgebreid, terwijl enkele dammen vervangen werden door steeds grotere sluizen ([Afbeelding 4.2](#)). In 1345 werd Den Haag via de aanleg van de Haagse Trekvluit verbonden met de Vliet tussen Leiden en Delft.²⁷⁵ Ontplooiing van de lakennijverheid in Den Haag, gevestigd langs het traject van de Trekvluit, was een duidelijke reactie op aanleg van deze vaarverbinding.²⁷⁶ In de tweede helft van de 14de eeuw kreeg de route over de Schie bovendien twee extra vertakkingen. In 1350 werd de Rotterdamse Schie voltooid, die ten oosten van de oorspronkelijke Schiemonding in de Maas stroomde, en in 1389 legde de stad Delft tussen deze waterwegen de Delftse Schie aan. Bij de monding van de nieuwe vaarroute ontstond vervolgens de plaats Delfshaven. Zo kon men rond 1400 vanuit het zuiden Holland via vier verschillende plaatsen binnenvaren (Schiedam, Delfshaven, Rotterdam

272 **Kaptein** 2004, Poort van Holland, in het bijzonder p.124.

273 **Kaptein** 2004, Poort van Holland.

274 **Van der Wee** 1987, Antwoord op een industriële uitdaging; **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland.

275 **Brand** 2010, Waterwegen en stedelijke belangen.

276 **Stal en Kersing** 2004, Ruimtelijke ontwikkeling, vooral p.39-54; **Van Schuppen** 2006, *Historische atlas Den Haag*.

en Gouda) en vanuit het noorden formeel slechts via één route, namelijk die via Amsterdam en Haarlem.²⁷⁷

De expansie van de steden was dan ook mede het gevolg van het toenemende belang van de noord-zuid gerichte handelsas tussen de Atlantische kust en de Baltische Zee, Scandinavië en Noord-Duitsland. Naast het traditionele handelsverkeer via de grote rivieren met hun oost-west oriëntatie kwam er aldus een tweede, haaks daarop staande handelsas tot stand. Aangezien onmisbare grondstoffen als granen en wol in Holland niet voorradig waren, werden deze in grote hoeveelheden ingevoerd: het gewest was voor de voorziening van de basisbehoeften sterk afhankelijk van import.²⁷⁸

Wol kwam via Calais vanuit het zuiden, de zogenoemde westerse granen werden vanuit Engeland en Frankrijk geïmporteerd en de oosterse granen vanuit de Oostzeeregio. In de 14de en het grootste deel van de 15de eeuw waren naast Dordrecht ook de bierproducerende steden Gouda en Delft distributiepunten voor westerse granen. Amsterdam richtte zich op de import van oosterse granen. Wol werd geïmporteerd via Rotterdam. Om de binnenlandse productiecentra te bereiken moest de lading verscheept worden in kleinere binnenvaartschepen, die op het platteland werden gebouwd; het hiervoor benodigde hout werd via Dordrecht en Amsterdam ingevoerd. Rond het midden van de 14de eeuw had Amsterdam een monopoliepositie verworven op de import van en handel in uitheems (vooral Hamburgs) bier: de overslag richting Brugge daarvan op kleinere binnenvaartschepen werd weliswaar gecontroleerd door buitenlandse zaakwaarnemers, maar de lokale scheepvaart werd gestimuleerd door de import van graan, vlas en haring. Vis, boter, kaas en bier werden over de Gelderse IJssel naar Deventer vervoerd.²⁷⁹ Dat Amsterdam aantrekkelijk was voor de uitheemse bierhandel zagen we al door het eerder genoemde vertrek van bierimporteurs uit Utrecht naar Amsterdam.

De opkomst van nijverheid als bestaansmiddel in de steden wordt weerspiegeld in de vergroting van het bebouwde oppervlak. Nieuwe wijken waren vooral bedoeld voor de textielnijverheid, wat blijkt uit de opzet met smalle straten, kleine arbeidershuisjes en een gracht voor het wassen van de lakens.²⁸⁰ Bierbrouwerij was doorgaans gevestigd aan doorgaand water, en de scheepsbouw die in het kielzog van de internationale handel ontstond, vond plaats op scheepswerven aan rivieren zoals het Spaarne bij Haarlem en in Rotterdam aan de Maas. Via landaanwinning werden in Dordrecht, Leiden, Amsterdam en mogelijk Rotterdam havens aangelegd. Bij Delft, Gouda en overigens ook Utrecht functioneerden verbindingskanalen en grachten als haven.

277 **Brand** 2010, *Waterwegen en stedelijke belangen*, p.132.

278 **Van Tielhof** 1995, *De Hollandse graanhandel*.

279 **Kaptein** 2004, *Poort van Holland*, p.119 -20.

280 **Zweerink** 2011, *De ruimtelijke volwassenwording*.

Voor de uitbreiding van de steden werd soms een privilege verleend, of gronden geschonken, zoals aan Haarlem in 1426.²⁸¹ Naast het privilege op uitbreiding, de aanleg van infrastructuur of grondeigendom werden overigens ook attributen of andere op bedrijvigheid betrekking hebbende rechten geschonken. Zo kreeg Rotterdam in 1340 toestemming voor het graven van een eigen vaart met het binnenland, kreeg het in 1351 de bierberrie (een instrument waarmee biervaten gedragen konden worden) en in 1402 het windrecht (een privilege waardoor het toegestaan werd om met behulp van windkracht molens te laten draaien).²⁸²

In de 14de eeuw trokken de graven van Holland zich fysiek terug uit de steden: hoven werden overgedragen aan de stadsbesturen terwijl Den Haag hun residentie werd. Haarlem kreeg het gebruik van de voormalige hof in 1352, Gouda in 1365 en Delft in 1436.²⁸³ Den Haag ontplooidde zich vanaf de eerste helft van de 13de eeuw tot het hoofdverblijf van de graven. Onder Albrecht van Beieren (1389-1401) werd het vrij intensief gebruikt en kreeg het Haagse Binnenhof zijn vorm.²⁸⁴

De manifestatie van op export gerichte nijverheid en de oriëntatie op het noord-zuid gerichte handelsverkeer in de 14de eeuw lijken de voornaamste redenen voor de expansie van het inwoneraantal, het bebouwde oppervlak en daarmee de afnemende verschillen in de rangorde in Holland. In Utrecht was het belang van internationale handel en scheepvaart ondertussen afgenomen. Wat nu opvalt, is dat in tegenstelling tot het Sticht waar bestuurlijke en religieuze functies geconcentreerd waren in één stad die eveneens een relatief veelzijdig economisch profiel had, deze in Holland meer gespreid waren. Daar was eerder sprake van een mozaïek aan activiteiten zonder duidelijk ruimtelijk zwaartepunt.

§ 4.1.4 Drie rondes van functionele transformatie (15de–halverwege 16de eeuw)

Vanaf het tweede kwart van de 15de en gedurende de eerste helft van de 16de eeuw expandeerden de steden verder, maar de groei was in tegenstelling tot die in de 14de eeuw minder sterk en bovendien ongelijk verdeeld. De meest markante verandering

-
- 281 **Marsilje** 1995, Geografische, institutionele en politieke ontwikkelingen; **Zweerink** 2011, De ruimtelijke volwassenwording, p.164.
- 282 **Van der Schoor** 1999, Een momentopname, p.45-68; **Zweerink** 2011, De ruimtelijke volwassenwording. Het windrecht viel onder de regalia, van oorsprong exclusief koninklijke voorrechten die in leen gegeven of verpacht konden worden. Andere voorbeelden zijn jachtrecht en visrecht.
- 283 **Zweerink** 2011, De ruimtelijke volwassenwording.
- 284 **Van Bueren en Verbij-Schillings** 2002, Een rijkgeschakeerde cultuur, p.198-9.

in deze fase was de voorsprong die Amsterdam op de andere steden nam, waardoor de rangorde flink door elkaar werd geschud. In de 14de eeuw was de expansie van de steden als gevolg van de ontplooiing van scheepvaart en nijverheid langs de noord-zuid handelsas gepaard gegaan met een forse uitbreiding van het bebouwde areaal van de steden en de aanleg van waterwegen en havenbekkens.²⁸⁵ Maar afgezien van Amsterdam, dat zowel in de 15de als 16de eeuw nog schillen aan zijn plattegrond toe moest voegen, bleven alle andere steden binnen hun muren (*Afbeelding 5.2*).²⁸⁶ Rotterdam had in 1358 de stadsgrenzen vergroot, maar moest rond 1500 zelfs zijn vestingmuur terugleggen.²⁸⁷ Ook het infrastructuurnetwerk breidde zich niet langer uit, ondanks het feit dat wel degelijk pogingen daartoe werden ondernomen. Deze waren echter niet succesvol, of als het project wel tot uitvoer werd gebracht, bezwaard met verboden. Dat gold voor de Kostverlorenvaart van Amsterdam (1413), en voor een kanaal tussen Delft en het Zoetermeer (1458).²⁸⁸

De lakennijverheid in de Hollandse steden werd vanaf omstreeks 1420 geconfronteerd met stevige concurrentie, mede als gevolg van hoge wolprijzen en handelsblokkades: de lakenproducerende steden anticipeerden hierop door hun productie te diversifiëren of juist te specialiseren.²⁸⁹ Tegen het midden van de 15de eeuw waren Leiden, Amsterdam en Delft gespecialiseerd in luxe lakens terwijl Den Haag zich juist op grove varianten richtte. Haarlem, Gouda en Rotterdam produceerden daarentegen verschillende soorten laken. De steden zochten kennelijk allemaal naar een eigen niche en differentieerden zich daarbij.²⁹⁰

Tussen 1477 en circa 1500, toen de Hollandse economie nogmaals grondig geherstructureerd werd, veranderde de functionele taakverdeling van de steden opnieuw. Die herstructurering ging gepaard met verhevigde concurrentie op de internationale markt die samenviel met burgeroorlog in de Noord-Nederlandse gewesten.²⁹¹ Zowel de lakennijverheid als de bierbrouwerij maakte een moeilijke

-
- 285 **Brand** 2010, Waterwegen en stedelijke belangen; **Zweerink** 2011, De ruimtelijke volwassenwording.
- 286 **Borger e.a.** 2011, Twaalf eeuwen ruimtelijke transformatie; **Rutte** 2006, Groei en krimp; **Speet** 2010, *Historische atlas Amsterdam*, in het bijzonder p.16-9.
- 287 **Zweerink** 2011, De ruimtelijke volwassenwording.
- 288 Voor een overzicht zie **Brand** 2011, Waterwegen en stedelijke belangen; **Ibelings en Smit** 2002, Schuiten, puiken en Goudse kuit. Voor een goed overzicht van de belangen en de tegenstellingen daartussen in de Hollandse binnenvaart zie met name p.100-12.
- 289 **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland; **Van der Wee** 1987, Antwoord op een industriële uitdaging.
- 290 **Marlet e.a.** 2010, *Stad en land*.
- 291 **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland; **Van der Wee** 1987, Antwoord op een industriële uitdaging.

periode door.²⁹² Haarlem, Gouda en Rotterdam richtten zich nu, naast Amsterdam en Delft die dit al eerder gedaan hadden, ook op luxe lakens.²⁹³ Leiden veranderde van oriëntatie en produceerde als enige goedkope lakenvarianten, een relatief onprofijtelijke nichemarkt waarin het veel concurrentie had van goedkope Engelse lakens.²⁹⁴

Tegelijkertijd verloor het Hollandse exportbier terrein op de afzetmarkt van de Zuidelijke Nederlanden, waar lokaal bier in opkomst was. In Delft vond kostenbesparende schaalvergroting in de bierindustrie plaats, waardoor het de andere biersteden Haarlem en Gouda voorbijstreefde.²⁹⁵ Dat de verandering in de functionele taakverdeling van de steden optrad in een periode van economische stagnatie of recessie is duidelijk. In 1494 waren de steden niet langer in staat om aan hun financiële verplichtingen ten opzichte van de landsheerlijke overheid te voldoen en vroegen zij uitstel van betaling aan.²⁹⁶

Na aanvankelijk herstel lijken de bierbrouwerij en de nijverheid van de Hollandse steden vanaf omstreeks 1520 aan belang te hebben ingeboet, hetgeen voor de derde maal resulteerde in verandering in de functionele taakverdeling van de steden. Dat geleidelijke proces viel samen met de opkomst van nieuwe bestaansmiddelen. Al vóór 1500 was de haringindustrie een vitale bedrijfstak in de Rijn-Maasdelta, terwijl scheepvaart en scheepsbouw doorgroeiden.²⁹⁷ Haringvaart was in Rotterdam bijvoorbeeld een belangrijke economische activiteit.²⁹⁸ Daarnaast werden in de vroege 16de eeuw de productie en vervoer van voedingsmiddelen en brandstoffen winstgevend; de stadsbevolking in de Zuidelijke Nederlanden nam toe en daarmee

-
- 292 **Van der Wee** 1987, Antwoord op een industriële uitdaging; Zie ook **Israel** 1995, *Society before the Revolt*, p.106-28, in het bijzonder p.116-7.
- 293 **Hoppenbrouwers** 2002, *Van waterland tot stedenland*.
- 294 **Marsilje** 2002, *Het economisch leven*, p.95-111, in het bijzonder p.106-11.
- 295 Hoppenbrouwers 2002, *Van waterland tot stedenland*, zie in het bijzonder p.144. Voor Gouda zie Goudriaan 2002, *Een eigen koers*, p.50-93 en Ibelings en Smit 2002, *Schuiten, puiken en Goudse kuit*, p.94-134. In het bijzonder p.81-9 (strijd om de brouwering). Vergelijk eventueel **Van Tielhof** 1995, *De Hollandse graanhandel*, in het bijzonder p.34-8.
- 296 Voor een goede beschrijving van de ontwikkelingen in de lakennijverheid en de processen die daar invloed op hadden, zie **Brand** 2002, *Sociale omstandigheden en charitatieve zorg*, p.113-250, in het bijzonder p.13. Het gunstige tij keerde in het laatste kwart van de 15^{de} eeuw. Door een combinatie van oorlogvoering, binnenlandse onrust, muntontwaarding, toenemende belastingdruk en torenhoge financiële verplichtingen stonden omstreeks 1494 alle grote steden van Holland aan de rand van het faillissement. Zie eventueel ook **Prins** 1922, *Het faillissement der Hollandse steden*.
- 297 **Van der Wee** 1987, Antwoord op een industriële uitdaging; **Israel** 1995, *The Dutch Republic*; **Van de Laar en Van Jaarsveld** 2006, *De haringstad*, p.16-7.
- 298 **Van der Schoor** 1999, *Rotterdam in de vijftiende eeuw*, p.69-116, in het bijzonder p.71-81 ('De ontwikkeling van visserij, vrachtaart en handel'); **Van de Laar en Van Jaarsveld** 2006, *De haringstad*, p.16-7.

ontstond een goede afzetmarkt. De graanhandel groeide sterk. Oosterse granen werden doorverhandeld tot aan het Iberisch schiereiland, waar de retourlading uit zout voor de haringindustrie bestond.²⁹⁹ Richting de Oostzee werden de ruimen gevuld met lakens en haring. Graanhandel was dus, vanwege het belang van retourvracht, de schakel die de noord- en zuidvaart met elkaar verbond. Om die reden bracht de Oostzeehandel veel afgeleide economische activiteiten met zich mee en werd deze in Amsterdam zo belangrijk gevonden dat hij de moedernegotie genoemd werd.³⁰⁰ Naast de lakenindustrie en de haringvaart was de moedernegotie ook stimulerend voor de scheepsbouw. De Oostzeehandel verbond dus niet alleen de noord- en zuidvaart maar ook de nijverheid, haringvaart en scheepsbouw in en nabij andere Hollandse steden. Het belang van handel met Noordoost-Europa wordt eveneens weerspiegeld in de oprichting van verspreide Hanzekantoren, onder andere in Amsterdam, maar ook in Antwerpen en Dordrecht. De graanhandel concentreerde zich rond 1540-1550 in Amsterdam. Rond het midden van de eeuw was de stad de Zuid- en West-Europese stapelmarkt voor graan geworden.³⁰¹

De grootste verandering in de functionele taakverdeling van de steden in de 16de eeuw, en waarschijnlijk het meest verklarend voor de verandering in de rangorde, is te vinden in de organisatie van de contacten met buitenlandse afzetmarkten. Die verandering had mogelijk al gedurende de economische crisis van 1477 ingezet. Voor havensteden in het Noorderkwartier is aangetoond dat zij in het laatste kwart van de 15de eeuw hun rechtstreekse verbindingen verloren, waardoor een duidelijke hiërarchie ontstond waarin Amsterdam de contacten met de internationale goederenstromen onderhield, en de regionale havens opgenomen werden in een binnenlands vervoersnetwerk met Amsterdam als centraal distributiepunt.³⁰² Een vergelijkbaar fenomeen – concentratie van handelsbetrekkingen – is aannemelijk gemaakt voor de graanhandel na 1477.³⁰³ Gouda, Delft en Dordrecht importeerden

-
- 299 **Hoppenbrouwers** 2002, *Van waterland tot stedenland*; **Van der Schoor** 1999, *Rotterdam in de vijftiende eeuw*, p.69-116; zie bijvoorbeeld voor Gouda **Ibelings en Smit** 2002, *Schuiten, puiken en Goudse kuit*; **Israel** 1995, *Society before the Revolt*, p.106-28, in het bijzonder p.116-7.
- 300 **Kaptein** 2004, *Poort van Holland*, in het bijzonder p.110. **Van Tielhof** 1995, *De Hollandse graanhandel*, p.137 stelt dat de oosterse graanhandel sterk samenhang met andere bedrijvigheid. Voor haringvissers in Enkhuizen, Hoorn en Schiedam of pakkers in Haarlem was de retourvracht belangrijk, hetgeen ook voor Hollandse lakens, bijvoorbeeld die uit Leiden, gold. Voor steden die landsheerlijke tollent pachtten, zoals Haarlem en Gouda, was het bovendien van belang dat de hanzeaten de route binnendoor bleven bevaren; van hun eigen Hollandse kooplieden kon immers geen tol gevraagd worden. In de 17de eeuw heette de Oostzeehandel dus niet voor niets 'moedernegotie' of 'siele van de gehele negotie'. Het was niet alleen de oudste tak van handel, alle andere takken waren er bovendien van afhankelijk.
- 301 Ibidem. Tussen 1358-88 had Dordrecht de Hanzestapel gehuisvest, volgens **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.58.
- 302 Zie vooral **Lesger** 1990, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, vooral p.205-16.
- 303 **Van Tielhof** 1995, *De Hollandse graanhandel*.

minder dan voorheen westerse granen uit Frankrijk, terwijl de import van oosterse granen via Amsterdam juist sterk in omvang toenam. Kleinere havensteden die oorspronkelijk hun eigen graan rechtstreeks hadden ingevoerd deden dat voortaan via grotere havens zoals Dordrecht, Rotterdam en Amsterdam. In Gouda verdween na de crisis van 1477 de internationale overzeese oriëntatie van de scheepvaart en werd binnenvaart belangrijker dan ooit: vergeleken met de 15de eeuw werd de economische actieradius kleiner.³⁰⁴

Rond het midden van de 16de eeuw had Amsterdam dan ook relatief de grootste variatie aan exportproducten, waaronder uitheemse, zoals vijgen, westerse wijnen, wijn uit Capri, specerijen, aluin en hardhout uit Zuid-Amerika, rogge en hout uit het Oostzeegebied en inheemse producten zoals boter, kaas, haring, laken en linnen uit Haarlem, Leiden, Rotterdam en Den Haag.³⁰⁵ Deze gingen richting Noordoost-Europa, het IJsselgebied en de Nederlanden. Van de producten die naar het zuiden verhandeld werden, ging 75% richting wereldstapelmarkt Antwerpen. In vergelijking hadden steden als Rotterdam, Gouda, Haarlem en Delfshaven een bijzonder gespecialiseerde export: Delfshaven richtte zich primair op haring, Rotterdam op brandstof, hout en chemicaliën en Gouda op voedingsmiddelen, brandstof en bouwmaterialen. Dordrecht functioneerde traditioneel vooral als intermediair tussen het Europese binnenland, Engeland en Frankrijk. Het ging hier vooral om uitheemse producten zoals wijn, westerse granen, brandstof, wol, metaal en hout.³⁰⁶

Samenvattend traden vanaf het tweede kwart van de 15de eeuw tot driemaal toe veranderingen op in de sectorstructuur van de Hollandse steden waarna haringvaart, de productie en levering van voedingsmiddelen (vlees, kaas en zuivel) en brandstoffen (turf), scheepsbouw en graanhandel relatief belangrijker werden als economische kernactiviteiten in het gewest.³⁰⁷ Daarbij traden in de loop der tijd bundeling en concentratie op van handelsstromen, waarvan uiteindelijk vooral Amsterdam profiteerde. Daarmee is niet gezegd dat deze stad alle touwtjes in handen had, of dat lakennijverheid en bierbrouwerij geheel van het toneel verdwenen. Wel kan op hoofdlijnen gesteld worden dat Amsterdam zich als aanvoerder van de functionele rangorde manifesteerde door een naar verhouding breed pakket aan nijverheid (laken, scheepsbouw) te combineren met een centrale rol in de internationale handel en scheepvaart. Andere Hollandse plaatsen kregen een minder veelzijdig functioneel profiel door zich te concentreren op een of enkele economische activiteiten zoals

-
- 304 **Ibelings en Smit** 2002, Schuiten, puiken en Goudse kuit, p.133.
- 305 **Lesger** 2001, Handel in Amsterdam, p.34-41.
- 306 Ibidem. Een ander gevolg was het in de loop van de 17^{de} eeuw ontstaan van een meer volgroeid, hiërarchisch systeem met een duidelijke top.
- 307 **Van der Wee** 1987, Antwoord op een industriële uitdaging; Zie ook **Israël** 1995, Society before the Revolt, p.106-28, in het bijzonder p.116-7.

haringverwerking en -export (Rotterdam), lakennijverheid (Haarlem, Leiden), turf-, touw-, kaas- en vleesexport (Gouda), bier (Delft), scheepsbouw (Haarlem), bestuurswezen (Den Haag) of internationale doorvoer (Dordrecht). Overigens is deze weergave te grof want in de praktijk was de verdeling vermoedelijk fijnmaziger. Amsterdam en Haarlem hebben rond 1520 met behulp van Spaanse merino-wol in plaats van de dominante maar dure Engelse wol uit Calais de lakennijverheid nog enige tijd vast kunnen houden.³⁰⁸ Haarlem legde zich daarnaast toe op de productie en het bleken van linnen, behield een beperkte bierbrouwerij en huisvestte, evenals Amsterdam, vanaf het midden van de 15de eeuw scheepsbouw. Deze maakte in de 16de eeuw een enorme groei door.³⁰⁹ In Leiden zette tussen 1520 en 1530 een neerwaartse trend in.³¹⁰

Haarlem wist zich vanaf het tweede kwart van de 16de eeuw als enige lakenproducerende stad op de Iberische afzetmarkt te richten terwijl Leiden en Amsterdam op de traditionele Duitse en Baltische afzetmarkt georiënteerd bleven.³¹¹ In Den Haag lijkt de lakenproductie na 1477 tot een zeer geringe omvang te zijn teruggebracht. Den Haag bleef vooral voortbestaan als gevolg van zijn functie als bureaucratisch centrum, zeker nadat de lakennijverheid tussen 1544 en 1563 geheel verdween. De plaats bezat naar verhouding wel veel dienstverlenende bedrijven, zoals herbergen, tapperijen en badhuizen.³¹²

§ 4.1.5 Besluit

Op hoofdlijnen was de functionele taakverdeling van de negen steden tussen de 13de en halverwege de 16de eeuw als volgt veranderd. Vanwege het verlies van de internationale handel op het Rijnland, Engeland en Scandinavië en het verval van een deel van zijn bestuurlijke functies had Utrecht gedurende de late middeleeuwen

-
- 308 **Lesger** 2001, *Handel in Amsterdam*; **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland, p.144; voor Amsterdam, zie **Kaptein** 2004, Poort van Holland, p.160-70 (De textielnijverheid 1475-1578 en De textielhandel 1530-1578).
- 309 **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland; **Kaptein** 2004, Poort van Holland, p.170-3 (**Amsterdam in de versnelling, 1540-1565**); **Verkerk** 1995, Een ontluikende stad, p.46-63, in het bijzonder p.51-7 (paragrafen Brouwerijen, Scheepsbouw, Textielnijverheid).
- 310 **Marsilje** 2002, Het economisch leven, vooral paragraaf Groei en neergang, p.109-11.
- 311 **Verkerk** 2004, Een ontluikende stad, p.46-63, in het bijzonder p.54-8; **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland, in het bijzonder p.144.
- 312 Voor een totaalbeeld van de Haagse stedelijke economie, zie **Ibelings** 2004, Veel consumptie, weinig productie, p.151-81 en **Stal en Kersing** 2004, Ruimtelijke ontwikkeling. **Van Schuppen** 2006, *Historische atlas Den Haag*.

aan functionele diversiteit ingeboet, een verlies dat mogelijk meer dan voldoende gecompenseerd werd door ambachtelijke nijverheid en vergroting van de regionale marktfunctie. Dat de stad rond het midden van de 16de eeuw qua bevolkingsomvang haar voorsprong moest opgeven aan Amsterdam lijkt dan ook niet zozeer te liggen aan een tegenvallende economische ontplooiing van Utrecht zelf, maar eerder aan de stormachtige ontwikkelingen in het naburige gewest Holland. Vanaf het begin van de 15de eeuw nam Amsterdam het voortouw door niet alleen een cruciale rol binnen de langeafstandshandel met de Oostzee te ontwikkelen, maar daarnaast een relatief gevarieerde sectorstructuur met verschillende soorten nijverheid, scheepsbouw en handel te onderhouden. Door de bundeling en concentratie van handelsbetrekkingen enerzijds en specialisatie in de nijverheidssector anderzijds ontstond geleidelijk meer duidelijkheid in het mozaïek aan activiteiten dat over de verschillende stedelijke centra in Holland sinds de 14de eeuw verspreid was.

Tot slot wijs ik met nadruk op een terugkerend fenomeen in de taakverdeling tussen de steden gedurende de middeleeuwen. Steeds gingen de steden opnieuw vergelijkbare fasen in, waarbij in tijden van verhoogde concurrentie door middel van specialisatie naar een niche gezocht werd. Verandering in de taakverdeling is zo te typeren als een proces van voortdurende specialisatie en soms, bij langdurig succes, concentratie in één centrum, in dit geval Amsterdam. De steden in het zuiden waren naar verhouding het meest gespecialiseerd. Ik vermoed dat hier een mogelijk verband met de ligging van de steden ten opzichte van elkaar aan ten grondslag ligt. Het is namelijk opvallend dat er in het zuiden op korte afstand van elkaar meer steden lagen dan in het noorden, waar zich bovendien slechts één toegangsroute tot Holland bevond in plaats van de vier toegangsroutes in het zuiden. De steden Amsterdam en Haarlem waren op lange termijn dan ook succesvoller in het verbreden en vernieuwen van hun functionele profiel dan de steden in het zuiden. Die lagen weliswaar dichter bij de verstedelijkte Zuidelijke Nederlanden, maar hun specialisaties leken meer op elkaar en bovendien wordt de indruk gewekt dat ze onderling meer last hadden van concurrentie.



Afbeelding 4.2

De met nummers op de kaart weergegeven ingrepen en uitbreiding van het stelsel van waterwegen betreffen achtereenvolgens 1) de verlenging van de Schie in de "Oude Delft" (ca. 1100), 2) de Vaartsche Rijn (ca. 1122), 3) de Vleutense Wetering (eind 12de eeuw), 4) de Woudwetering (ca. 1200), 5) de verbinding van de "Oude Delft" met de Vliet (eerste helft van de 13de eeuw), 6) de verbinding van de Gouwe met de Oude Rijn (eerste helft van de 13de eeuw), 7) de Nieuwe Vaart (ca. 1288), 8) de afsnijding bocht in de Vecht (ca. 1300), 9) de Nieuwe Vecht (ca. 1338), 10) de kanalisatie van de Kromme Rijn (ca. 1384), 11) de Haagse Trekvljet (ca. 1345), 12) de Rotterdamse Schie (ca. 1340), 13) de Delftse Schie (ca. 1389) en 14) de Kostverlorenvaart (ca. 1418).

§ 4.2 Economische context

Het doel van deze tweede paragraaf is, evenals die van de derde, om greep te krijgen op de instrumenten waarmee de middeleeuwse soevereine overheid invloed kon uitoefenen op de concurrentiepositie van de steden, door met behulp van aanknopingspunten uit deel I en de voorgaande paragraaf te kijken naar de economische context waarbinnen de negen steden hun veranderende functionele taakverdeling tussen het begin van pakweg de 13de en de tweede helft van de 16de eeuw ontwikkelden. Het ligt uiteraard voor de hand om thema's die in [hoofdstuk 2](#) ter sprake kwamen, zoals het toenemende belang van het Oostzeegebied als afzetmarkt, de schaalvergroting van de Europese markt en de opkomst van de wereldstapelmarkt Antwerpen in de 16de eeuw, daarbij mee te nemen. Uit de eerste paragraaf van dit hoofdstuk bleek bovendien dat vanaf de tweede helft van de 14de eeuw handel en nijverheid in vrijwel alle steden de dominante bron van bestaansmiddelen vormden. Voordat deze voor de hand liggende thema's ter sprake komen zal ik eerst apart ingaan op wat ik de feodale economie noem. De feodale economie is een complex en ongrijpbaar fenomeen waarover in de literatuur veel onduidelijkheid bestaat. De reden dat ik er hier toch kort bij stil zal staan is vooral omdat dit meer inzicht biedt in de betekenis van stadsrechten, een verschijnsel waarvan in [hoofdstuk 2](#) gesuggereerd werd dat ze stedelijke gemeenschappen mogelijk een concurrentievoordeel boden.

§ 4.2.1 Beperkingen van de feodale economie

Feodale economie is afgeleid van de term 'feodalisme' of 'feodaal stelsel', een term waarover in de literatuur veel verwarring bestaat.³¹³ Beroemde denkers als Karl Marx (1818-1883) hebben het feodale stelsel geïnterpreteerd als een maatschappijvorm die berust op het grondeigendom van heren, waarbij de grond bewerkt wordt door een klasse van afhankelijke boeren. Deze horigen waren gebonden aan de hof die ze bewerkten, en mochten deze zonder toestemming van de heer, die zowel exploitant

313

Jansen 2006, *Middeleeuwen*, in het bijzonder p. 140-3. Hij stelt dat feodalisme in het dagelijks taalgebruik in verband wordt gebracht met zowel middeleeuwse opvattingen over het koningschap als agrarische organisatievormen zoals de vroomhoeve en de gerechtsheerlijkheid. Er is ongetwijfeld een verband tussen het hofstelsel (de exploitatievorm van grootgrondbezit) en het leenstelsel (de wijze waarop de verhoudingen tussen de vorst en zijn vazal of leenman georganiseerd waren). In dat geval had de wijze waarop de macht georganiseerd was zich vertaald in een zekere economische structuur die de concurrentieverhoudingen sterk beïnvloedde. Voor Jansens interpretatie van Marx, zie p.140.

als bestuurder op dynastieke basis was, niet verlaten.³¹⁴ Dat is nog maar een greep uit de verplichtingen die deze onvrije boeren hadden. Zij moesten bijvoorbeeld, in ruil voor bescherming van de heer en het gebruik van een lapje grond voor eigen levensonderhoud, de gronden van de heer bewerken; of de heer kon bij overlijden van zijn horige aanspraak maken op (delen van) de erfenis. Dit soort horige en domaniale verplichtingen beperkten onder andere de mobiliteit van arbeid en hinderden daarom de economische dynamiek.³¹⁵

Als deze analyse juist is, kwamen de steden op in een economische context die in theorie niet stimulerend was voor de ontplooiing van activiteiten als handel en nijverheid. Om die reden is er door Max Weber (1864-1920) gewezen op de mogelijkheid dat steden juist opkwamen als tegenhanger van de feodale economie.³¹⁶ Deze vrije steden functioneerden als vrijplaats ten opzichte van het feodale domein. In zekere zin ontwikkelden zij zich juist succesvol tot centra van handel en nijverheid dankzij de belemmeringen die buiten de stad golden.³¹⁷ Stadsrechten maakten het bijvoorbeeld vaak mogelijk dat horigen die binnen een jaar en een dag niet door hun heer opgeëist waren voortaan vrij te stellen van domaniale verplichtingen.³¹⁸ In dat geval kon stadsrecht dus een aanzienlijk competitief voordeel zijn.

De vraag is echter of het zo gegaan is. Er zijn namelijk ook argumenten die erop wijzen dat vrije steden als centra van handel en nijverheid opkwamen ondanks de belemmeringen van de feodale economie. Ten eerste reikte de arm van de middeleeuwse heer niet altijd even ver. Hij kon niet overal in zijn territorium evenveel invloed uitoefenen en waarschijnlijk functioneerden sommige boerengemeenschappen gedurende een groot deel van de middeleeuwen in een staat van wetteloosheid.³¹⁹ Ten tweede zouden juist de grote ontginningen in de veengebieden van West-Nederland bijgedragen hebben aan de ontmanteling van de feodale economie en de creatie van een vrije boerenstand, een fenomeen dat met name in de 12de en 13de eeuw plaatsvond.

-
- 314 **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdpijnen*, vooral p.38-52.
- 315 **Smith** 1990, *Types of city-size distributions*, p.20-42.
- 316 De analyse van het werk van Weber is van **Jansen** 2001, *The construction*, op p.128-9 en p.185. Max Weber, die de grondlegger was van de sociologie als wetenschap, zag vrijheid overigens als een voorwaarde voor stedelijke groei. Zie eveneens **Blockmans** 2009, *Fasen van openheid en afsluiting*, vooral p.29-30.
- 317 Dit wordt bijvoorbeeld voor Dordrecht gesuggereerd in **Van Herwaarden e.a.** 1996, *Dordrecht tot 1527*, p.22-5. Zie eventueel ook **Blockmans** 2010, *Metropolen aan de Noordzee*, in het bijzonder de paragraaf Een stad, een recht, p.79-83. Eveneens verhelderend is **'t Hart en Van der Heijden** 2009, *Stadslucht maakt vrij*.
- 318 Zie **Rutte** 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*, p.13-4.
- 319 Volgens **Jansen** 2006, *Middeleeuwen*, p.149-50 is het aannemelijk dat er gedurende de gehele middeleeuwen vrije boerengemeenschappen moeten zijn geweest, die niet onder het gezag van een heer vielen. Zie eventueel ook **Blockmans** 2010, *Metropolen aan de Noordzee*.

Om hun zeggenschap over het niemandsland van de veenmoerassen door ontginning te vergroten hadden de concurrerende landsheren van Holland en het Sticht tegen elkaar opgeboden met gunstige voorwaarden om kolonisten aan zich te binden.³²⁰ Kolonisten kregen aantrekkelijke voorwaarden aangeboden en zo ontwikkelde zich een vrije boerenstand, die grond langdurig in erfpacht had en in ruil voor een symbolische gezagserkende belasting zelf mocht beslissen over hoe de grond benut moest worden.³²¹ Het gegeven dat de veengronden, die uiteindelijk geschikter bleken voor arbeidsextensieve veeteelt dan arbeidsintensievere akkerbouw, op langere termijn meer arbeid uitgestoten hebben, heeft eveneens geleid tot de versoepeling van de omgangsvormen tussen boer en grond- of landsheer. Op termijn leidde dit tot het vrijmaken van goedkope en vrij verplaatsbare arbeid, die ingezet kon worden in de stedelijke nijverheid, transport en scheepvaart.³²²

In dit geval bood stadsrecht juist in het gebied van de negen steden dus helemaal niet zo'n voordeel, althans niet in de zin van vrijplaats van algemeen geldende belemmeringen, omdat voor zover de heren al greep hadden gehad op de boerenstand zij de vrijmaking daarvan zelf in de 12de en 13de eeuw hadden gefaciliteerd. Een nadere blik op het stadsrecht zelf biedt hier mogelijk uitkomst. In principe kan het omschreven worden als "(...) een stelsel van voorrechten en andere rechtsregels waarmee een nederzetting zich in juridisch opzicht (...) verzelfstandigde ten opzichte van het platteland".³²³ Desondanks waren stadsrechten qua inhoud divers in omvang en samenstelling, omdat opgenomen bepalingen betrekking konden hebben op poorterschap, de organisatie en bevoegdheden van bestuur en rechtspraak, de handhaving van de openbare orde, het vererven van goederen en allerlei economische, fiscale en zelfs militaire aangelegenheden. Soms maakte toestemming om een stadsmuur aan te leggen en daarvoor accijns te heffen er eveneens onderdeel van uit, waarmee kostbare marktwaren beter beschermd konden worden tegen ongewenste indringers, iets wat in een min of meer wetteloze omgeving een aanzienlijk voordeel

-
- 320 Zie bijvoorbeeld **Israel** 1995, *Society before the Revolt*, p.106-28, in het bijzonder p.106-7. Gedurende de 12^{de} en 13^{de} eeuw werden horigen in de gehele Lage Landen geleidelijk vrijer van feodale verplichtingen als gevolg van het in gebruiknemen van onontgonnen gronden in Vlaanderen, Brabant en boven de grote rivieren. De adel en de Kerk moesten met aantrekkelijke voorwaarden – zoals een vrije status – komen, met als gevolg dat in de Nederlanden veel eerder dan dat bijvoorbeeld in Engeland en Frankrijk het geval was, het gebruikelijk werd om grond, in ruil voor geld, in pacht uit te geven aan vrije boeren. In de gehele Nederlanden was de greep van de heren zodoende relatief zwak, zeker in de verstedelijkte gebieden. Zie eveneens **Van Bavel en Van Zanden** 2004, *The jumpstart*.
- 321 Zie onder andere **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*, in het bijzonder p.142. Of **Hoppenbrouwers** 2002, *Van waterland tot stedenland*, in het bijzonder p.105-6 en 108.
- 322 **Hoppenbrouwers** 2002, *Van waterland tot stedenland*.
- 323 **Van Engen** 2005, *Geen schraal terrein*, p.67. Zie eveneens **Cox** 2005, *Repertorium*.

kon zijn.³²⁴ De vraag is in hoeverre stadsrechten die op hoofdlijnen een plaats een zelfstandige rechtskring met eigen bestuur, regelgeving en rechtspraak onafhankelijk van de bestuurlijke en rechterlijke organisatie van het omringende platteland verschaffen, een gunstig economisch klimaat boden dat een voedingsbodem voor handel en nijverheid vormde.³²⁵ Het maakte het in ieder geval mogelijk om het naar verhouding complexe stedelijk leven te organiseren, en het is aannemelijk dat stadstichting door bepaalde heren als instrument gebruikt is om handel en nijverheid op hun territoria te stimuleren en daarmee hun inkomsten te vergroten.³²⁶ Stadsstichting kon echter ook mislukken en tot op heden wordt de discussie gevoerd of stadsrechten beschouwd moeten worden als het begin- of het eindpunt van de stadsvorming.³²⁷

Van sommige steden, zoals Enkhuizen (1356), Monnickendam (1356), Hoorn (1356) en Edam (1357) is regelmatig gesuggereerd dat zij hun stadsrecht hebben gekocht of uitonderhandeld, en zo is er wel van meer steden gesuggereerd dat er reeds sprake was van een gemeenschap die in ruil voor een tegenprestatie aan de heer privileges kreeg.³²⁸ In dat geval was er dus al sprake van een vorm van bedrijvigheid die de gemeenschap in staat stelde rechten te kopen en was stadsrecht eerder de kroon op het proces. Ook in dat geval bleven de stadsrechten iets nastrevenswaardigs, en ze werden vaak goed bewaard. Op hoofdlijnen komt het er dus op neer dat steden vrijstelling boden van algemeen geldende beperkingen en door middel van een grotere bestuurlijke vrijheid een voedingsbodem voor handel en nijverheid schiepen. Ik stel dus voor om ze voorlopig toch als competitief voordeel te beschouwen.

Tot slot waren domaniale verplichtingen niet de enige beperking van de feodale economie. In zekere zin vergelijkbaar zijn de zogenoemde regalia, in principe vorstelijke rechten die op de hoogste vorst (de Duitse keizer) teruggingen maar in de praktijk

-
- 324 Zeker als steden binnen het stadsrecht vergund werd om stadsmuren te bouwen, die rovers en ongewenste bezoekers op marktdagen van de kostbare waren weghielden, konden ze een grote mate van bescherming bieden voor kooplieden en handarbeiders: een welkom verschijnsel in de middeleeuwen, die met de vele oorlogen en conflicten een hoge mate aan bestaans- en rechtsonzekerheid boden. Dat was echter niet altijd het geval: Rotterdam kreeg dat privilege bijvoorbeeld apart in 1358. Zie **Van der Schoor** 1999, Een momentopname, p.45-68, in het bijzonder p.52. Zie eveneens **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*, p.157.
- 325 **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*, in het bijzonder De steden, p.156-62. **Bosker e.a.** 2008, From Baghdad to London, constateren dat het groeipotentieel van steden met meer bestuurlijke vrijheid en relatief weinig invloed van een soeverein vorst in middeleeuws Europa groter was.
- 326 **Rutte** 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*, onder andere p.13-4.
- 327 Zie bijvoorbeeld **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland, en **Van Engen** 2005, Geen schraal terrein.
- 328 **Kruisheer** 1988, *Stadsrechtbeoorkondiging*; **Van Engen** 2005, Geen schraal terrein, p.83; **Cox** 2005, *Repertorium*.

vaak door regionale en lokale heren werden geïsurpeerd.³²⁹ Daaronder vielen onder andere het recht op inkomsten uit openbare wegen en rivieren en havens (tolrecht), muntrecht, opbrengsten uit boeten, de ontginning van gronden (wildernisregaal), bezittingen zonder erfgenamen, het recht om buitengewone bedes (belastingen) voor de heervaart te vragen, enzovoorts.³³⁰ Als fenomeen konden de regalia dus ook een belemmerende invloed hebben op de economische dynamiek, zeker als voor alle transport tol verschuldigd was.

Maar ook hier geldt dat het de vraag is in hoeverre dit kon worden afgedwongen. Waarschijnlijker is dat er pas aanspraak op gemaakt werd als de gelegenheid zich voordeed. Vaak was dat wanneer het gewoonterecht van een gemeenschap botste met de belangen van een heer.³³¹ Regalia konden echter in leen gegeven of geschonken worden aan bondgenoten, waardoor zij de inkomsten konden innen; of ze werden er in het geheel van vrijgesteld, bijvoorbeeld via tolvrijdom. Dat gold ook voor stedelijke gemeenschappen. In dat geval kon vrijstelling van dergelijke algemeen geldende belemmeringen als competitief voordeel werken.

§ 4.2.2 Twee complexen van middeleeuwse bedrijvigheid

In vrijwel alle negen steden wordt het belang van nijverheid en maritieme handel als onderdeel van het functionele profiel van de steden benadrukt en bovendien gezien als voornaamste verklaring voor stedelijke expansie of het ontbreken daarvan. Dat is niet ongebruikelijk want de middeleeuwse economie werd in zijn algemeenheid gekenmerkt door twee vormen van bedrijvigheid: de ontplooiing van grootschalige, gestandaardiseerde nijverheid, waarin lakens domineerden, en de expansie van handel en scheepvaart.³³² De bespreking van de economische context heb ik beperkt tot die twee aspecten.

-
- 329 **Janse** 2002, Een in zichzelf verdeeld rijk. In het bijzonder over usurpatie door de Hollandse graaf, p.71-5.
- 330 Zie bijvoorbeeld **Leupen** 1998, *Keizer in zijn eigen rijk*, p.81. Vergelijk **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*, in het bijzonder p.115-33.
- 331 Zie bijvoorbeeld **Kos** 2010, *Van meenten tot marken*, in het bijzonder hoofdstuk 4, *Wie is de baas?*, p.250-8. Kos stelt op p.258: "Het mag duidelijk zijn dat de uitoefening van regale rechten – feitelijk overheidsmonopolies – door de landsheer vaak en hard botste met lokale gewoonterechten. Een specifiek uitvloeisel van het wildernisregaal was dat veel 'woeste gronden' niet in ontginning genomen konden worden zonder toestemming of medewerking van de heer."
- 332 In deze paragraaf heb ik het artikel van **Van der Wee** 1987, Antwoord op een industriële uitdaging, als leidraad gebruikt. Deze heb ik vervolgens voornamelijk aangevuld met gegevens uit **Hoppenbrouwers** 2002, *Van waterland tot stedenland*, p.103-48. Waar dat het geval is of waar andere literatuur wordt aangehaald heb ik een voetnoot geplaatst. Eveneens informatief is **Blockmans** 2010, *Metropolen aan de Noordzee*, vooral p.569-74.

In de middeleeuwen werd de nijverheidsproductie georganiseerd door kapitaalcrachtige kooplieden, die de aanvoer van grondstoffen en de handel in eindproducten met behulp van goedkope arbeid verzorgden. Die productiewijze betekende dat nijverheid in hoge mate *footloose* was en voortdurend kon verschuiven naar aantrekkelijker productiegebieden; vooral stijgende lonen en maatschappelijke onrust konden aanleiding zijn om de bakens te verzetten. Maar ook verzadiging van een afzetmarkt gaf daartoe aanleiding. Dan werd geprobeerd om nieuwe gebieden te ontsluiten, met als gevolg dat handelsstromen zich verlegden en nieuwe productieregio's interessant werden.

In de loop van de 13de eeuw werd bijvoorbeeld Noord-Duitsland ontdekt als afzetmarkt voor geëxporteerde lakens uit Vlaanderen, waardoor in aanvulling op het traditionele handelsverkeer over de grote rivieren tussen Midden-Duitsland enerzijds en Engeland en Frankrijk anderzijds een tweede noord-zuid georiënteerde handelsroute belangrijker werd.³³³ Dat kon gunstig zijn voor gebieden die langs dergelijke assen lagen. Zij konden profiteren van het handelsverkeer, en vaak ontstond in omgekeerde richting een verkeersstroom met nieuwe handelsproducten die op de pas ontsloten markten verkregen waren. Zo bereikte in de 13de eeuw Hamburgs hobbier de Vlaamse afzetmarkten.

Voor het exploiteren van nieuwe afzetmarkten was bereikbaarheid van doorslaggevend belang. Dat gold niet alleen voor de afzet, maar ook voor de aanvoer van grondstoffen. Voor de productie van laken was gedurende de 14de en 15de eeuw de nijverheid primair afhankelijk van Engelse wol, die in de regel op de wolmarkt in Calais werd ingekocht en vervolgens verscheept werd naar textielproducerende centra. Pas in de 16de eeuw kwam de Spaanse merino-wol als alternatief op. Iets vergelijkbaars gold voor granen, de voornaamste grondstof voor de bierindustrie.³³⁴ Waar deze op de veengronden nauwelijks te verbouwen bleken, werden onder andere in Frankrijk en Pruisen overschotten geproduceerd die verhandeld konden worden.

Omdat transport over water zowel in de middeleeuwen als in de vroegmoderne tijd aanzienlijk goedkoper was dan over land, waren regio's aan open water en met een goede ontsluiting via binnenlandse waterwegen in het voordeel.³³⁵ Door de expansie van de scheepvaart en handel werd de markt waarop vraag en aanbod elkaar ontmoetten allereerst in territoriale zin steeds groter. Dit resulteerde in een geleidelijke integratie van kleinere markten, die opgingen in een alsmaar groter verband. Dat betekende meer concurrentie, waarbij voortdurend specialisatie plaatsvond. In de

-
- 333 Voor een heldere uiteenzetting van de economische verhoudingen en handelsstromen in de Maasmonding zie **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.28-9.
- 334 Zie onder andere **Kaptein** 2004, Poort van Holland, en **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland.
- 335 Zie bijvoorbeeld **De Neve en Van Heezik** 2007, Binnenvaart en zeehavens, p.169-274 en eveneens **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland.

lakenproductie was vooral de Engelse concurrentie gevreesd. Engeland had een aanmerkelijk concurrentievoordeel ten opzichte van wolimporterende gebieden, zeker omdat de Engelse vorst via exportheffingen poogde maximale winst uit de wolhandel te halen. Na de in veel opzichten moeizame 14de en 15de eeuw verbeterde bovendien het economisch klimaat in Europa: koper en zilver werden overvloedig ingevoerd vanuit de nieuwe wereld, de handel met Scandinavië groeide en de ontdekking van nieuwe handelsroutes bracht nieuwe markten en producten binnen het bereik. Hierdoor stegen de koopkracht en de vraag, wat gunstige neveneffecten met zich meebracht zoals schaalvergroting, arbeidsdeling en importvervangning.³³⁶

Bekeken vanuit de bovenstaande typering bezat met name Holland een vrij gunstige concurrentiepositie voor het aantrekken van nijverheid en handel. Dat kwam onder andere door de relatief voordelige ligging ten opzichte van de recent geopende afzetmarkten voor lakens in Noordoost-Europa, en de in verhouding met Vlaanderen en Brabant lage lonen. Holland lag dus gunstig tussen twee afzetmarkten – Noord-Duitsland voor laken en Vlaanderen voor bier – en wist zich via een proces van importsubstitutie economisch te ontwikkelen van doorvoerzone tot internationale exporteur van producten uit de inheemse bier- en lakennijverheid.³³⁷ We zagen al dat waar eerst Noord-Duitse bieren via Holland naar het zuiden en Zuid-Nederlandse lakens naar het noorden gingen, in de loop van de 14de eeuw Hollandse lakens (vooral Amsterdam en Leiden, maar misschien ook Haarlem, Delft, Gouda en Rotterdam) naar het noorden en Hollandse (Haarlem, Delft, Gouda) bieren naar het zuiden gingen. De industriële en commerciële inhaalrace van de noordelijke gewesten werd mede mogelijk gemaakt door het gegeven dat politieke instabiliteit vanaf 1300 de Vlaamse handel en nijverheid parten speelde.³³⁸

Daarnaast was de Hollandse scheepsector traditioneel omvangrijk. De inheemse vloot die aanvankelijk vooral voor buitenlandse kooplieden uitheemse producten transporteerde, kon in een later stadium gemakkelijk ingezet worden voor vervoer van producten die in het eigen gewest vervaardigd waren. De transportsector gaf dus een impuls aan andere economische activiteiten. Door de voortdurende expansie van de scheepvaart en overzeese handel steeg de vraag naar dergelijke diensten, met als gevolg dat de lokale koopkracht in Holland zelf ook toenam, wat vervolgens weer afzetmogelijkheden dichterbij huis bood. Om al die redenen bleef de Hollandse

336 **Israel** 1995, *The Dutch Republic*, onder andere p.116-9. Halverwege de 16^{de} eeuw waren niet alleen geheel West-Europa maar ook Scandinavië en kustzones van Rusland, Amerika, Japan, de Indonesische archipel en West-Afrika met elkaar verbonden. De rechtstreekse handelsrelaties van de gewesten Holland en het Sticht kwamen rond die tijd overigens nog niet verder dan Rusland en Portugal.

337 **Kaptein** 2004, *Poort van Holland*, p.109-76; **Hoppenbrouwers** 2002, *Van waterland tot stedenland*.

338 **De Graaf** 1996, *Oorlog om Holland*, p.114. Volgens De Graaf werkte het voorzichtige internationale beleid van Willem III, onder andere graaf van Holland en Zeeland, de industriële en commerciële inhaalrace van de noordelijke gewesten in de hand door grote oorlogen te mijden en internationale bondgenoten te zoeken.

nijverheid, vergeleken met de Zuid-Nederlandse, relatief lang concurrerend ten opzichte van 'de stoomwals van de Engelse plattelandsindustrie'.³³⁹

Steden boden een relatief gunstig productieklimaat voor nijverheid ten opzichte van het platteland, want textielproductie was in de Noordelijke Nederlanden een vrijwel primair stedelijke aangelegenheid. In de Zuidelijke Nederlanden kwamen ook wel semi-agrarische nijverheidscentra voor.³⁴⁰ Ik vermoed dat handel en nijverheid zich gemakkelijker lieten organiseren binnen de steden, die vaak goed ontsloten waren en waar handelswaar binnen de muren veiliger was dan daarbuiten. Nu was het bedrijven van handel en scheepvaart over lange afstanden een hachelijke maar indien succesvol ook zeer profijtelijke onderneming. Goede contacten met schippers en kooplieden die hun basis in verafgelegen territoria hadden, was daarvoor een vereiste. Het continue expanderende netwerk van handel en scheepvaart werd dan ook bijeengehouden door internationale samenwerkingsverbanden waarbinnen in steden gevestigde kooplieden zich verenigden ter verdediging van hun gezamenlijke belangen.³⁴¹ Voor de Noord- en Oostzee, waar steden grote belangen hadden, was dat de Hanze. Haar acties waren gericht op het behoud van voorrechten en dominante posities van de hanzeaten, regulering van de handel en de minimalisatie van transactiekosten. Ondanks de politieke allures en machtaanspraken was de Hanze geen staat, maar een los verbond van steden en kooplieden die zich onderling committeerden aan afspraken. De organisatie poogde conflicten op te lossen, ging piraterij te lijf, enzovoorts.³⁴² Hoewel geen van de negen steden formeel ooit Hanzestad werd en de invloed van de Hanze in de 16de eeuw afnam, moet de door haar gegenereerde handel in het commercieel belangrijke Oostzeegebied zeker van invloed zijn geweest op hun concurrentiepositie. Ook zagen we dat Utrecht, Dordrecht en mogelijk Amsterdam, tijdelijk Hanzekantoren hebben gehuisvest.

De stedelijke exportindustrieën waren in Holland uiteraard evenzeer afhankelijk van de import van wol als andere gebieden en vanwege de problemen in de akkerbouw gold dat mogelijk nog sterker voor de toelevering van granen, de grondstof voor brood en bier. Niet voor niets was graanhandel een belangrijke functie in zowel Amsterdam als Dordrecht, Delft, Gouda en Utrecht: zonder import konden de gewesten zichzelf niet voeden.

339 De term is van **Van der Wee** 1987, Antwoord op een industriële uitdaging.

340 Wel is het zo dat de groei van dergelijke semi-agrarische nijverheidscentra ten koste kon gaan van de concurrentiepositie van nijverheidssteden, mede omdat steden tot in de 19de eeuw sterfteoverschotten hadden en daarom voor de omvang van hun arbeidsbevolking afhankelijk waren van migratie van het platteland. Het was voor steden dus zaak om ervoor te zorgen dat de aanvoer van arbeidskrachten hoog bleef en het platteland onaantrekkelijk als vestigingsplaats voor nijverheid. **De Vries** 1980, *The structure of the urban system*.

341 **Blockmans** 2009, *Fasen van openheid en afsluiting*, p.32.

342 Zie voor een overzicht **Brand en Knol** 2009, *Koggen, kooplieden en kantoren*. In het bijzonder de bijdragen van **Looper** 2009, *De Nederlandse Hanzesteden*, en **Weststraete** 2009, *Handel en transport*.

Rond 1420 had Holland zelf last van politieke instabiliteit en kort daarop raakte het door oorlogshandelingen afgesloten van de afzetmarkten voor laken in het noorden en blokkeerde de toevoer van wol.³⁴³ Hierdoor verslechterde de concurrentiepositie van de laken- (en in mindere mate) bierproducerende steden en brak lokaal hongersnood uit. We zagen al dat de steden daarop verschillend reageerden, maar in de meeste gevallen werd de lakenproductie gediversifieerd.

Dat gebeurde kort na 1477 opnieuw. Het resultaat was toen een grondige herstructurering van de economische activiteiten waarbij haringvaart, de productie van voedingsmiddelen (vlees, kaas, zuivel) en brandstof (turf), scheepsbouw en graanhandel ten opzichte van de lakennijverheid en bierbrouwerij als bestaansmiddel belangrijker werden. Een blik op de eerste paragraaf van dit hoofdstuk toont dat verandering van de functionele taakverdeling van de steden hierna in een stroomversnelling raakte. Haringvisserij, scheepsbouw en handel in granen werden de voornaamste aandrijvers van stedelijke expansie en als gevolg daarvan ontstond er meer verschil en dus ook meer hiërarchie in de functionele profielen.³⁴⁴ De indruk die daarbij gewekt wordt is dat de nijverheid in de zin van bier- en lakenproductie van Hollandse steden hierna marktaandeel heeft verloren ten opzichte van andere centra (zeker na 1520), met name van de luxe-industrie in Brussel, Mechelen en Antwerpen.³⁴⁵ Daartegenover stond dat scheepsbouw, linnennijverheid, haringindustrie en met name de handel met Scandinavië in Holland geconcentreerd bleven. Zeker Amsterdam kon zich als stapelmarkt voor de steeds belangrijker wordende oosterse graanhandel goed handhaven tegenover wereldstapelmarkt Antwerpen. We zagen reeds dat vanaf het einde van de 15de eeuw de dominante handel in westerse granen via Delft, Gouda en Dordrecht afnam en de import van oosterse granen via Amsterdam toenam.³⁴⁶ Deze noordelijke oriëntatie van de graanhandel was waarschijnlijk de belangrijkste reden waarom juist deze stad in de 16de eeuw zo expandeerde en een voorsprong op de andere steden wist te nemen. De vraag ernaar nam vanuit de verstedelijkte gebieden voortdurend toe, en graanhandel vormde om die reden een soort breekijzer voor nieuwe afzetmarkten. In het kielzog van de graanhandel ontwikkelde zich meer dan eens handelsverkeer met andere producten,

343 Zie bijvoorbeeld **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland; **Kaptein** 2004, Poort van Holland; **Marsilje** 2002, Het economisch leven, p.109-11. Overigens stagneren steden in conflictrijke gebieden volgens **Bosker e.a.** 2008, *From Baghdad to London*. Gebieden waar langdurig oorlog gevoerd is, zijn daardoor minder verstedelijkt.

344 Voor een mooie beschrijving van de veranderende economische verhoudingen in Europa en de gevolgen daarvan voor de functionele taakverdeling en de stedelijke hiërarchie, zie **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.118-9 (paragraaf Veranderende verhoudingen).

345 **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland.

346 **Van Tielhof** 1995, *De Hollandse graanhandel*.

dat op zijn beurt weer nieuwe vormen van nijverheid stimuleerde in de doorvoercentra van de graanhandel.

Juist de graanhandel bracht dus sterke multipliereffecten met zich mee. Dat oosterse granen marktaandeel wonnen was overigens mede te herleiden tot politieke instabiliteit en oorlogvoering in Frankrijk, waardoor de aanvoer van westerse granen langdurige stakte.³⁴⁷ Op hoofdlijnen kan hier vastgesteld worden dat een gunstige ontsluiting over water, bij voorkeur nabij afzetmarkten, waardoor grondstoffen zoals wol en graan gemakkelijk ingevoerd en eindproducten zoals laken, linnen, bier en later haring, schepen, turf en agrarische producten eenvoudig weer uitgevoerd konden worden, van groot belang was voor de concurrentiepositie van de steden. Daarnaast waren lage productiekosten een voordeel. In het verlengde daarvan waren hoge productiekosten, politieke instabiliteit en langdurige afsluiting van handelsverkeer juist zeer nadelig. Dat kon er namelijk toe leiden dat concurrenten ondertussen marktaandeel wonnen, of dat handelsstromen zich permanent verlegden.

Periode	Conflict	Type conflict	Holland onderdeel van
1018-1375	Hollands-Stichtse conflicten	Territoriale expansie	n.v.t.
1203-1206	Loonse oorlog	Successieconflict	n.v.t.
1299	Burgeroorlog na overlijden laatste erfgenaam van Huis Holland	Successieconflict tussen voogd en oom	Huis Henegouwen (Avesnes)
1304	Vlaamse invasie	Territoriale expansie	n.v.t.
1345	Expeditie tegen Friesland en beleg van stad Utrecht	Territoriale expansie	n.v.t.
1351-1352	Hoekse en Kabeljauwse twisten	Successieconflict, Willem V versus en zijn moeder, Margaretha van Beieren	Huis Beieren
1373-1375	Oorlog om Vreeswijk (einde Hollands-Stichtse conflicten)	Handelsoorlog, stad Utrecht versus Holland	n.v.t.
1402-1412	Arkelse oorlogen	Handels- en territoriale oorlog, Holland versus Gorinchem	Arkel toegevoegd aan Holland
1417-1420	Hoekse en Kabeljauwse twisten	Successieconflict, Jacoba versus haar oom, Jan van Beieren	n.v.t.
1425-1449	Utrechts schisma t.a.v. benoeming bisschop	Burgeroorlog	n.v.t.
1435-1439	Engels-Bourgondische oorlog	Dynastieke oorlog	n.v.t.

>>

347

Ibidem.

>> Periode	Conflict	Type conflict	Holland onderdeel van
1438-1441	Wendische oorlog tegen Holland en Zeeland (Lübeck)	Handelsoorlog	n.v.t.
1444-1445	Onrust t.a.v. benoemingen stadhouder van Lalaing (Hoekse en Kabeljauwse twisten)	Burgeroorlog, stadsgrepen	n.v.t.
1469-1474	Oorlog Hanze en Engeland	Handelsoorlog	n.v.t.
1476-1493	Frans-Bourgondische oorlog	Dynastieke oorlog	n.v.t.
1477-circa 1500	Hoekse en Kabeljauwse twisten	Burgeroorlog t.a.v. overlijden Karel de Stoute	Huis Habsburg
1480-1483	Utrecht belegerd door David van Bourgondië en Maximiliaan van Oostenrijk	Burgeroorlog	n.v.t.
1488	Jonker Franssenoorlog (Hoekse en Kabeljauwse twisten)	Stadsgreep	n.v.t.
1515-1524	Fries-Hollandse oorlog (offensief o.a. in 1516, 1522-1523)	Territoriale oorlog	Friesland toegevoegd aan Habsburgs Rijk
1527-1528	Offensief tegen het Sticht	Territoriale oorlog	Sticht toegevoegd aan Habsburgs Rijk
1502-1543	Gelders-Bourgondische oorlogen (offensief o.a. 1514, 1520-1524, 1527, 1540, 1542)	Territoriale oorlog	Gelre toegevoegd aan Habsburgs Rijk
1533	Inmenging Deense successieoorlog voor het vrijhouden van de Sont	Handelsoorlog	n.v.t.

Tabel 4.3

Chronologisch overzicht van de in dit hoofdstuk genoemde oorlogen. In de derde kolom staat aangegeven wat het doel of de aanleiding ervan was. Er is een onderscheid gemaakt tussen successieconflicten, die primair om de opvolging gingen, territoriale oorlogen (waarbij het om vergroting van het territorium ging) en burgeroorlogen (waarbij de heer greep op zijn territorium verloor en strijdende partijen zonder expliciete inmenging van de soeverein elkaar te lijf gingen). Bij een successieconflict ontstonden er doorgaans twee coalities rond twee opponenten die allebei de troon opeisten na het overlijden van de landsheer. Indien bij afloop van het conflict de gewesten van Holland en het Sticht toegevoegd werden aan de erflanden van een groter dynastiek verband, is dit benoemd in de vijfde kolom.³⁴⁸ Dit is eveneens gedaan als een oorlog leidde tot toevoeging van een ander gewest aan het staatsverband waarvan deze gewesten deel uitmaakten.

§ 4.3 De politiek-bestuurlijke organisatie

In deel I van deze studie heb ik de ambitie uitgesproken om voor het identificeren van de overheidsbijdrage aan verandering in de stedelijke hiërarchie primair te kijken naar het handelen van het hoogste territoriale overheidsniveau. Het ging dan om een soevereine overheid die formeel geen verantwoording hoeft af te leggen aan een andere, hogere overheidsinstantie en zodoende op voet van gelijkheid met andere overheden, die op andere territoria soortgelijke soevereiniteit bezitten, onderhandelt. Maar welke instanties waren nu soeverein in het westen van Nederland omstreeks het begin van de 13de eeuw? Een lastige vraag, want gedurende een groot deel van de middeleeuwen was het staatsidee nog niet territoriaal bepaald of vastgelegd.³⁴⁹ Lange tijd baseerden de heren hun macht hoofdzakelijk op het bezit van of in leen gehouden rechten over land en mensen, en pas in de loop van de 12de eeuw ontstond geleidelijk het besef dat een ambtsgebied een politieke en bestuurlijke eenheid vormde dat onder het gezag van één heer stond en niet zomaar in stukken kon worden gedeeld. Voor het gebied van de negen steden kreeg dat proces vorm in het ontstaan van twee rivaliserende gewesten – het Sticht en het graafschap Holland. In principe lag de soevereiniteit bij de keizer, maar deze speelde vanaf de 12de eeuw geen merkbare rol meer in de gewesten waarin de negen steden zich zouden ontwikkelen.³⁵⁰ De keizer had de bisschop formeel met zijn macht bekleed, terwijl de graaf slechts een keizerlijk functionaris was, die waarschijnlijk als leenman van de bisschop – en dus van de keizer – een juridische rol vervulde, en zodoende als *primus inter pares* tussen andere lokale leenmannen optrad.

Echter vanaf de 10de eeuw hadden vele van deze lokale heren diverse keizerlijke rechten geësurpeerd, rechten die zij oorspronkelijk rechtstreeks van de keizer of indirect via de bisschop in leen hadden moeten krijgen.³⁵¹ Veel van deze heren waren zichzelf als soeverein vorst gaan beschouwen en gedragen, de Hollandse graaf voorop. Hij trad vanaf de 13de eeuw op als leenheer van andere lokale heren. Een volledige beschouwing van de factoren die daaraan bijdroegen valt echter buiten het bereik van deze studie. Voor mijn onderzoek volstaat te zeggen dat in het territorium waarin de

349 Rutte 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*, in het bijzonder de paragraaf Theorie, p.9-23.

350 De beste beschrijving van de rol van de keizer, zijn relatie met de bisschop van het Sticht en de graaf van Holland is van **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*, in het bijzonder Het ontstaan en ontwikkeling der landsheerlijkheden, p.97-105. Eveneens inzichtelijk zijn **De Groot** 2000, *Strijdhamer tot bisschopsstaf*, p.11-44 en **Van Vliet** 2000, *Stad van de bisschop*, p.45-72. Of **Jansen** 2006, *Middeleeuwen*, in het bijzonder p.215-40. Eveneens zeer inzichtelijk in de verhoudingen tussen de twee gewesten en hun keizer is **De Graaf** 1996, *Oorlog om Holland*, in het bijzonder p.12 en p.71-4.

351 Zie bijvoorbeeld **Janse** 2002, *Een in zichzelf verdeeld rijk*, in het bijzonder de paragrafen De graaf en zijn graafschap, p.70-81, en Hollandse heren, p.82-91.

negen steden tot stand kwamen, in 1200 twee min of meer soevereine overheden gezag uitoefenden, namelijk twee concurrerende landsheren, de bisschop van Utrecht en de graaf van Holland. Voor zover er binnen deze territoria nog kleine, semi-onafhankelijke heren bestonden, raakten deze in de loop van de middeleeuwen aan deze overheden ondergeschikt.

§ 4.3.1 De landsheerlijke organisatie

De middeleeuwen werden gekenmerkt door voortdurende samenvoeging van territoriale eenheden, waardoor met het verstrijken van de tijd steeds grotere gebieden onder het soevereine gezag van slechts één heer terechtkwamen.³⁵² Veel heren volgden daarbij een uitgesproken veroveringspolitiek: verovering en inlijving van andere heerlijke territoria waren een probaat middel om concurrenten uit te schakelen en vergroting van het machtsblok vergrootte de eigen bestaanszekerheid nog verder.³⁵³ Dat laatste mechanisme leidde bijvoorbeeld in de 16de eeuw tot een wedloop waarbij zowel Frankrijk als het Habsburgse Rijk poogden delen van Italië te veroveren vóór de ander dat kon doen. Landsheerlijke gebieden verkeerden aldus voortdurend in onzekerheid over hun voortbestaan als soevereine territoriale entiteit, omdat heren continue streefden naar vergroting van hun territorium ten koste van concurrenten.

Die bestaansonzekerheid gold voor gewesten die beheerd werden door overheden op dynastieke basis nog sterker, omdat hier naast verovering ook huwelijkspolitiek en vererving de mogelijkheid tot annexatie boden. Voor gebieden die door een bisschop bestuurd werden – een benoemd functionaris die uit hoofde van zijn functie niet mocht huwen en eveneens geen erfgerechtigde kinderen kon nalaten – bestond immers alleen de optie van verovering.³⁵⁴ Zo ging het Hollandse gewest door huwelijk en vererving aan het einde van de 13de eeuw over in de handen van het Huis Henegouwen doordat de laatste telg van het Huis Holland, de minderjarige zoon van

352 Voor een mooi overzicht van de samenvoeging van de gewesten in de Lage Landen tussen 1350 en 1555 zie het schema in de *Bosatlas van de geschiedenis van Nederland* uit 2011 op p.144.

353 Voor een beschrijving van de veroveringspolitiek van landsheren en het eindresultaat daarvan op het territorium van de negen steden heb ik de volgende overzichtswerken gebruikt: **Israel** 1995, *The Dutch Republic*, in het bijzonder de paragrafen Threshold of the Modern Era (p.9-40) en Territorial Consolidation (p. 55-73). Vergelijk eventueel de overzichtelijke beschrijvingen van **Janse** 2002, Een in zichzelf verdeeld rijk, en **Sicking** 2002, Integratie van Holland. Eveneens praktisch is **Jansen** 2006, *Middeleeuwen*, in het bijzonder paragraaf De eenwording, p.463-90. Voor het samengaan door verovering en vererving zie **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*, in het bijzonder paragraaf Het ontstaan van gewesten, p.111-14. Zie eveneens **Blockmans** 2010, *Metropolen aan de Noordzee*, onder andere de paragraaf Vorstendommen komen op de kaart, p.145-52.

354 Zie bijvoorbeeld **De Graaf** 1996, *Oorlog om Holland*, in het bijzonder paragraaf De bisschopskeuze, p.92-4.

de in 1296 vermoorde Floris V (1254-1296), stierf. De erflanden vielen toen toe aan zijn oom Jan van Avesnes (1247-1304) die tevens graaf van Henegouwen was.³⁵⁵ Na circa een halve eeuw bestuur onder het Huis Henegouwen vond opnieuw territoriale vergroting plaats doordat rond het midden van de 14de eeuw de erflanden van de Henegouwers opgingen in die van het Huis Beieren. De overgang van de erflanden van Beieren in het tweede kwart van de 15de eeuw (*de facto* in 1428, formeel in 1433) naar het machtscomplex van de Bourgondiërs hield het midden tussen verovering en vererving. En in het laatste kwart van de 15de eeuw ging het Bourgondisch machtscomplex door het huwelijk van erfdochter Maria van Bourgondië (1457-1482) met Maximiliaan van Oostenrijk op in het Habsburgse Rijk.

Voor het uitbreken van de Opstand (1568-1588) zouden alle negen steden tot de erflanden van de Spaanse koning behoren, een vorst die soevereiniteit bezat op een gebied dat grote delen van Europa (met als voornaamste uitzondering Frankrijk) omvatte.³⁵⁶ Het Sticht werd door verovering in 1528 aan het Habsburgse Rijk toegevoegd, toen de bisschop van Utrecht gedwongen werd zijn wereldlijk gezag af te staan aan Karel V van Habsburg (1500-1558).³⁵⁷ Sindsdien behoorde de stad Utrecht formeel tot dezelfde soevereiniteit als de acht Hollandse steden.³⁵⁸

Territoriale vergroting ging vaak niet alleen gepaard met een offensief of andere vorm van militair ingrijpen van een concurrerende landsheer – ‘reguliere’ oorlogen – maar ook met burgeroorlogen. Landsheerlijkheden op dynastieke basis werden sterk in hun voortbestaan als soeverein gewest bedreigd op het moment dat er onduidelijkheid bestond over de opvolging: dergelijke successieconflicten braken vaak uit als de landsheer onverwacht overleed en geen volwassen zonen of slechts dochters naliet. Dat gebeurde in Holland aan het begin van de 13de eeuw (de Loonse oorlog), rond 1296 (na het overlijden van de laatste telg van het Hollandse gravengeslacht), rond 1350 (toen Willem IV (1317-1345) bij Stavoren was gesneuveld en strijd tussen zijn weduwe en haar minderjarige zoon Willem V (1339-1389) uitbrak), tussen 1417 en 1420 (strijd tussen Jacoba (1401-1436) en haar oom Jan van Beieren (circa 1374-1425)) en opnieuw tussen 1425 en 1428 (opnieuw met Jacoba van Beieren, maar nu tegen Filips van Bourgondië).

Successieconflicten namen vaak de vorm aan van een zogenoemde partijstrijd, een typisch middeleeuwse vorm van burgeroorlog waarbij belanghebbende groepen

355 Zie bijvoorbeeld **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.30.

356 Voor een overzicht van de samenvoeging van gewesten door huwelijkspolitiek zie de stamboom van de laatste middeleeuwse vorst Filips II op p.286 van **Sicking** 2002, *De integratie van Holland*.

357 Zie naast bovengenoemde literatuur ook **Van Schaik** 2000, *Een nieuwe heer*, p.192-250.

358 Het hertogdom Gelre werd in 1473 toegevoegd, maar wist zich in 1491 tijdelijk aan de greep van Huis Bourgondië te ontsnappen. In 1543 werd het als laatste van de Noordelijke Nederlanden in het Habsburgse Rijk opgenomen.

zoals de lokale adel, gilden, patriciërs en stedelijke vertegenwoordigers zich over twee kampen verdeelden, waarbij ze één van de twee troonpretendenten steunden. Dat was in Holland bij de successieconflicten in 1350, 1417-1420, 1425-1428 het geval: deze staan bekend als de Hoekse en Kabeljauwse twisten.³⁵⁹

De laatste en felste uitbraken van de Hoekse en Kabeljauwse twisten – in de onrustige periode tussen het onverwachte overlijden van de Bourgondische vorst Karel de Stoute (1433-1477) en het einde van de 15de eeuw – vonden plaats zonder dat er sprake was van militair ingrijpen van een troonpretendent. Omdat de nieuwe vorst, Maximiliaan van Habsburg (Oostenrijk) zijn handen elders in zijn uitgestrekte rijk vol had en niet bij machte was om direct in te grijpen, gingen concurrerende partijen elkaar in zijn afwezigheid te lijf. Na de onrustige 15de eeuw speelden burgeroorlog en partijstrijd geen rol meer in Holland. Oorlogen kwamen nog wel voor, maar dan vooral ter vergroting van het territorium. Dat gold voor de offensieven tegen Friesland (1516 en 1522-32), het Sticht (1527-28) en Gelre (onder andere in 1504-5 en 1542-43).³⁶⁰ Ook in het bisdom Utrecht kwamen burgeroorlogen regelmatig voor – mogelijk nog regelmatig, omdat de bisschop doorgaans op leeftijd was en er dus naar verhouding vaker sprake was van een machtswisseling dan in Holland – maar dan naar aanleiding van de benoeming van de bisschop. De bisschop was een benoemd functionaris, die door de kanunniken van de vijf kapittels op basis van stemmen werd gekozen. Vaak werden deze kanunniken door middel van omkoping of chantage gedwongen om een partijganger van een concurrerende landsheer (vaak Gelre, Holland en later Bourgondië) te kiezen die de belangen van de inwoners van het gewest minder ter harte nam.³⁶¹

Dat leidde er vaak toe dat lokale adel, gilden, patriciërs en stedelingen in opstand kwamen of dat partijen uit andere gewesten militair ingrepen. Ook hier nam burgeroorlog de vorm aan van een partijstrijd tussen bijvoorbeeld de Lichtenbergers en de Lockhorsten. Dat laatste was in 1423 het geval naar aanleiding van de benoeming van een nieuwe bisschop, die de opmaat was tot het uitbreken van een langdurige burgeroorlog tussen 1425 en 1449, het zogenoemde Utrechts schisma. In de eerste twee paragrafen van dit hoofdstuk bleek de burgeroorlog in Holland tussen circa 1477 en 1500 negatieve gevolgen te hebben voor de concurrentiepositie van de steden. Iets soortgelijks gold vermoedelijk voor de burgeroorlog in Utrecht tussen 1425 en

-
- 359 Het standaardwerk hiervoor is van **Brokken** 1982, *Hoekse en Kabeljauwse twisten*. Opsomming naar Janse 2000, Een in zichzelf verdeeld rijk, en Sicking 2000, Integratie van Holland.
- 360 Opsomming naar **Israel** 1995, *The Dutch Republic*, uit paragrafen Threshold of the Modern Era (p.9-40) en Territorial Consolidation (p.55-73).
- 361 **De Graaf** 1996, *Oorlog om Holland*, in het bijzonder paragraaf De bisschopskeuze, p.92-4.

1449.³⁶² De burgeroorlog van 1480-1483, die mede ontstond door inmenging vanuit Holland en vervolgens ook de aanleiding bood voor Maximiliaan van Oostenrijk om zich met Stichtse zaken te bemoeien, bracht eveneens hoge kosten met zich mee. De burgeroorlog van 1527-1528 leidde er uiteindelijk mede toe dat het Sticht aan het Habsburgse Rijk toegevoegd kon worden.³⁶³

Het endemische gebrek aan bestaanszekerheid van de middeleeuwse landsheren leidde, naast het herhaaldelijk uitbreken van militaire conflicten, eveneens tot een voortdurende zoektocht naar middelen om tot verovering over te gaan of ten minste de offensieven van concurrenten af te slaan. Om binnen zijn territorium macht uit te kunnen oefenen en zijn inkomsten te vergroten, stonden de landsheren verschillende instrumenten tot beschikking.³⁶⁴ Zo kon hij, uit hoofde van het wildernisregaal, via ontginningen van woeste gronden zijn inkomsten en greep op het territorium vergroten.³⁶⁵ Na de afronding van de grote ontginning van de veengebieden in de 13de eeuw speelde dit instrument echter geen rol meer en bovendien waren de meeste vrije boeren in de veengebieden alleen een symbolische, gezagserkende belasting (recognitietijns) verschuldigd.³⁶⁶

Belastingheffing was voor de heren sowieso een probleem: in principe kon hij alleen op gezette tijden – bij opvolging, een huwelijk, of in het geval van een oorlog – zijn onderdanen om geld vragen.³⁶⁷ Maar ook dan moest er nog onderhandeld worden over de hoogte van de belasting, of bede zoals die genoemd werd. Voor het Sticht was dit probleem zo mogelijk nog prangender, omdat de bisschop de beperkte inkomsten uit zijn gronden – ook die uit rechtspraak – in eigendom had gegeven aan zijn kapittels,

-
- 362 Onder andere **Struick** 1984, *Utrecht door de eeuwen heen*, in het bijzonder p.91-4. De periode tussen 1342 en 1432 was volgens Struick relatief rustig geweest. Ook **De Graaf** 1996, *Oorlog om Holland*, p.22, betoogt dat sinds 1375 met de instelling van de Statenvergadering met de Landbrief, het Sticht minder last had van agressie vanuit Holland.
- 363 **Van den Hoven van Genderen** 1997, *De mijter en de macht*. Tussen 1480-1483 was er burgeroorlog uitgebroken, waarbij de stad in het laatstgenoemde jaar belegerd werd door bisschop David van Bourgondië (1456-1496) en Maximiliaan van Oostenrijk die ondertussen landsheer van het concurrerende gewest Holland was.
- 364 Zie bijvoorbeeld **Janse** 2002, *Een in zichzelf verdeeld rijk*, in het bijzonder p.79-81 (paragraaf De speelruimte van de graaf). De graaf moest leven van de inkomsten van zijn domeingoederen zoals landpachten, tienden, visserijen, veren en tolleren – en het verschil van de intrinsieke waarde van het geslagen edelmetaal kon hij ook in zijn zak steken. En dan was er de kleine inkomst van de periodieke heffing (schof of jaarbede).
- 365 **Rutte** 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*, in het bijzonder paragraaf Theorie, p.9-23; **De Graaf** 1996, *Oorlog om Holland*, in het bijzonder p.71-4; **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*, vooral paragraaf De landsheerlijke rechten, p.114-32.
- 366 Bijvoorbeeld **Dekker** 1997, *Utrecht tot 1528*, in het bijzonder p.94 en 135.
- 367 **Janse** 2002, *Een in zichzelf verdeeld rijk*, in het bijzonder p.80-1. De buitengewone bede moest gevraagd worden. Bij huwelijk, ridderslag of als de graaf gevangengenomen werd, kon de bede echter niet geweigerd worden. Dat gold ook voor oorlog.

een probleem dat in het graafschap Holland niet of nauwelijks speelde.³⁶⁸ Daarnaast kon de landsheer proberen handel en verkeer in zijn territorium te stimuleren en daar tol op te heffen. Ook maakte hij handelsafspraken met andere heren en verleende hij vrijgeleides en beperkte tolvrijstellingen, een fenomeen dat zeker in de 13de en 14de eeuw – onder de respectievelijke dynastieke geslachten van Holland, Henegouwen en Beieren – een rol heeft gespeeld.³⁶⁹ Het bedrijven van een vorm van muntpolitiek behoorde ook tot de mogelijkheden. Eveneens kon hij via een zogenoemde stedenpolitiek en stadsplanning proberen zijn inkomsten te vergroten en zijn greep op het territorium te versterken.³⁷⁰ In de tweede paragraaf kwam reeds ter sprake dat de verlening van stadsrechten mogelijk een voedingsbodem bood voor nijverheid en handel: succesvolle steden stimuleerden het handelsverkeer, waardoor tolinkomsten toenamen. Daar kwam bij dat in steden woonachtige kooplieden aantrekkelijke geldschietters konden zijn.

De landsheer zelf had echter niet automatisch toegang tot de forse winsten die binnen de stadsmuren gemaakt werden. Stadsbesturen daarentegen waren (de stad was immers een rechtspersoon vanwege de stadsrechten) in de loop der tijd juist wel in staat om als publiek lichaam eigen belastingen te heffen en daarnaast publieke schuld te creëren door de uitgifte van zogenoemde renten.³⁷¹ Door hun toegang tot kapitaalstromen konden succesvolle steden al snel over meer middelen beschikken dan hun eigen landsheer. Om die redenen onderhielden landsheren in de middeleeuwen soms moeizame relaties met succesvolle steden op hun territorium, die zich vaak steeds zelfstandiger gingen gedragen, ondanks het feit dat ze vanwege handelspolitiek en de handhaving van hun privileges van hem afhankelijk waren.³⁷² Dat gold bijvoorbeeld duidelijk voor de stad Utrecht.³⁷³

Een laatste middel dat landsheren konden gebruiken om hun inkomsten snel te vergroten, was de vervreemding van bepaalde exclusief heerlijke rechten.³⁷⁴ Deze regalia kwamen aan de orde in de vorige paragraaf. Zo kon hij het benoemingsrecht voor een ambt zoals baljuw, schout of schepen voor een bepaalde tijd verkopen of

-
- 368 **Van den Hoven van Genderen** 1997, *Geld en macht*; **De Graaf** 1996, *Oorlog om Holland*, in het bijzonder p.70-1.
- 369 **Rutte** 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*, in het bijzonder de paragraaf Theorie, p.9-23; **Hoppenbrouwers** 2002, *Van waterland tot stedenland*, in het bijzonder de paragraaf landsheerlijke economische politiek, p.121-3.
- 370 **Rutte** 2002, *Stedenpolitiek en stadsplanning*, in het bijzonder p.9-23
- 371 **Zuijderduijn** 2009, *Collectieve publieke schuld*. Zie ook **'t Hart en Van der Heijden** 2009, *Stadslucht maakt vrij*.
- 372 **Tilly** 1992, *Coercion, capital and European states*, p.60, typeerde de moeizame verhoudingen tussen steden en landsheren treffend als *liaisons dangereuses*. Zie eveneens **Blockmans** 2009, *Fasen van openheid en afsluiting*.
- 373 Zie bijvoorbeeld **Van den Hoven van Genderen** 1997, *Geen absoluut heerser en Laatste jaren kerkelijk vorstendom*.
- 374 **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*, in het bijzonder de paragrafen Het ontstaan van heerlijkheden, p.139-45 en Bronnen, p.186-93 (vooral p.190 over de verkoop van voorrechten via de bede).

verpanden aan de hoogstbiedende partij. Andere bestuurlijke privileges, zoals het stadsrecht of het recht om een kiescollege te hebben, waren waarschijnlijk ook te koop. Datzelfde heeft vermoedelijk voor meer economische privileges gegolden zoals markt-, wind- en maalrecht. Vaak werden dergelijke privileges ook verkocht of verdeeld tijdens landsheerlijke zwakte, zoals aan het begin van een regeerperiode, als de heer behoefte had aan geld.³⁷⁵ Dat betekende dat kapitaalkrachtige partijen, zoals in steden gevestigde kooplieden of stadsbesturen, dit soort vrijstellingen van algemeen geldende belemmeringen konden kopen. Maar al deze instrumenten waren nog altijd niet afdoende om in de landsheer zijn niet aflatende geldvraag te voorzien. Soms moest acute geldnood bijvoorbeeld geledigd worden door het in pacht geven van toekomstige inkomsten aan de geldschieder, zoals de bisschop in 1327 deed door de kastelen die de handelsstromen naar Utrecht bewaakten aan zijn grootste concurrent, de graaf van Holland, te verpanden.³⁷⁶

§ 4.3.2 Standen en Staten

In ruil voor financiële bijstand in de vorm van een lening of hogere belasting konden kapitaalkrachtige partijen echter ook om inspraak vragen. In de loop van de middeleeuwen kreeg de landsheer bij zijn besluitvorming dan ook in toenemende mate te maken met inspraak van wat we representatieve instellingen zouden kunnen noemen. Deze ontwikkelden zich met het verstrijken van de tijd van min of meer vrijblijvend adviesorgaan tot publiek lichaam, doordat ze op gezette tijden bij het besluitvormingsproces betrokken moesten worden.³⁷⁷ Door een geleidelijk proces van institutionalisering gingen deze representatieve instellingen dus zelf deel uitmaken van de overheid en in de 16de eeuw verwierven ze vervolgens steeds meer invloed.³⁷⁸

Zowel in het Sticht als in Holland nam dit fenomeen de vorm aan van een gewestelijke Standen- of Statenvergadering, die zich als de behartiger van de lokale belangen profileerde. In beide gevallen kwamen de Statenvergaderingen met het verstrijken van de tijd voort uit de respectievelijke raden van graaf en bisschop.

375 **Zuijderduijn** 2009, Collectieve publieke schuld.

376 **Struick** 1984, *Utrecht door de eeuwen heen*, in het bijzonder p.72.

377 Zie bijvoorbeeld **Tilly** 1992, *Coercion, capital and European states*.

378 Als leidraad voor deze tekst heb ik gebruikgemaakt van **Zuijderduijn** 2009, Collectieve publieke schuld. Hij brengt hierin een aantal lijnen bijeen, namelijk de samenhang tussen de vergaring van bestuurlijke vrijheden van de steden en de mogelijkheden die dit bood om geld bijeen te brengen en zo invloed te kopen, vooral in tijden van landsheerlijke zwakte.

In de regel mochten ze niet regelmatig en alleen op uitnodiging van de landsheer bijeenkomen.³⁷⁹ Gedurende een groot deel van de middeleeuwen lijkt het aantal partijen dat uitgenodigd werd ook variabel te zijn. Zo verdwenen aan het einde van de 15de eeuw vertegenwoordigers van het platteland in Holland uit beeld, en werden in het Sticht kleinere steden toegevoegd.³⁸⁰

De totstandkoming van de Statenvergaderingen in deze en andere gewesten was een complex proces en het nauwkeurig uiteenzetten van de factoren die eraan bijdroegen en die mogelijk de verschillen in de ontstaansgeschiedenis en de samenstelling kunnen verklaren, valt buiten het bereik van deze studie. Maar over het algemeen wordt aangenomen dat koehandel over de belastingen en publieke schuld – instrumenten waarmee de landsheer toegang had tot de kapitaalmarkten en daarmee zijn inkomsten kon vergroten – bovenlokale organisaties in staat stelden om privileges en politieke invloed te verwerven.³⁸¹ In de loop der tijd verlegde het accent zich dan ook van de adel en religieuze instellingen naar kapitaalkrachtiger partijen zoals kooplieden en stedelijke vertegenwoordigers. Om die reden werden juist in de meer verstedelijkte regio's van Europa steden dominant in de Statenvergaderingen.³⁸²

Dat gold voor het Sticht, maar zeker ook voor Holland. Vanaf de 13de eeuw werden stedelingen in beide gewesten al incidenteel betrokken bij landsheerlijke beslissingen en vanaf de 14de eeuw verschijnen ze niet langer op persoonlijke titel, maar als vertegenwoordiger van hun stad in adviesraden en in de gewestelijke Statenvergaderingen.³⁸³ In 1375, met de Stichtse Landbrief, kreeg de Statenvergadering van het Sticht een minder vrijblijvende en permanente status; in Holland gebeurde dat met de Zoen van Delft in 1428. In beide gevallen hing dat samen met een moment van landsheerlijke zwakte in de vorm van onduidelijkheid over de successie (Holland) of financiële problemen (het Sticht).

-
- 379 **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*, in het bijzonder paragraaf Het ontstaan van de gewestelijke staten, p.149-54.
- 380 **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland, in het bijzonder p.134; **Van den Hoven van Genderen** 1997, De mijter en de macht, vooral de paragraaf De Staten.
- 381 **Zuijderduijn** 2009, Collectieve publieke schuld.
- 382 **Tilly** 1992, *Coercion, capital and European states*.
- 383 Vergelijk voor de institutionalisering van de Staten in het Sticht en de omstandigheden waarin dat gebeurde bijvoorbeeld **Struick** 1984, *Utrecht door de eeuwen heen*, in het bijzonder p.72 en 84; **Van den Hoven van Genderen** 1997, De mijter en de macht; De Staten. Voor Holland zie bijvoorbeeld **Janse** 2002, Een in zichzelf verdeeld rijk, in het bijzonder de paragraaf De politieke macht van de steden, op p.91-5. Voor samenhang met financiële en dynastieke crisis, zie ook p.102. Zie verder **Sicking** 2002, De integratie van Holland en **Zuijderduijn** 2009, Collectieve publieke schuld.

Het is verleidelijk om in de deelname van stedelijke vertegenwoordigers in de grafelijke dan wel bisschoppelijke raad en later de Statenvergadering een mogelijke vorm van competitief voordeel te zien. Zou inspraak, gebaseerd op belastinginkomsten of de mogelijkheden om als publiek lichaam leningen aan te gaan op de kapitaalmarkt, stemhebbende steden de mogelijkheid hebben geboden om via de landsheer méér competitieve voordelen naar zich toe te trekken? Te denken valt aan privileges, maar Statenvergaderingen vergaderden ook vaak over andere zaken die van invloed waren op de concurrentiepositie van de steden zoals belastingen, defensie, buitenlands beleid, muntwezen, tol en handel.³⁸⁴ Er zijn echter een hoop redenen om aan te nemen dat de mogelijkheid van een stad of steden om invloed aan te wenden beperkt was. Steden waren allereerst niet als enige vertegenwoordigd in de representatieve instellingen. In het Sticht namen de drie 'standen' deel: de geestelijkheid (vertegenwoordigd door de vijf kapittels), de ridderschap (die het platteland vertegenwoordigde) en de steden (Utrecht, Amersfoort en Rhenen - en later ook Montfoort en Wijk bij Duurstede). In Holland waren de ridderschap en de stemhebbende steden Dordrecht, Haarlem, Delft, Leiden, Amsterdam en Gouda vertegenwoordigd. Er moest met meerderheid van stemmen besloten worden, terwijl de belangen van de deelnemers nogal eens tegenstrijdig waren. Dat gold bijvoorbeeld aan het begin van de 16de eeuw, toen steden die afhankelijk waren van de zee- en rivierhandel (zoals Amsterdam en Dordrecht) eerder geneigd waren voor een belastingverhoging te stemmen dan industriesteden zoals Haarlem, Leiden en Gouda.³⁸⁵

Daarnaast is sinds de opname van Holland in het Bourgondisch machtscomplex een grote hoeveelheid aan bestuurlijke reorganisaties doorgevoerd, die in de literatuur doorgaans samengevat wordt onder de noemer centralisering. Daarbij werden voortdurend nieuwe centrale bestuursorganen en vormen van tussenbestuur ingezet, vaak tot onvrede van de gewestelijke representatieve instellingen. Te denken valt aan landvoogden en stadhouders die het gewestelijk bestuur waarnamen, maar ook aan de implementatie van een Staten-Generaal en centrale Rekenkamers en de splitsing van bestuurlijke en rechterlijke taken. Daardoor ontstond getouwtrek over de bevoegdheden en competenties van al die organen. De vraag is hoe binnen de machtsstrijd tussen de verschillende organen de stedelijke belangen behartigd konden worden.³⁸⁶ Tekenend is dat stedelijke vertegenwoordigers tot zeker het tweede kwart van de 16de eeuw vele onderlinge vergaderingen op eigen initiatief belegden, en dat de Staten pas vanaf circa 1515 het voornaamste platform voor interstedelijke samenwerking werd.³⁸⁷

384 Ibidem.

385 Sicking 2002, De integratie van Holland.

386 Ibidem.

387 Zijderdijn 2009, Collectieve publieke schuld.

Vanaf het tweede kwart van de 16de eeuw raakte de Sont, de voornaamste zeestraat tussen de Noord- en de Oostzee, verschillende malen afgesloten voor de scheepvaart als gevolg van dynastieke conflicten in Denemarken en pogingen van de Hanzestad Lübeck om Hollandse schepen van de Oostzee te weren.³⁸⁸ De Statenvergadering zette zich daarbij in voor het vrijmaken van de vaart over de Zuiderzee en door de Sont richting Oostzee en maakte zich sterk voor de graanhandel. Dat deed ze vooral door handelsoorlogen gedeeltelijk, maar soms zelfs geheel, te financieren. Daarbij wierp ze zich dus op als belangenbehartiger van de economische belangen van het gewest. Dat mocht ook wel, want nadat de landsheren in de 13de en 14de eeuw nog een gunstige handelspolitiek ten faveure van de regionale economie hadden gevoerd, was Filips de Goede (1396-1467) vooral geïnteresseerd geweest in de belastingopbrengsten van het gewest.³⁸⁹

Als de macht van de Statenvergadering inderdaad samenhang met haar onderhandelingspositie ten aanzien van de belastingen, ligt het voor de hand te veronderstellen dat haar invloed toenam naarmate zij meer toegang kreeg tot kapitaal, waardoor de Staten ook meer te bieden hadden, of, als de landsheer daar meer behoefte aan had, steeds vaker konden deelnemen aan de onderhandelingen. Van beide was sprake: sinds 1515 hadden de Staten hun toegang tot de kapitaalmarkt vergroot doordat ze als publiek lichaam zogenoemde gemenelandsrenten (een soort staatsobligaties) mochten uitgeven, en in beperkte mate eigen belastingen mochten heffen. Daardoor werd hun toegang tot de kapitaalmarkt niet alleen verder vergroot, de deelnemende partijen kregen nu ook een herkenbaar en bindend collectief belang. Daarnaast had Karel V rond 1520 zijn politiek van territoriale expansie hervat, waardoor hij veel geld nodig had: deze richtte zich, naast de strijd tegen de Franse aartsvijand, onder andere op Denemarken en de Oostzee.³⁹⁰ Tekenend voor de rol van belastingheffing en toegang tot de kapitaalmarkten als onderhandelingsinstrument tussen de landsheer en de Statenvergadering, was het gegeven dat de Opstand mede uitbrak naar aanleiding van de voorgenomen maatregel van de overheid om belastingen – de Tiende Penning – permanent te maken, waarmee de Staten feitelijk buitenspel werden gezet. Illustratief voor de macht van de Staten was dat ze na de Opstand de soevereiniteit van de landsheer overnamen.

388 Zie voor een nauwkeurige uiteenzetting van de gang van zaken **Sicking** 2006, *Amphibious warfare in the Baltic*. Ondanks de herhaaldelijke expedities was de Sont afgesloten voor Hollandse schepen in onder andere 1531-1532 (door Lübeck en/of Frederick van Denemarken) en tussen 1542-1543 (als represaille voor de steun voor Christian II). Na het bestand van Speyer in 1544 bleef de Sont enige jaren open, tot de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) daar een einde aanmaakte. Zie ook **Sicking** 2002, *De integratie van Holland*, vooral p.274-5.

389 **Israel** 1995, *The Dutch Republic*, p.23; Hoppenbrouwers 2002, *Van waterland tot stedenland*.

390 Zie bijvoorbeeld **Sicking** 2002, *De integratie van Holland*, p.271

De belangen van de deelnemende partijen in de Statenvergadering gingen in toenemende mate parallel lopen. De economische belangen van veel steden hingen direct of indirect samen met de graanhandel en de vaart over de Oostzee.³⁹¹ Tevens vonden partijen elkaar in de verdediging van hun belangen tegen de Habsburgse vorst. Gezamenlijk poogden ze op te treden tegen de verhoging van de lastendruk en de aantasting van de privileges als gevolg van de centralisatiepolitiek. Niet voor niets wordt er in de vaderlandse geschiedenis herhaaldelijk gewezen op de rol van de Tiende Penning (naast de kettervervolgingen en de repressie van Alva) als oorzaak van de Opstand. De Tiende Penning ondermijnde immers de onderhandelingspositie van de Statenvergadering.

§ 4.3.3 Besluit: middeleeuwse competitieve voordelen

Als we nu terugblikken op de tweede en de derde paragraaf, kan het volgende geconstateerd worden. Het bleek dat politieke instabiliteit en langdurige afsluiting van handelsverkeer, bijvoorbeeld door oorlogen, competitief nadeel konden opleveren voor de steden. Vervolgens bleek de landsheerlijke overheid vanwege haar voortdurende bestaanonzekerheid juist zeer gevoelig te zijn voor zowel politieke instabiliteit als oorlogvoering met buitenlandse machthebbers. Dit leidde bovendien tot een voortdurende zoektocht naar middelen, waardoor belastingen opgedreven werden, eveneens nadelig voor nijverheid en handel.

Naast deze competitieve nadelen zijn er nog zeven maatregelen aan te wijzen die de soevereine overheid kon nemen, waarvan ik het aannemelijk vind dat ze mogelijk een stimulerende werking op de concurrentiepositie van een stad of steden konden hebben en dus een competitief voordeel vormden. Juist omdat de landsheer voor zijn machtspositie afhankelijk was van de opbrengsten van zijn territorium kon hij eveneens (1) handelspolitiek bedrijven in vele vormen: te denken valt aan verdragen, vrijgeleides en handelsoorlogen. Ook kon hij (2) maatregelen van algemeen beleid nemen waarmee de concurrentiepositie van zijn gewesten en daarmee direct of indirect van zijn steden gestimuleerd werd. Voorbeelden daarvan zijn protectie van nijverheid tegen buitenlandse producten, maar ook tol-, stapel- en muntpolitiek.

391

Van Tielhof 1995, *De Hollandse graanhandel*, p.137: Hollandse lakens uit bijvoorbeeld Leiden werden als retourvracht ingezet. Voor haringvissers in Enkhuizen, Hoorn en Schiedam of pakkers in Haarlem was de retourvracht belangrijk. Voor steden die landsheerlijke tollен pachtten, zoals Haarlem en Gouda, was het bovendien van belang dat de hanzeaten de route binnendoor bleven bevaren; van hun eigen Hollandse kooplieden kon immers geen tol gevraagd worden.

Vanwege het remmende effect dat de organisatie van de feodale economie waarschijnlijk had, kon de landsheer ook door (3) opheffing van algemene beperkingen de concurrentiepositie van een stad stimuleren, bijvoorbeeld via stadsrechten (die zelfbestuur boden) en tolvrijheden. Hoewel deze niet voortkomen uit de feodale economie, zouden ook andere belastingvrijstellingen onder opheffing uit algemeen geldende beperkingen geschaard kunnen worden.

Wat eveneens als zodanig beschouwd kan worden, was het al dan niet wederrechtelijk verkrijgen van (4) exclusieve regalia. Ook schenkingen in de vorm van grond of andere privileges kwamen voor. Ik zal deze vooralsnog als apart competitief voordeel behandelen. In dezelfde paragraaf bleek daarnaast dat (5) infrastructuur – vanwege het belang van bereikbaarheid over water – en (6) de vestiging van een overheidsinstelling – die het consumptief vermogen van een plaats opdreef, stimulerend konden werken.

Wat eveneens een competitief voordeel kon zijn, en waarschijnlijk ook als zodanig bedoeld was, was de beperkte mate van zelfbestuur die (7) stadsrechten aan een plaats boden. Mogelijk belangrijker is echter dat het stadsrecht een plaats de mogelijkheid bood om een eigen financiële basis te ontwikkelen (via belastingheffing of uitgifte van renten) die ingezet kon worden om met de landsheer te onderhandelen over privileges en inspraak. Dat kon ook door inspraak via een overheidslichaam zoals de Statenvergadering. Ik zal deze als aparte categorie nader onder de loep nemen.

Bij een nadere blik op de zeven competitieve voordelen valt op dat deze in drie groepen uiteenvallen. Allereerst waren sommige van deze competitieve voordelen instrumenten in de nauwste betekenis van het woord: zij werden door de soevereine overheid bewust gericht op de gunstige economische ontplooiing van een gebied. Dat kon in algemene zin gelden, maar exclusieve op één bepaalde plaats of stad gerichte voordelen kwamen ook voor – te denken valt aan stadsrecht, stapelrecht en tolvrijheid. Uiteraard kon algemeen gericht beleid voor bepaalde plaatsen stimulerender werken dan voor andere, maar dat is een indirect effect van een niet per se op die plaats gericht handelen van de soevereine overheid.

De tweede groep competitieve voordelen komt niet zozeer voort uit bewust en gericht handelen van de soevereine overheid, maar is eerder op te vatten als *collateral damage* van andere overheidsmaatregelen die niet rechtstreeks op het economisch functioneren van een gewest of de steden daarin gericht waren. Daarmee doel ik vooral op oorlogen ten gunste van territoriale vergroting of belastingheffing die indirecte gevolgen hadden voor de concurrentiepositie van een stad of steden. Het lijkt erop dat dit handelen vaak de vorm van een competitief nadeel aanneemt.

De derde groep competitieve voordelen bevindt zich in de bestuurlijke hoek. Daaronder vallen zelfbestuur via stadsrechten en deelname aan inspraakgerechtigde representatieve instellingen binnen de overheid zelf. Hier draaide het om de mogelijkheid om via onderhandeling de soevereine overheid te kunnen bewegen tot voor de concurrentiepositie van steden stimulerend beleid. Hieronder zal ik per categorie inventariseren wanneer competitieve voordelen verdeeld werden en welke steden daarvan profiteerden.

§ 4.4 Competitieve voor- en nadelen

§ 4.4.1 Handelspolitiek

Handelspolitiek – de bescherming en stimulering van economische activiteiten buiten het territorium waarop de landsheer soevereiniteit bezat – kon competitieve voordelen opleveren omdat vrijwel alle steden vanaf het midden van de 14de eeuw duidelijke internationale economische belangen ontwikkelden. Voor steden als Utrecht en Dordrecht was internationale doorvoer al sinds respectievelijk de 11de en de 12de eeuw belangrijk voor hun functionele profiel. Echte handelspolitiek in de vorm van handelsverdragen- en oorlogen op instigatie van de landsheer lijken vooral in de 13de en de vroege 14de eeuw te zijn voorgekomen, onder de heren van het Hollandse (tot circa 1300), Henegouwse (tot circa 1350) en Beierse Huis (tot circa 1425).³⁹² Zo werd eind jaren zeventig van de dertiende eeuw een Hollands-Engelse handelsovereenkomst gesloten naar aanleiding van een Engels-Vlaamse handelsoorlog. En in 1319 werd een handelsverdrag tussen Holland, het Sticht en Gelre gesloten. Datzelfde geldt voor wederzijdse vrijgeleides aan kooplieden, tolvrijheden en belastingvrijstelling. In 1243 beloofde Willem II vrijgeleide en bescherming aan kooplieden uit Hamburg en Lübeck als zij bij Geervliet tol betaalden; datzelfde beloofde hij in 1248 aan kooplieden uit Dortmund. Ook kwam de Engelse wolstapel in 1294 en in 1337 door bemiddeling van de landsheer tijdelijk naar Dordrecht.³⁹³

Vanaf het eerste kwart van de 15de eeuw heb ik nauwelijks aanwijzingen voor dergelijke op de internationale handel van Holland gerichte beleidsmaatregelen gevonden: min of meer vanaf de aanvang van het bestuur van het Bourgondische Huis. Uitzonderingen zijn het konvooieren van de haringvloot, mede ten gunste van Rotterdam, in 1439, en de steun aan de Vrede van Utrecht in 1474 door Karel de Stoute.³⁹⁴ Dat laatste was de afsluiting van

392 **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland. Zie in het bijzonder de paragraaf Landsheerlijke economische politiek op p.121-3. Vergelijk eventueel **Van Herwaarden e.a.** 1996, *Dordrecht tot 1572*, in het bijzonder p.28-9 en p.33-7.

393 Zie eveneens de paragraaf Dordrecht: van speelbal tot eigenzinnig bolwerk in **Boelens en Taverne** 2009, De verstedelijking van de Eurodelta, p.234-9.

394 **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, in het bijzonder p.71-3 en p.120: het konvooieren van haringschepen in 1522 lijkt door de steden of Staten zelf gefinancierd te zijn. Filips de Goede besloot in 1439 dat de Zeeuws-Hollandse haringvissersvloot door twaalf schepen beschermd moest worden: de krijgslieden waren eveneens belast met kaapvaart tegen de steden in het Hanzegebied. Het 'lastgeld' dat op per twaalf tonnen haring geheven werd moest de kosten dekken. In 1445 en 1475 werd opnieuw een konvooi georganiseerd met de Vlamingen tegen kapers uit respectievelijk Dieppe en Engeland.

een conflict tussen Holland en de Hanze over afschaffing van de stapelplicht te Brugge: onder andere Hanzestad Lübeck had die stapelplicht willen afdwingen, maar steden zoals Antwerpen en Amsterdam hadden juist belang bij het decentraliseren van het Hanzeverkeer. In deze oorlog speelde de landsheer zelf schijnbaar geen rol: deze werd door zijn gewesten zelf uitgevochten.³⁹⁵

Handelspolitiek werd dan ook niet alleen door de landsheer bedreven. Vanaf in ieder geval de 14de eeuw organiseren stedelijke vertegenwoordigers of in steden woonachtige kooplieden namelijk regelmatig zelf handelsvoordelen, schijnbaar zonder inmenging van de soeverein. Dat is met name voor Amsterdam evident: in 1368 kregen handelaren uit deze stad handelsprivileges op Schonen als tegenprestatie voor deelname in een oorlog tegen de Deense koning, die het verkeer in de Oostzee lastigviel.³⁹⁶ En ook bij het conflict ten aanzien van de Hanzestapel te Brugge verzette Amsterdam zich zelfstandig door in 1470 de lakenhandel op het Zwin te verbieden, drie jaar later gevolgd door Leiden. Een aanslag van Hollands-Zeeuwse schepen op Wendische schepen bij Brest leidde tot de Wendische oorlog tussen 1438 en 1441, die eveneens buiten de landsheer omging.³⁹⁷ Deze 'kaperoorlog' werd mede door de Raad en Staten van Holland in het belang van de gewestelijke economie georganiseerd.³⁹⁸

Vaak echter is het onduidelijk hoe het handelsvoordeel georganiseerd was: verkregen Leiden, Gouda, Delft en Dordrecht hun plaats op de jaarmarkt van Bergen op Zoom in 1430 bilateraal of werd er bemiddeld?³⁹⁹ Datzelfde geldt voor de afspraken die Gouda in 1517 maakte met de Engelse wolmarkt in Calais (de zogenoemde compositie). En zo kunnen we nog een tijdje doorgaan, bijvoorbeeld met de vrijstelling van de Deventerse Katertol te Katen voor Amsterdamse schepen in 1347, het privilege dat Amsterdam in 1414 van Erik van Saksen voor het landverkeer kreeg, of het handelsprivilege met Noorwegen in 1443.⁴⁰⁰ Iets vergelijkbaars geldt voor de hanzetzets- of kantoren. In 1465 waren deze onder andere in Utrecht en Amsterdam gevestigd (daarnaast in Middelburg, Antwerpen en Mechelen)⁴⁰¹ – tussen 1452 en 1457 werd het gehele hanzekantoor van Brugge vanwege conflicten zelfs tijdelijk naar Utrecht verplaatst.⁴⁰²

-
- 395 **Kaptein** 2004, Poort van Holland, in het bijzonder p.150.
- 396 Ibidem. Dordrecht bezat overigens ook zo'n vitte, zo blijkt uit **Ibelings en Smit** 2002, Goudse kuit, in het bijzonder p.112.
- 397 **Kaptein** 2004, Poort van Holland. Voor de afwezigheid van de landsheer bij handelsoorlogen zie **Israel** 1995, *The Dutch Republic*, p.9-40 en p.73, in het bijzonder p.25, p.62-63.
- 398 **Sicking** 2002, De integratie van Holland, in het bijzonder p.263.
- 399 **Ibelings en Smit** 2002, Goudse kuit, in het bijzonder p.118-20.
- 400 **Kaptein** 2004, Poort van Holland.
- 401 **Kaptein** 2004, Poort van Holland.
- 402 **Van den Hoven van Genderen** 2000, Toppunt van de macht, in het bijzonder p.172.

Afgezien van de bemiddeling van Albrecht van Beieren om tussen 1358 en 1360 en 1388 en 1392 het hanzekantoor naar Dordrecht te krijgen, lijkt de landsheer daar niets mee van doen te hebben.⁴⁰³

Verder valt op dat hoewel stedelingen ook met andere buitenlandse landsheren en steden onderhandelden, de Hanze in de 14de en 15de eeuw de voornaamste bron van handelsvoordelen was. Vooral beleidsmaatregelen van deze internationale handelsorganisatie lijken van invloed te zijn geweest op de concurrentiepositie van de steden. Immers toen de Hanze tussen 1358 en 1360 een boycot voerde tegen Vlaanderen, kregen Amsterdam en Antwerpen voor vier jaar toestemming voor de opslag en verkoop van hanzeproducten en een daaropvolgende boycot tussen 1451-1457 resulteerde in een crisis in de Vlaamse en Engelse lakenhandel.⁴⁰⁴ Lakenproducerende en/of -verhandelende steden in Holland profiteerden van de verminderde concurrentie. Ook de pogingen van Albrecht van Beieren in 1358 om de wolstapel naar Dordrecht te halen hingen samen met een boycot van de Hanze. De Hanzestapel ging bij de boycot van 1451-1475 vervolgens naar Utrecht. In 1417 werden afspraken gemaakt over nauwkeuriger coördinatie van het Oostzee-verkeer, waarbij kwaliteitsregels voor Amsterdams en Leids laken vastgesteld werden en Amsterdam uitgezonderd werd van een handelsverbod op Lijfland. Vervolgens werden tussen 1447 en 1465 grove lakens verboden in het Hanzegebied. Steden die luxere lakens produceerden, zoals Amsterdam, Leiden en Delft, bleven buiten schot, maar steden die andere producten vervaardigden zoals Haarlem, Gouda, Rotterdam en Den Haag, zullen het moeilijker hebben gehad. Tussen 1469 en 1474 voerde de Hanze oorlog tegen de Engelse vorst, waarna de Leidse en Amsterdamse lakenproductie een nieuw hoogtepunt bereikte.

Algemene beleidsmaatregelen van de Hanze konden dus indirect stimulerend zijn voor de concurrentiepositie van bepaalde steden, maar het omgekeerde was natuurlijk ook mogelijk. Dat gold voor de productie van grove lakens tussen 1447 en 1465, maar zeker ook wanneer de Hanze de wapens opnam tegen Hollandse steden. De Wendische oorlog van 1438-1441 sloot de vaart naar de belangrijkste afzetmarkten Pruisen en Lijfland voor laken vrijwel af, wat er toe leidde dat de lakenproductie daalde en vele Hollandse lakensteden zich toedegden op grovere soorten lakens zonder gebruik van de Calaiswol. Als gevolg daarvan werd rond 1440 de luxedraperie alleen in Amsterdam, Leiden en Delft gecontinueerd. De graanhandel stagneerde en in de meeste Hollandse steden was honger het gevolg.⁴⁰⁵

403 De Graaf 1996, *Oorlog om Holland*, in het bijzonder p. 114.

404 Kaptein 2004, Poort van Holland, in het bijzonder p.147-50. In 1474 werd volgens Marsilje 2002, *Het economisch leven*, p.109-11, een vrijhandelsakkoord met de Hanze bereikt.

405 Kaptein 2004, Poort van Holland, in het bijzonder p.145; Van der Schoor 1999, *Stad in aanwas*, vooral p.75-6.

Na de afwezigheid van de landsheer bij de meeste oorlogen in de late 15de eeuw komen in de 16de eeuw handelsoorlogen met zijn steun wel weer voor, maar dan vaak als deze te combineren vielen met zijn dynastieke belangen. Gecombineerde belangen speelden bijvoorbeeld een rol bij het offensief tegen Gelre en de oorlogen in de Sont die vanaf het eerste decennium tot circa 1550 plaatsvonden.⁴⁰⁶ Inmenging in Friese en Stichtse aangelegenheden zorgde ervoor dat de vaart over de Zuiderzee vrijviel en nadat Gelre in 1543 was toegevoegd aan de Nederlanden, namen de Hollandse binnenvaart en haringvisserij verder toe. Voor veel van deze offensieven gold zoals gezegd echter dat de Hollandse Statenvergadering deze deels of gedeeltelijk had gefinancierd: dat was zelfs bij de Wendische oorlog al het geval geweest. In principe profiteerden bijna alle steden daarvan, vanwege de verknoopte belangen van de noord- en de zuidvaart, hoewel het er alle schijn van heeft dat Amsterdam er het meeste van heeft kunnen profiteren. Voor Dordrecht, dat zich primair op de oost-westvaart richtte, gold dat mogelijk minder.

Alleen van het konvooieren van de haringvloot in 1522 kan gezegd worden dat het puur een handelsbelang en geen dynastiek belang was, maar het is niet duidelijk of de landsheer hier bij betrokken was.⁴⁰⁷ Hiervan profiteerden, getuige de bijdrage aan de financiering, steden die deelnamen aan de handel in en transport van haring zoals Delft, Rotterdam en in mindere mate Dordrecht en Amsterdam.

Samenvattend traden er opvallende verschuivingen op in de stimulering van de concurrentiepositie van de steden in de zin van handelspolitiek, zowel met betrekking tot de wijze waarop die plaatsvond als de partijen die ervoor verantwoordelijk waren. Handelspolitiek in de vorm van handelsverdragen en -oorlogen, (wederzijdse) vrijgeleides, 'buitenlandse' tolvrijstellingen, vestiging van internationale stapels en het konvooieren van de vissers- of handelsvloot op voorspraak van de landsheer kwamen vooral in de 13de en 14de eeuw voor, toen het Hollandse gewest onder Huis Henegouwen en Huis Beieren ressorteerde. In de 16de eeuw gebeurde dat opnieuw, maar dan vooral in de vorm van handelsoorlogen gecombineerd met een dynastiek op expansie gericht belang van de Habsburgse landsheren. Vanaf de 14de eeuw maken de Hollandse steden ook zelf afspraken met buitenlandse machthebbers, maar vooral met een internationale handelsorganisatie: de Hanze. Dergelijke rechtstreekse, bilaterale contacten intensiveren in de 15de eeuw, als de landsheer zelf uit beeld verdwijnt. Vooral de stad Amsterdam lijkt hier voordeel uit te hebben gehaald.

Gedurende de gehele periode waren de steden dus vrij constant zelf betrokken bij het verkrijgen van internationale handelsvoordelen, maar in de 13de en 14de eeuw zagen ze zich daarbij wel gesteund door hun landsheren. Daarvan profiteerden waarschijnlijk alle steden in meer of mindere mate, maar het exclusief met

406 **Sicking** 2002, De integratie van Holland, in het bijzonder p.271.

407 **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, zie p.71-3 en p.120.

internationale stapels bevoorrechte Dordrecht bezat een geprivilegieerde positie. In de 15de eeuw waren de steden schijnbaar voornamelijk op zichzelf of elkaar aangewezen, en in de 16de eeuw nam de landsheerlijke bemoeienis weliswaar toe, maar ogenschijnlijk alleen in de vorm van steun aan handelsoorlogen en dan vooral als deze door de Statenvergadering geheel of gedeeltelijk werden gefinancierd. Deze zijn duidelijk in het belang van steden die direct of indirect afhankelijk waren van de vaart door de Sont.

§ 4.4.2 Algemene maatregelen van beleid

Ook binnen het territorium waarop de landsheer de soevereiniteit bezat kon hij algemeen geldende beleidsmaatregelen uitroepen, die weliswaar voor het hele gebied (of delen daarvan) golden, maar waarvan bepaalde steden wel bovengemiddeld profiteerden. Daaronder vallen uiteraard stapelpolitiek (een monopolie van een bepaalde plaats op een zekere activiteit), maar ook muntpolitiek, regulering van bepaalde bedrijvigheid – in het bijzonder bierbrouwen, tolheffing, protectionisme en uitvaardiging van verboden zoals de Order op de Buitenning. Algemeen geldend beleid kon vanzelfsprekend ook negatief zijn voor de concurrentiepositie van de steden, zoals hogere belastingen of handelsverboden. Deze komen later aan de orde, en indien noodzakelijk zal ik ze behandelen in de paragraaf over ‘vrijstellingen van algemeen geldende belemmeringen’, als steden daarvan exclusief vrijgesteld werden.

Stapelpolitiek – exclusief gericht op de stad Dordrecht – treffen we vooral in de 13de en 14de eeuw aan, vanaf de aanvang van het bestuur van Huis Henegouwen in 1299. In 1326 werden Dordrechts stapelrechten afgenomen maar in 1330, 1335 en 1336 geleidelijk hersteld. Na een kleine aanpassing aan het begin van de 14de eeuw werden onder Huis Beieren de stapelrechten, en daarmee het handelsmonopolie van Dordrecht, verder uitgebreid.⁴⁰⁸ Deze bereikten hun grootste omvang rond het midden van de 14de eeuw. Naast de Lek en de Merwede vielen nu ook de Rijn, de Maas, de Waal en de Hollandse IJssel eronder. Daarnaast was er het Octrooi serviel uit 1395, dat het platteland verplichtte alle gewas en zuivel in Dordrecht op de markt te brengen. Ondanks herhaaldelijke conflicten over het stapelmonopolie en het gegeven dat verschillende steden zich bij de landsheer of een van zijn rechtsprekende colleges

408

Voor een overzichtelijke en niet al te lange beschrijving van Dordrechts stapelrecht, de processen daartegen van andere steden in de 16^{de} eeuw en het Octrooi Serviel zie **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.122-3; **Van Herwaarden e.a.** 1996, *Dordrecht tot 1572*, in het bijzonder p.79-85 en p.85-8. Zie eventueel ook **Hoppenbrouwers** 2002, *Van waterland tot stedenland*, in het bijzonder de paragraaf Landsheerlijke economische politiek, p.121-3.

beklaagden (vooral in de 14de en 16de eeuw), werd het stapelmonopolie pas in 1541 per keizerlijk decreet beperkt.

Tolheffing, in combinatie met invoerverboden van in het buitenland vervaardigde producten of andere vormen van protectionisme, was vaak de andere kant van de medaille van handelspolitiek. Tollen werden onder andere geheven in het Spaarne bij Haarlem (zeker vanaf 1253) en te Gouda (vanaf Moordrecht verplaatst naar Gouda omstreeks 1352) en vertoonden samenhang met de op Dordrecht gerichte stapelpolitiek.⁴⁰⁹ Handelspolitiek was er immers mede op gericht om het handelsverkeer langs die tollens te stimuleren, opdat de landsheerlijke inkomsten vergroot werden. Omdat ik tollens – een soort belastingkantoren – als overheidsinstellingen opvat die mogelijk stimulerend werkten voor de concurrentiepositie van de steden, zal ik deze later verder bespreken. In Amsterdam was sinds 1323 de biertol gevestigd, waar handelaren in Hamburgs bier moesten betalen alvorens ze de Hollandse binnenwateren mochten bevaren.

Vergroting of bescherming van de landsheerlijke inkomsten via protectionisme speelde waarschijnlijk ook een rol in het complexe geheel van landsheerlijke maatregelen, dat ik gemakshalve als bierpolitiek bestempel. De heffing van de biertollens in Amsterdam en Medemblik in 1323 stond niet op zichzelf. In 1321 had Willem III toestemming verleend om hobbier in Holland te brouwen, zolang er maar evenveel belasting als op het gruitbier betaald werd. Gruit was een kruidenmengsel waarmee voor de introductie van het hopenbrouwen bier op smaak werd gebracht. De graaf hief gruitbelasting en de opkomst van hobbier was dus een rechtstreekse bedreiging voor zijn inkomsten. In 1351 werd een verbod op consumptie van en handel in uitheemse biersoorten (en dus hobbier) ingesteld waarvan Amsterdam als enige werd uitgezonderd.⁴¹⁰ Dat was dus een vorm van protectionisme tegen het houdbare en lekkere hobbier dat het traditionele gruitbier van de binnenlandse markt verdrong. Albrecht verbood in 1388 nog de verkoop van bier uit het Stichtse Amersfoort.⁴¹¹

In de 15de eeuw verdwijnt de bierpolitiek vrijwel geheel uit beeld, maar in de 16de eeuw zijn er aanwijzingen dat de bierproductie ineens gereguleerd wordt ter bescherming tegen importheffingen, die gewesten binnen het Habsburgse territorium tegen elkaar ingesteld hadden, gecombineerd met maatregelen omtrent schaalvergroting.⁴¹² In 1552 werd de bierproductie- en handel geheel geliberaliseerd, maar vóór die tijd worden veel specifiek, op bepaalde bierproducerende steden

409 Ibidem. **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland, in het bijzonder p.120-1. Voor het Groot Octrooi zie ook **Hoppenbrouwers** 2001, Town and Country. In 1515 werd het nog illegaal verklaard, maar in 1520 werd de bestaande praktijk juist gelegitimeerd; pas in 1589 verdween het.

410 **Kaptein** 2004, Poort van Holland, in het bijzonder paragraaf De betekenis van de biertol, p.117-21.

411 **Van de Ree-Scholten** 1995, *Deugd boven geweld*, p.33.

412 **Ibelings en Smit** 2002, Goudse kuit, in het bijzonder paragraaf Strijd om de brouwning, p.81-9.

gerichte heroverwegingen van het bierbeleid gemaakt: het ging dan in het bijzonder om Delft en Gouda. Waar Delft al in 1487 een privilege had ontvangen waarmee het schaalvergroting in de bierproductie kon uitvoeren (via het aantal 'stokstuks', een maat waaraan de hoeveelheid granen per te brouwen vat werd bepaald), lukte dat Gouda pas na herhaaldelijke pogingen in 1538, 1540 en 1547. Anderzijds werden in 1508 (exportprivilege) en 1509 (belastingoctrooi) wel maatregelen genomen om het Goudse bier concurrerend te maken.

Overigens worden in de 16de eeuw, naast de bovenstaande uitzonderingen van de bierpolitiek, opvallend vaak beleidsmaatregelen genomen die exclusief in het belang van een enkele stad waren. In de regel waren ze gericht op het de kop indrukken van concurrentie in de directe omgeving. Voorbeelden daarvan zijn het timmervetbod in Delfshaven uit 1537, dat in 1548 werd ingetrokken, en ook de Order op de Buitennering van 1531, die weliswaar in het belang van een groep steden was, valt hier onder.⁴¹³ De Order viel in een lange traditie van pogingen van afzonderlijke steden om op te treden tegen de concurrentie van plattelandsindustrie (Leiden in 1351, Haarlem rond 1400). Muntpolitiek werd in 1393 door Albrecht van Beieren gevoerd in samenspraak met stedelijke vertegenwoordigers. Daarna ben ik het slechts één keer tegengekomen, namelijk in 1427 toen Filips de Goede een revaluatiepolitiek voerde die Hollandse producten duurder maakte en dus negatief was voor de concurrentiepositie van de steden.⁴¹⁴ De algemeen geldende beleidsmaatregelen van de landsheer die in de 16de eeuw, na de magere 15de eeuw, weer een rol gingen spelen, werden doorgaans als belemmerend ervaren. Dat is bijvoorbeeld te zien aan de verzoeken tot heroverweging met betrekking tot de regulering van de bierproductie en -handel. Een ander voorbeeld zijn de stijgende belastingen die mede het gevolg waren van de veroveringspolitiek die de Habsburgse vorsten ten aanzien van Italië voerden, waarover straks meer. Qua maatregelen in de 15de eeuw is er slechts het verbod op de vaart over de Vecht door Maximiliaan van Oostenrijk (1487), dat waarschijnlijk tegen Utrecht gericht was, en het bierprivilege van Delft uit datzelfde jaar.⁴¹⁵

Terugblikkend valt op dat wederom in de 13de en 14de eeuw algemene beleidsmaatregelen genomen werden die ten gunste van veel steden werkten, maar waarin Dordrecht (vanwege de tolheffing) opnieuw een geprivilegieerde positie had. In de 15de eeuw verdwijnt de landsheer uit beeld om in de 16de eeuw met een reeks aan exclusief op bepaalde steden – Dordrecht, Delft, Gouda – gerichte maatregelen de

413 **Hoppenbrouwers** 2001, *Town and Country*. Het opleggen van sancties uit buitenneringen bleef echter een probleem: dat lukte pas vanaf 1554. Voor Delfshaven zie bijvoorbeeld **De Neve en Van Heezik** 2007, *Binnenvaart en zeehavens*. Voor een beeld van Delfshaven zie **Van Schie** 2011, 'Delfshaven'.

414 **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.54; **Marsilje** 2002, *Bestuur en rechtswezen*, p.65 wijst er op dat de ontwaarding van de Hollandse zilvermunt met ruim 40% tussen 1388 en 1433 mogelijk een bron van financiële problemen was.

415 **Ibelings en Smit** 2002, *Goudse kuit*, in het bijzonder *Binnenvaart in de knoop*, p.106-9.

draad weer op te pakken. De meeste van deze exclusieve rechten houden echter maar kort stand en Dordrecht verliest zijn voorkeurspositie zelfs gedeeltelijk.

§ 4.4.3 Vrijstelling van algemeen geldende belemmeringen

In de tweede paragraaf is reeds aan de orde gekomen dat de feodale economie vrij veel belemmeringen kende waarvan exclusieve vrijstelling een aanzienlijk competitief voordeel kon bieden. Om die reden heb ik hier een subparagraaf opgenomen waarin die vrijstellingen aan de orde komen: het gaat dan om marktrechten en tolvrijheden. Deze gingen vaak gepaard met stadsrechten, maar vanwege de bestuurlijke vrijheden die daarin dikwijls opgenomen waren heb ik ervoor gekozen om deze apart te behandelen. Behalve vrijstellingen voortkomend uit de feodale economie kwamen ook vrijstellingen van algemeen beleid voor, die eveneens beperkend voor de concurrentiepositie van steden konden werken. Dat gold bijvoorbeeld voor de bierprivileges van de stad Delft in 1487 (en 1537), die al eerder ter sprake kwamen.

Allereerst waren gehele of beperkte tolvrijheden een breed verspreid fenomeen, die tussen het einde van de 12de en het begin van de 14de eeuw voor beperkte of onbeperkte tijd verleend werden. Aan het einde van de 12de eeuw zou Leiden al een vorm van tolvrijheid op de Hollandse binnenwateren genoten hebben, in 1246 kreeg Haarlem dat ook; vanaf 1220 verkreeg Dordrecht dergelijke rechten, 1272 Gouda, 1275 Amsterdam, Rotterdam in 1299 en vervolgens opnieuw in 1340.⁴¹⁶ Dergelijke tolvrijheden boden poorters van de stad in kwestie – geregistreerde burgers – een financieel voordeel bij handel en transport. De verlening van de vrijheden ging dan ook relatief gelijk op met die van stadsrechten: bij Dordrecht, Haarlem, Gouda en Rotterdam gebeurde dat gelijktijdig, bij Leiden ging de tolvrijheid vooraf aan het stadsrecht. Dat laatste lijkt bij Amsterdam ook het geval te zijn geweest. Maar ook niet-stedelijke gemeenschappen, zoals kloosters, verkregen in deze periode wel tolvrijheden, en ook het dorp Den Haag kreeg in 1339 – enkele jaren na de beperkte mate van zelfbestuur in 1323 – tolvrijheid in Holland.⁴¹⁷ Vanaf de tweede helft van de 14de eeuw ben ik geen nieuwe tolvrijheden meer tegengekomen.

416 **Van Marsilje** 2002, *Leiden tot 1574*, p.59-93; **Van de Ree-Scholten** 1995, *Deugd boven geweld*, p.30-2; **Van Herwaarden e.a.** 1996, *Dordrecht tot 1572*, p.45, 49-51; **Goudriaan e.a.** 2002, Een eigen koers, in het bijzonder 51; **Kaptein** 2004, Poort van Holland, vooral p.110-5; **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.30 en 33; **Ibelings en Smit** 2002, *Goudse kuit*, p.104. De meeste poorters van Hollandse steden kregen in de 13^{de} en 14^{de} eeuw een vorm van vrijstelling van tolheffing.

417 **Ibelings** 2004, *Veel consumptie*, p.160.

Een vergelijkbare vrijstelling van algemeen geldende beperkingen was het marktrecht, dat voor momenten (wekelijks, jaarlijks, soms gericht op een bepaald product zoals paarden, kaas, vis of turf) werd uitgevaardigd.⁴¹⁸ Dat lijkt eveneens voor vrijwel alle steden gegolden te hebben. Utrecht bezat al vanaf het begin van de 12de eeuw het recht op vier jaarmarkten en in 1391 vond er wekelijks een zaterdagmarkt plaats. In de 13de en 14de eeuw werden veel marktrechten uitgevaardigd. Nadat deze in de 15de eeuw tijdelijk van het toneel verdwijnen keren ze in de 16de eeuw terug. Zo kreeg bijvoorbeeld Gouda in 1501 het privilege voor een derde jaarmarkt. Ik vermoed dat marktprivileges in de 16de eeuw weer in beeld kwamen omdat op het platteland vervaardigde producten na de lange periode van burgeroorlog, en de opkomst van een complementaire economische taakverdeling tussen de Noordelijke en de Zuidelijke Nederlanden, weer een interessante bron van inkomsten gingen vormen. Maar het zou eveneens opgevat kunnen worden als teken van de toegenomen concurrentie tussen de steden die in de 16de eeuw een nieuwe fase van specialisatie in hun functionele taakverdeling ingingen. Zo was Gouda in de jaren 1535-1540 qua privileges voor jaarmarkten in een felle strijd verwickeld met het nabijgelegen Schoonhoven.

Ten aanzien van de vrijstellingen van algemeen geldend, voor de concurrentiepositie van steden belemmerend beleid zijn, naast de bierpolitiek, belastingvrijstellingen en het stapelmonopolie van Dordrecht van belang. Naast de 16de eeuwse privileges van Delft en Gouda was Amsterdam al in 1351 vrijgesteld van het algemene bierverbod op Hamburgs bier: dat hing samen met zijn rol als tolplaats voor de doorvoer van dergelijke bieren en de algemene protectionistische maatregelen voor het lokaal gebrouwen bier. In de stadsgeschiedenis wordt dat als een buitengewoon voordeel gezien en als een voornamelijk verklaring waarom de stad vrijwel als enige zulke sterke contacten met de Noord-Duitse handel kon aanknopen.⁴¹⁹

Voor de stapelrechten van Dordrecht – een monopolie met een vergaande mate van marktdwang – gold dat wat voor de één competitief voordeel was, voor de ander een nadeel kon zijn. In 1394 werd een groot aantal Hollandse steden door Albrecht van Beieren tijdelijk vrijgesteld van de stapelplicht.⁴²⁰ Dat gebeurde in de 16de eeuw met de beperking van het stapelmonopolie van Dordrecht in 1541 definitief.

Een veelvoorkomende vrijstelling was die van de bede of belastingen. Dordrecht had zich bijvoorbeeld tot 1467 aan de bede kunnen onttrekken door niet op te

418 **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*, p.128. Het marktregaal hield in dat er octrooi verleend moest worden voor de instelling van markten. Het geven van een vergunning voor bijvoorbeeld een jaarmarkt bracht de landsheer allerlei baten op, hetzij dat de met octrooi begunstigde rechtskring hiervoor in enigerlei vorm betaalde, hetzij doordat de opbrengsten door intensiever marktverkeer stegen. Zie verder bijvoorbeeld **Ibelings en Smit** 2002, Goudse kuit, in het bijzonder p.128-32 over de jaar-, graan-, paarden- en kaasmarkt en de zuivelhandel.

419 **Kaptein** 2004, Poort van Holland, in het bijzonder paragraaf De betekenis van de biertol, p.117-21.

420 **Van de Ree-Scholten** 1995, *Deugd boven geweld*, p.33.

komen dagen bij de daarover verplichte bijeenkomsten van de Statenvergadering.⁴²¹ Kortingen op de bede werden exclusief gegeven in 1438 aan Gouda (naar aanleiding van een stadsbrand) en nogmaals in 1554.⁴²² En in 1548 kreeg Amsterdam vanwege de langdurige inspanning van de Hollandse Statenvergadering exclusieve vrijstelling van het congégeld, een belasting op de handel in graan.⁴²³ Deze vrijstelling zou de stad een voorsprong gegeven hebben op de handelsmetropool Antwerpen en andere havenplaatsen in de Scheldedelta, die eigenlijk betere papieren hadden om zich als centrale graanstapel te ontwikkelen. Overigens ging belastingvrijstelling ook wel in het geheim: zo werd de stedelijke vertegenwoordigers van Haarlem, Dordrecht en mogelijk ook Amsterdam in 1518 korting beloofd, als zij voor een hogere bede zouden stemmen, waardoor Delft en Gouda bij meerderheid van stemmen gedwongen werden meer te betalen.⁴²⁴

Het is opvallend dat belastingkortingen en vrijstellingen, in scherp contrast met de overgrote meerderheid van competitieve voordelen die tot nu toe besproken zijn, juist vaker in de 15de eeuw voorkwamen en zich vervolgens in de 16de eeuw voortzetten. Dat kwam waarschijnlijk omdat belastingdruk pas in de loop van de 15de eeuw een probleem werd voor de steden, waarover straks meer.

§ 4.4.4 Schenkingen van gronden en attributen

In de derde paragraaf kwam ter sprake dat vorsten in tijden van landsheerlijke zwakte, zoals tijdens de successie, de gewoonte hadden privileges te verlenen en geschenken uit te delen, waaronder die tot uitbreiding van de stad. Onder dergelijke schenkingen vielen naast het privilege tot uitbreiding ook wel het schenken van grondeigendom, zeker waar de heer van oudsher nog hoven of domeinen bezat. Dat kon zeker voor snelgroeiende steden, die met ruimtegebrek kampten, een voordeel opleveren. Zo was in 1347 en 1355 Delft uitgebreid, en in 1436 schonk Filips de Goede de hof en het marktplein aan de stad. Gouda ontving in 1393 het marktveld; Leiden ontving in 1346 het privilege tot uitbreiding en kon in 1355 en 1386 delen van

421 **Van de Ree-Scholtens** 1995, *Deugd boven geweld*, p.34; **Hoppenbrouwers** 2001, *Town and Country*.

422 **Goudriaan e.a.** 2002, *Een eigen koers*, p.66 en 89.

423 **Van Tielhof** 1995, *Koren op Amsterdams molen*.

424 **Van de Ree-Scholtens** 1995, *Deugd boven geweld*, p.39-40.

buurambachten annexeren.⁴²⁵ Haarlem kreeg in 1426 zowel grond als het privilege tot uitbreiding en Rotterdam mocht in 1467 zijn havens uitbreiden.

Soms nam een schenking de vorm aan van een attribuut. Rotterdam ontving bijvoorbeeld in 1351 de bierberrie, waarmee biervaten gemakkelijker door de stad verplaatst konden worden, een object dat blijkbaar aan de grafelijkheid toebehoorde.⁴²⁶ En in 1260 had Dordrecht het zogenoemde schrodersambacht ontvangen, een ambt ter besturing van de havenkraan die eveneens in handen van de grafelijkheid was en waarmee goederen geladen en gelost konden worden.⁴²⁷ De vervulling van dat ambt was voorbehouden aan de graaf, evenals het recht op de ellemaat en waag dat in 1385 aan Den Haag geschonken werd; in 1407 kwamen daar de inkomsten uit de vismarkt en de havenkraan bij. In die zin konden schenkingen ook wel de vorm aannemen van een *regalium*, een heerlijk recht: zoals het maalrecht dat in 1353 aan Gouda toekwam, en het windrecht dat in 1402 in handen van de stad Rotterdam belandde.⁴²⁸ Deze regalia zouden overigens eveneens opgevat kunnen worden als een uitzondering van een algemene beperking, maar omdat ze in de literatuur vaak als schenkingen genoemd worden behandel ik ze hier.

Overigens denk ik dat schenkingen, afhankelijk van de onderhandelingspositie van de landsheer op het moment, helemaal niet zo vrijblijvend waren. Immers werd voor stadsrechten ook wel betaald en regalia konden tijdelijk in leen gegeven worden of permanent worden gekocht.⁴²⁹ Evenals veel andere rechten en privileges maakten ze waarschijnlijk onderdeel uit van het patroon van wederzijdse steunverlening tussen heer en stad, zoals dat ook wel tussen de heer en zijn andere bondgenoten bestond. Soms was er overigens wel sprake van wat oprechte geschenken genoemd kunnen worden. Dat gold bijvoorbeeld voor de vrijstelling van belasting voor Gouda in 1438, naar aanleiding van een verwoestende stadsbrand en voor de schadeloosstelling van Rotterdam voor het herstellen van zijn stadsmuur in 1505. Al met al valt op dat schenking van gronden en uitbreidingsprivileges vooral in de 14de en in mindere mate in het begin van de 15de eeuw voorkwamen, in de periode die treffend als 'de terugtrekking van de graven uit de steden' is bestempeld. Attributen en regalia werden in de 13de en vooral 14de eeuw geschonken, daarna verdween het fenomeen uit beeld. Financiële schadeloosstelling is daarentegen vooral een 15de en 16de eeuwse verschijning.

425 Zie voor Gouda, Haarlem en Delft **Zweerink** 2011, De ruimtelijke volwassenwording, p.168; **Marsilje** 2002, *Leiden tot 1574*, p.39; **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*.

426 **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.53.

427 **Van Herwaarden e.a.** 1996, *Dordrecht tot 1572*, p.27.

428 **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.53; **Goudriaan e.a.** 2002, Een eigen koers, p.55.

429 Zie bijvoorbeeld **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*.

§ 4.4.5 Vestiging van overheidsinstellingen

Vestiging van een overheidsinstelling kon om twee redenen competitief voordeel opleveren voor een stad. Allereerst omdat ambtenaren en/of andere overheidsfunctionarissen, die uit de publieke kas betaald werden, de consumptieve bestedingen opstuwden en daarmee een voedingsbodem voor andere economische activiteiten boden. Ten tweede omdat de landsheer zich in enkele gevallen meer voor de concurrentiepositie van de stad interesseerde.

Dat laatste was bijvoorbeeld het geval met de tolheffing die al eerder aan de orde kwam in Haarlem, Gouda, Dordrecht en Amsterdam. Een van de redenen voor de stimulering van het handelsverkeer in Holland was immers om de tolinkomsten te kunnen verhogen. Tollen werden in de 13de en 14de eeuw ingesteld en vervolgens gehandhaafd – in de 15de eeuw was er waarschijnlijk een passe-partout mogelijk waarmee men slechts eenmaal tol hoefde te betalen in het gehele Hollandse gewest.⁴³⁰ Een van de verklaringen waarom 15de eeuwse pogingen om naast de ‘gecostumeerde vaart’ langs Haarlem, Gouda en Dordrecht ook alternatieve vaarten vanaf Amsterdam over Leiden, Delft en Rotterdam te stimuleren voortdurend strandden, richt zich op de tolinkomsten van de landsheer, die dus belang had bij een drukke verkeersstroom over de traditionele route (zie nogmaals [Afbeelding 4.2](#)). Hier zal ik in de volgende paragraaf verder op ingaan. Tollen waren overigens geen exclusief stedelijke functie: ze bestonden op een groot aantal plaatsen.

De vraag is overigens of tolleren wel altijd zo’n groot voordeel boden. Voor Amsterdam werd zoals gezegd beweerd dat de instelling van de verplichte tol voor uitheems bier, gecombineerd met een invoerverbod elders in het gewest, de stad in staat stelde de gunstige contacten met de Noord-Duitse handel aan te knopen die later zo profijtelijk zouden blijken te zijn. Anderzijds kan ik me voorstellen dat een tol voor schippers ook een goede reden kon zijn om juist weg te blijven van een plaats en een alternatieve route te beveren – hetgeen in het waterrijke Holland mogelijk ook de traditionele animositeit tussen stadsbesturen ten aanzien van dammen, sluizen en nieuwe waterwegen verklaart.⁴³¹

Andere overheidsfuncties van de landsheer waren de hoven en domeinen die hij traditioneel in Haarlem, Delft, Dordrecht en nabij Leiden bezat.⁴³² Maar na de 14de

430 Voor een omschrijving van het tolnetwerk in de Maasmond rond 1250 zie **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.28-9. Blijkbaar werd de tol te Vlaardingen in 1289 naar Dordrecht verplaatst. Voor de binnenvaart zie **Ibelings en Smit** 2002, Goudse kuit, in het bijzonder de paragraaf Knooppunt in de binnenvaart, p.100-6. Zie eventueel ook **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland, in het bijzonder de paragraaf Landsheerlijke economische politiek, p.121-3.

431 **Kaptein** 2004, Poort van Holland, in het bijzonder paragraaf De betekenis van de biertol, p.117-21.

432 **Hoppenbrouwers** 2002, Van waterland tot stedenland.

eeuw lijken die geen rol meer te spelen en wellicht is dat ook een reden waarom de bijbehorende gronden toen aan de steden geschonken werden. De graaf was immers lange tijd een reizend vorst geweest die zich waarschijnlijk pas in de loop van de 13de eeuw settelde.

Dan waren er nog de militaire functies.⁴³³ Leiden bezat een grafelijke burcht die werd beheerd door een burggraaf. Voor Gouda (1361) en mogelijk Amsterdam waren er kastelen die eerder aan lokale leenmannen – zogenoemde stadsheren – hadden toebehoord. De burcht te Leiden en het kasteel te Gouda waren echter niet permanent in gebruik door een garnizoen en ook de militaire functie van Haarlem zal tegen het einde van de 13de eeuw verdwenen zijn. Haarlem was als militaire uitvalsbasis vooral van belang om de opstandige boeren in het Kennemerland in de gaten te houden en na de Kennemer opstand (1274-1275) bleven deze gedurende de Hoekse en Kabeljauwse twisten van 1426 rustig. Van Amsterdam is niet eens zeker of, en zo ja waar, het kasteel bestaan zou moeten hebben. Na de 13de en 14de eeuw lijkt de militaire functie van de steden voor de landsheren te zijn verdwenen. Alleen in Utrecht kwam er in de 16de eeuw nog een fort bij, het Vredenburg. Deze werd vanaf 1528 op last van Karel V gebouwd om de rust in zijn pas verworven stad te handhaven. Deze dwangburcht was alom gehaat en werd kort na de Opstand (circa 1568-1588) door de inwoners alweer afgebroken. Meer in het algemeen lijken de landsheren de voorkeur te hebben gegeven aan kastelen die zich buiten de stadsmuren bevonden. Dat was zeker voor de bisschop het geval geweest, die zich doorgaans in Wijk bij Duurstede ophield.

Een overheidsfunctie die wel langdurig gewicht in de schaal legde, was het slaan van de gewestelijke munt. Deze bevond zich sinds de 13de eeuw in Dordrecht, waar geld in het munthuis werd geslagen en bewaard. De munt had een aantrekkelijke werking op handel.⁴³⁴

Tot slot waren er de zuivere overheidsfuncties zoals de landsheerlijke residentie en andere zetels van instituties die onderdeel waren van de regering. Sinds Willem II in 1242 zijn Grote Zaal had laten bouwen in Den Haag, clusterden dergelijke instellingen zich in toenemende mate in deze plaats. Residentie heeft Den Haag zich nauwelijks kunnen noemen: dat was alleen tussen circa 1350 en het begin van de 15de eeuw, onder het bewind van Willem V en daarna Albrecht van Beieren, het geval. Na het overlijden van de laatste 'echte' Hollandse graaf in 1299 hadden de heren altijd de keus gehad uit meerdere gewesten, en na het overlijden van Albrecht prefereerde zijn zoon, Willem VI, Henegouwen boven Holland. Maar met het opgaan van Holland in een steeds groter rijk, waarvoor de instelling van steeds meer bureaucratische lichamen nodig was, werd de functie van regeringscentrum belangrijker. Vanaf de opname in het Bourgondisch machtscomplex in het tweede kwart van de 15de eeuw waren het

433 Voor de burcht van Leiden zie **Marsilje** 2002, *Leiden tot 1574*, p.19-22.

434 **Van Herwaarden** 1996, *De Dordtse munt*, p.281-99.

hof van de stadhouder en de vergaderplaats van de gewestelijke Statenvergadering er gevestigd. Ook was de rekenkamer er tussen 1446 en 1463, en opnieuw vanaf 1498, er te vinden. Het lijkt erop dat het terugtrekken van de overheidsfunctie van de landsheer uit de overige steden gepaard ging met de clustering daarvan in Den Haag.

Samenvattend heeft vestiging van overheidsinstellingen zoals hoven, militaire versterking en tolleren vooral in de 13de en 14de eeuw een rol gespeeld, waar verschillende steden – Amsterdam, Haarlem, Leiden, Delft, Gouda, Dordrecht – profijt van trokken. Alleen Rotterdam kende geen van deze functies en Dordrecht had het bijkomende voordeel van de muntslag. Munt en tol bleven als functies bovendien gehandhaafd. De landsheerlijkheid legde wel een duidelijke voorkeur aan de dag voor de vestiging van regeringsinstellingen in het dorp Den Haag.

§ 4.4.6 Infrastructuurconcessies

Een snelle en ongehinderde ontsluiting over water was, gezien het belang van de internationale handel en scheepvaart, van groot belang voor de concurrentiepositie van steden in de middeleeuwen. Het binnenvaartnetwerk van Holland dateerde op hoofdlijnen uit de 13de eeuw, toen bestaande riviertjes door het graven van de Woudwetering, het verlengen van de Gouwe richting de Oude Rijn, en meer in het westen, via de verlenging van de Oude Delft, de Schie en de Vliet met elkaar verbonden werden. Dat was vermoedelijk vooral te doen geweest om het gebied te ontwateren, nadat tegen het einde van de 12de eeuw de monding van de Oude Rijn bij Katwijk definitief was dichtgeslibd. De nieuwe waterverbindingen doorkruisten het graafschap van noord naar zuid (zie eventueel nogmaals [Afbeelding 4.2](#)).⁴³⁵ In de 14de eeuw werd dat netwerk in het zuiden uitgebreid met de Rotterdamse en de Delftse Schie (respectievelijk rond 1340 en in 1389), waardoor men aan het einde van de 14de eeuw Holland vanuit het zuiden op vier plaatsen in- en uit kon varen, terwijl dat in het noorden slechts via één route kon. In dezelfde eeuw werden dammen veelal vervangen door sluisen.⁴³⁶ Ook Den Haag werd in 1345 via de Haagse Trekvluit met het Hollandse stelsel van binnenwateren verbonden.

In de 15de eeuw werden pogingen om nieuwe vaarten aan te leggen van rechtswege verboden of bezwaard met belemmeringen. Dat gold bijvoorbeeld voor de

435 Zie bijvoorbeeld **Van den Berg e.a.** 2002, Kavelen en hofsteden, in het bijzonder p.17-21. Ik heb dit uitvoeriger uiteengezet in **Brand** 2011, Waterwegen en stedelijke belangen.

436 Zie voor een overzicht van de totstandkoming van het binnenvaartstelsel van Holland en de (conflicterende) belangen die daarbij speelden bijvoorbeeld **Ibelings en Smit** 2002, Goudse kuit, in het bijzonder p.100-12. Zeer overzichtelijk is **De Neve en Van Heezik** 2007, Binnenvaart en zeehavens en **Wessels** 1939, *Gouda*.

Kostverlorenvaart die Amsterdam een snellere verbinding met het zuiden moest geven. In 1418 moest op last van de graaf de verbinding tussen de nieuwe vaart en de Schinkel afgesloten blijven met een dam. Kleinere vaarten waren over het algemeen afgesloten met dammen: de Leidsendam in de Vliet en de Hildam in de Hoogeveense Vaart (gelegen tussen Rotte en Oude Rijn), om zo te voorkomen dat men de grafelijke tolleren in Gouda en Haarlem zou omzeilen. Vooral voor Delft en Rotterdam, die beide een kortere verbinding bezaten, was dit een groot nadeel. Maar de weerstand tegen andere verbindingen werd echter niet zozeer door de grafelijkheid bevochten, maar door Gouda en Haarlem. Als het ging om het beperken van de mogelijkheden om tussen noord en zuid het gewest te doorkruisen, stonden afgezien van Dordrecht alle steden tegenover het duo Gouda en Haarlem.⁴³⁷ Dat patroon zette in de 16de eeuw door.

Ook in Utrecht werd tussen het einde van de 12de en de 14de eeuw herhaaldelijk ingegrepen om de scheepvaart voor de stad te behouden. Zo werden de Vaartsche Rijn (rond 1122) en de Vleutense Wetering (eind 12de eeuw), de Nieuwe Vaart (1288) en de Nieuwe Vecht (1338) gegraven. Daarnaast werd rond 1300 een bocht van de Vecht afgesneden, en werd in 1384 de Kromme Rijn gedeeltelijk gekanaliseerd. Hoewel daarmee alle windrichtingen van waaruit Utrecht bevaren kon worden tussen de 12de en het einde van de 14de eeuw verbeteringen ondergingen, was het merendeel van de ingrepen gericht op de zuidelijke ontsluiting richting de Lek en de Hollandse IJssel. Het is echter lastig om te bepalen wat de rol van de landsheer – de soevereine overheid – was bij de aanleg van infrastructuur in Holland. Voor de 13de eeuw wordt meestal geschreven dat hij toestemming aan het project verleend had, zoals bij de vervanging van een sluis in het Spaarne in 1253 en 1285, en de bedijking van de Gouwe in 1284. Dat doet vermoeden dat er dus een vorm van goedkeuring, een concessie eigenlijk, nodig was, maar dat financiering en aanleg door de belanghebbende partijen zelf werden gedaan. De Haagse Trekvlies werd mogelijk wel door de graaf georganiseerd. Vanaf de 14de eeuw worden de steden doorgaans aangewezen als de initiatiefnemers voor de aanleg van nieuwe waterwegen. Bovendien worden andere steden regelmatig genoemd als de saboteurs van mislukte initiatieven, zoals tot twee keer toe het geval was met de plannen voor een te graven vaart tussen Delft en de Oude Rijn, respectievelijk in 1458 en 1536-1539. Eerst wisten Gouda en Dordrecht het geplande kanaal via het Zoetermeer, dat Delft met steun van Amsterdam, Haarlem en Leiden wilde aanleggen, tegen te houden. Bij de tweede poging had Leiden zich bij de tegenstanders gevoegd. Delft zelf blokkeerde overigens in 1512 succesvol de aanleg van een tweede Rotterdamse Schie.

437

Wessels 1939, *Gouda*, p.174. Deze stad had immers sinds 1299 het stapelrecht voor alle goederen langs Maas, Merwede, Waal, Rijn, Lek, en Hollandse IJssel gekregen (die daar gestapeld, geveild en verbodemd moesten worden) en had daardoor ook alle belang om te voorkomen dat goederen een andere route zouden volgen. Wessels noemde het pact tussen Dordrecht, Haarlem en Gouda 'de Triple Alliantie'.

Evenals bij het stapelmonopolie gold hier dus duidelijk dat wat voor de één een competitief voordeel was, voor de ander zijn concurrentiepositie juist nadelig kon uitpakken. De steden stonden hier tegenover elkaar: het conservatieve blok van Haarlem, Gouda en Dordrecht raakte doorgaans in conflict met het progressieve, dat uit Leiden, Delft, Amsterdam en Rotterdam bestond.

Hoe dergelijke sabotage nu precies in zijn werk ging en of er in alle gevallen een concessie nodig was is niet helder. Zo werd wel gepoogd om door aankoop van gronden en de aanleg van bruggen het nut van een aangelegde verbinding te verkleinen. Op deze wijze heeft Rotterdam tevergeefs geprobeerd om de benutting van de Delftse Schie door grotere schepen te hinderen. Een andere mogelijkheid was om via een bezwaar bij het Hof van Holland het plan ongeldig te laten verklaren. Dat was bijvoorbeeld het geval bij de tweede poging van Delft om een kanaal via Nootdorp aan te leggen tussen 1536 en 1539. De werkzaamheden werden op last van het Hof gestaakt.⁴³⁸ In 1506 werd de overslag van 'koopmansgoederen' over de Leidsche dam eveneens door het Hof van Holland verboden, terwijl drie jaar daarvoor hetzelfde voor de Hildam vastgelegd was. Het zou kunnen dat plannen om waterwegen aan te leggen alleen tegengehouden konden worden als men de juridische weg bewandelde, maar het is eveneens mogelijk dat er alleen van dergelijke procedures geschriften opgesteld zijn - waardoor het lijkt alsof toestemming van de overheid in alle gevallen nodig was en dat aanleg gemakkelijk tegengehouden kon worden door bezwaar te maken.

Feit blijft echter dat het Hollandse binnenvaartnetwerk vanaf de 15de eeuw statisch was, ondanks pogingen van vooral Delft, Amsterdam en Leiden om er veranderingen in aan te brengen. Naast de genoemde initiatieven rondom het kanaal naar Delft, heeft Amsterdam herhaaldelijk (tussen 1525 en 1530, en opnieuw tussen 1544 en 1545) gepoogd om de dam in de Drecht te openen, terwijl Leiden in 1489 een sluis in de Leidsche dam in de Vliet met steun van Den Haag en Delft had laten plaatsen. Daarnaast is het opvallend dat juist in de periode tussen 1477 en circa 1500, toen de landsheer ver weg zijn handen vol had en niet snel kon ingrijpen, pogingen gedaan werden om in zijn afwezigheid orde op zaken te stellen. De in 1489 geplaatste sluis werd al in 1492, in een periode van politieke onrust en burgeroorlog, door inwoners van Gouda en Dordrecht kapotgeslagen. Toen Maximiliaan van Oostenrijk aan het begin van de 16de eeuw wel tijd kon vrijmaken voor het Hollandse gewest werd de oude situatie (die waarbij er geen sluis in de Leidsche dam was, en de overslag van koopmansgoederen werd verboden) in ere hersteld. Ook de Bilderdam moest in 1530 op last van het Hof van Holland worden gedicht. Het argument dat de landsheerlijkheid vanwege haar tolinkomsten geen belang had bij een snellere manier om scheepvaart

438

Voor een levendig beeld van hoe Delft en Rotterdam de vaart over de Delftse en Rotterdamse Schie probeerden te verhinderen, zie **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.43-4. Voor de onenigheid over de binnenvaart zie p.79-82.

via alternatieve vaarten af te handelen is reeds genoemd.⁴³⁹ Ik heb in ieder geval geen aanwijzingen gevonden dat de landsheerlijkheid vanaf de 15de eeuw actief meegewerkt heeft aan het veranderen van het infrastructuurnetwerk. Kanttekening daarbij is dat geldgebrek mogelijk ook een rol speelde: het duurde erg lang voordat bijvoorbeeld Haarlem gevolg kon geven aan het in 1476 verkregen privilege om een grotere sluis aan te leggen in het Spaarne. Dit hangt vermoedelijk samen met de burgeroorlog en de economische neergang die tussen 1477 en 1500 vat op het gewest kregen.

Het is echter duidelijk dat deze situatie voordelig was voor de steden aan de gecostumeerde vaart – Haarlem, Gouda en Dordrecht, met hun tollен en stapelrechten, omdat zij formeel de beste papieren hadden voor het faciliteren van de vaart door hun stad. De vraag blijft echter in hoeverre de conservatieve steden hebben kunnen profiteren van deze situatie, dus hoe groot de invloed van dit competitieve voordeel op hun concurrentiepositie uiteindelijk blijkt te zijn geweest. Daar zal ik later op ingaan.

§ 4.4.7 Stadsrechten en inspraak

Stadsrechten boden onder andere de mogelijkheid om, tot op zekere hoogte, plaatselijke bestuurders aan te wijzen, die belast waren met het uitvaardigen van lokale keuren en het zelfstandig veroordelen van overtredingen op het eigen territorium. Dat kon een voordeel bieden omdat lokaal aangewezen bestuurders, die zelf afhankelijk waren van het welzijn van een stad, haar belangen sterker ter harte namen.⁴⁴⁰ Stadsbesturen verschilden van plaats tot plaats in samenstelling, taakverdeling en de mate waarop de landsheer invloed kon uitoefenen op de benoemingen. Maar in de meeste gevallen kon hij of zijn plaatsvervanger – de stadhouder – uit een lijst van dubbeltallen kiezen.⁴⁴¹ Daarnaast stond voor de landsheer de mogelijkheid open om in bepaalde extreme situaties via een zogenoemde wetsverzetting het gehele

439 Zie bijvoorbeeld **Wessels** 1939, *Gouda*, in het bijzonder p. 173-7.

440 **Kooijmans en Misset** 2002, Van rebellen tot koningen; **Roorda** 1980, The ruling classes.

441 **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*, p.156-62 en p.166-72 (paragrafen De steden en Stedelijk bestuur). Vergelijk eventueel voor Leiden **Marsilje** 2002, '*Leiden tot 1574*', p.73-86 met voor Amsterdam **Verkerk** 2004, De goede lieden van het gerecht, p.175-204. Amsterdam had bijvoorbeeld in 1400 van landsheer Albrecht van Beieren een privilege ontvangen waardoor oud-stadsbestuurders jaarlijks zonder inmenging van de schout (de landsheerlijke functionaris) bij meerderheid van stemmen de nieuwe stadsbestuurders (de vier burgemeesters) kozen.

stadsbestuur te vervangen, een optie waar zeker in tijden van burgeroorlog herhaaldelijk gebruik van werd gemaakt.⁴⁴²

Belangrijker voor deze studie is echter de mate waarin stadsbesturen in de gelegenheid waren om zelfstandig belasting te heffen en als publiek lichaam lijf-, los- en erfrenten uit te geven, waardoor ze een exclusieve financiële basis kregen die ingezet kon worden om invloed op het handelen van de soevereine overheid te krijgen.⁴⁴³ Het zelfstandig heffen van accijns om bijvoorbeeld de aanleg van een stadsmuur te kunnen financieren zat soms al inbegrepen bij de verlening van de stadsrechten – zoals bijvoorbeeld bij Gouda in 1272 – of volgden daarop.⁴⁴⁴ Helder is dat die mogelijkheden in de 15de eeuw geleidelijk toenamen: we zien stadsbesturen in ieder geval steeds meer belasting heffen en renten uitgeven.⁴⁴⁵ Ook is duidelijk dat stedelijke vertegenwoordigers al voor het midden van de 14de eeuw optraden als medebezegelaars van oorkonden, wat doet vermoeden dat sommige stedelijke vertegenwoordigers toen op gezette tijden al betrokken werden bij het besluitvormingsproces. Vanaf circa 1350, met enige onderbrekingen tussendoor, kwam er een stedelijke raad die in bepaalde gevallen verplicht gehoord moest worden.⁴⁴⁶ Met de Zoen van Delft in 1428 werd die status geïnstitutionaliseerd voor Dordrecht, Haarlem, Delft, Leiden, Amsterdam en Gouda als stemhebbende steden in de Statenvergadering. Als zelfstandige belastingheffing en de mogelijkheid om als publiek lichaam renten uit te geven inderdaad voorwaarden waren voor de mogelijkheid om inspraak te verwerven, zouden toetreding tot de Statenvergadering in principe voor ieder stadsbestuur mogelijk zijn geweest. Rotterdam kreeg echter geen permanente status in de Staten ondanks zijn stadsrechten. Ook het lokale bestuur van Den Haag, dat weliswaar geen stadsrechten had maar toch ook belastingen hief, viel buiten de boot.⁴⁴⁷ Ik vermoed dat dit te maken had met het gegeven dat permanente deelname aan de Statenvergadering ook betekende dat er meer betaald moest worden. Het gegeven dat Dordrecht tot de aanvang van het bewind van Karel de Stoute geen bede hoefde te betalen, alleen door niet deel te nemen aan de vergaderingen, wijst daarop.⁴⁴⁸

-
- 442 Soms kon ook de weigering van instemming met de bede daar aanleiding toe zijn: in 1476 verzette de stadhouder de wet in Rotterdam, nadat de steden Dordrecht, Delft, Leiden, Amsterdam en Gouda voor en bede van redimtie hadden gestemd. **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.101.
- 443 **Zuijderduijn** 2009, Collectieve publieke schuld, p.133-48.
- 444 **Abels** 2002, *Gouda*, p.51.
- 445 zie bijvoorbeeld **Marsilje** 2002, *Leiden tot 1574*, p.87-9 (de paragraaf Stedelijke geldmiddelen); **Ibelings en Smit** 2002, Het overige beleid, p.89-93.
- 446 **Zuijderduijn** 2009, Collectieve publieke schuld, p.133-48.
- 447 Zie **Ibelings** 2004, *Bevolking*, p.77-88. Rond 1510, toen de inkomsten van de wijn- en bieraccijns daalden, kreeg het stadsbestuur de opdracht om lijfrenten te verkopen.
- 448 **Van de Ree-Scholten** 1995, *Deugd boven geweld*, p.34.

Wellicht dat niet alle stedelijke vertegenwoordigers de prijs voor inspraak hebben kunnen of willen betalen.

Met uitzondering van de stad Rotterdam en het dorp Den Haag hebben alle steden – ook Utrecht, waar stedelijke vertegenwoordigers sinds 1327 in de bisschoppelijke raad zaten en sinds 1375 in de Staten – een permanente plaats in de Statenvergadering verworven.⁴⁴⁹ Of die zeven steden nu inderdaad competitief voordeel hebben kunnen halen uit hun inspraakgerechtigheid zou moeten blijken uit de overheidsmaatregelen die daarna uitgevaardigd werden. Als we kort terugblikken op de competitieve voordelen, dan valt op dat er in de 15de eeuw in ieder geval nauwelijks meer sprake was van beleidsmaatregelen op initiatief van een soevereine overheid, waarvan het aannemelijk was dat deze een stimulerende uitwerking had op de concurrentiepositie van de steden. De Wendische Oorlog, mede georganiseerd door de Staten van Holland, is daar de enige uitzondering op.⁴⁵⁰ Ander gunstig handelen van de Staten en/of de landsheer in de vorm van handelsoorlogen of vrijstelling van het congégeld zien we pas weer in de 16de eeuw. Daarbij valt op dat deze met uitzondering van Dordrecht – voor wie de beperking van de stapelprivileges een nadeel was – de maatregelen vooral in het belang van de groep als geheel te zijn. Ik zal daar later op terug komen.

§ 4.4.8 Competitieve nadelen: oorlogen en belastingdruk

In paragraaf 2 van dit hoofdstuk bleek dat sommige maatregelen van de overheid de concurrentiepositie van de steden juist nadelig beïnvloedden. Daaronder viel allereerst langdurige oorlogvoering waardoor rechtstreeks of indirect handelsblokkades veroorzaakt werden. Ten tweede was het verhogen van productiekosten door het heffen van hoge belastingen een nadeel voor de stedelijke nijverheid. Beide maatregelen waren overigens niet per se gericht op de economische bevordering van het gewest, een stad of stedengroep, en zijn dus eerder op te vatten als neveneffect van beleid waarin andere doelen nagestreefd werden. Uit de in § 4.4 besproken competitieve voordelen blijkt daarnaast dat er in de middeleeuwen nog een derde nadeel bestond: want als de verlening van privileges een voordeel kon zijn, dan kon afname van stedelijke voorrechten eveneens negatief uitwerken op de concurrentiepositie van een stad. In het verlengde daarvan kan ik me voorstellen dat het gunstige effect van een privilege kon dalen tot een verwaarloosbare hoogte, als vele andere steden vergelijkbare privileges hadden gekregen.

449 **Struick** 1984, *Utrecht door de eeuwen heen*, in het bijzonder p.69-87.

450 **Israel** 1995, *The Dutch Republic*, in het bijzonder paragraaf Under the Burgundians, p.21-9.

Nu hoefden oorlogen niet per se slecht te zijn voor de concurrentiepositie van een stad of steden. Kortdurende en succesvolle veldtochten tegen opponenten van de landsheer zorgden ervoor dat concurrerende steden tijdelijk uitgeschakeld werden, of dat handelsvoordelen buiten het eigen territorium konden worden afgedwongen. Vooral in de 13de en 14de eeuw kwamen dat soort kleine oorlogen herhaaldelijk voor. Dat gold bijvoorbeeld voor het beleg van Utrecht (1345), het gewapende ingrijpen bij Vreeswijk (1373-1375) door de Hollandse landsheer en de Arkelse Oorlog (1401-1412): de eerste twee waren gericht tegen Utrecht en de laatste tegen Gorinchem, beide concurrenten van Dordrecht.⁴⁵¹ Overigens was alleen de Arkelse oorlog succesvol want Utrecht wist beide keren de vijandelikheden af te slaan.

Waarschijnlijk gold dat hoe langer een oorlog duurde en hoe sterker de invloed op het internationale handelsverkeer was, des te ingrijpender deze kon zijn voor de concurrentiepositie van de steden. Zeker in de 15de eeuw vallen veranderingen in de functionele profielen van de Hollandse steden samen met relatief langdurige oorlogen, als gevolg van problemen in de aanlevering van grondstoffen en de afzet van nijverheids- en handelsproducten. Dat gold voor de Engels-Bourgondische oorlog (1435-1439) en de Wendische oorlog (1438-1441).⁴⁵² De oorlog tussen de Hanze en Engeland (1469-1474) was daarentegen juist weer voordelig voor lakenproducerende en/of -verhandelende steden, omdat de Engelse concurrentie daardoor tijdelijk afnam. Eveneens van sterke invloed op de concurrentieverhoudingen waren de voortdurende conflicten tussen de Bourgondische landsheer en Frankrijk, waarna tussen 1476 en 1493 structurele veranderingen in de graanhandel optraden. De accentverschuiving van westerse naar oosterse granen was voor de graanmarkten in Delft, Gouda en Dordrecht (op termijn) waarschijnlijk een nadeel, maar voor Amsterdam zou het een groot voordeel blijken: zeker toen in de 16de eeuw de graanprijs voortdurend steeg en in de jaren 1560 westerse granen te duur werden.

De oorlogen in de 16de eeuw – met name de offensieven tegen Gelre en het Sticht in 1514 en tussen 1520 en 1524 – hebben waarschijnlijk effecten gehad op de rivierhandel, maar die problemen lijken van tijdelijke aard te zijn geweest.⁴⁵³ Dat geldt voor de oorlogen in de Sont die op de lange termijn juist stimulerend werkten.

-
- 451 **Marsilje** 2002, *Leiden tot 1574*, p.65, stelde dat de op expansie gerichte Arkelse oorlog waarschijnlijk op termijn gunstig was voor Hollandse steden, omdat zij last ondervonden van de riviertoel die de heer van Arkel op de Lek en Merwede hief. Voor de offensieven tegen Utrecht zie **De Graaf** 1996, *Oorlog om Holland*, p.123-9.
- 452 Zie eventueel nogmaals **Hoppenbrouwers** 2002, *Van waterland tot stedenland*, en **Kaptein** 2004, *Poort van Holland*. Of voor Rotterdam **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.76-7.
- 453 **Brand** 2002, *Sociale omstandigheden*, p.115. Alle duurtperiodes tussen 1520 en 1555 gaan terug op dynastieke conflicten tussen Denemarken en Karel V, terwijl de hongersnood van 1566 in belangrijke mate door het handelsconflict tussen Margaretha van Parma en de Oostzeelanden wordt verklaard.

Veel duidelijker is echter het negatieve effect van burgeroorlogen op de concurrentiepositie van steden. Zeker de onrustige periode tussen 1477 en circa 1500, toen de landsheer in moeilijkheden verkeerde en in de gewesten allerlei ongeregelde uitbraken, valt heel duidelijk samen met een fase waarin vrijwel alle steden het moeilijk hadden. Datzelfde zou voor het Utrechts schisma (1425-1499) en in mindere mate voor de burgeroorlog van 1527-1528 gezegd kunnen worden.⁴⁵⁴ Voor de Hollandse burgeroorlogen van 1351-1352, 1417-1420, 1425-1428 en 1444-1445 is dat verband minder duidelijk.⁴⁵⁵ Burgeroorlogen kunnen weliswaar niet opgevat worden als een directe maatregel van de overheid, maar hingen er wel mee samen. Ze braken immers uit wanneer de landsheer te zwak was om de rust in een gewest te garanderen.

De oorlogen veroorzaakten wel belastingverhogingen, waardoor de kosten van de dagelijkse levensbehoeften stegen en nijverheidsproducten naar verhouding duurder werden.⁴⁵⁶ De vraag blijft echter hoe structureel dat probleem was en vanaf wanneer het optrad. Endemische geldproblemen speelden in ieder geval in Leiden al vanaf de jaren 1420 en aan het einde van de 15de eeuw verkeerden Amsterdam, Leiden, Haarlem en Dordrecht in surseance van betaling.⁴⁵⁷ Gezien de belastingkortingen van de 15de en 16de eeuw was geld met name toen een probleem, maar dat betekent niet per se dat belastingen de oorzaak van de financiële problemen waren. Inkomsten werden ook wel uit renten verkregen en drukten dan niet per se op de prijzen. Niet alle steden lijken er evenveel onder geleden te hebben.⁴⁵⁸

Dan waren er nog de privileges. Zoals reeds gezegd kon de één zijn competitieve voordeel voor de ander een nadeel zijn, vooral als het om een exclusief privilege zoals een monopolie ging. Het meest prangende voorbeeld daarvan is het stapelrecht van Dordrecht. Hetzelfde geldt voor het infrastructuurnetwerk, dat vanaf het begin van de 15de eeuw niet meer werd aangepast. In combinatie met het stapelrecht was dat vooral voor Leiden, Delft en Rotterdam een nadeel, omdat vanuit deze plaatsen handelswaar een omweg moest maken om op de stapel van Dordrecht te worden aangeboden. Voor Haarlem en Gouda was het juist gunstig en Amsterdam had er relatief weinig last van. De exclusieve privileges van Dordrecht werden beperkt of

454 **Struick** 1984, *Utrecht door de eeuwen heen*, p.91-4.

455 Voor een overzicht van de Hollandse burgeroorlogen zie bijvoorbeeld **Janse** 2002, *Een in zichzelf verdeeld rijk*, p.69-102 en **Sicking** 2002, *De integratie van Holland*, p.258-88.

456 **Sicking** 2002, *De integratie van Holland*, p.258-88.

457 **Marsilje** 2002, *Leiden tot 1574*, p.65, 88, p.110 en 215. De ontwaarding van de Hollandse zilvermunt met ruim 40% tussen 1388 en 1433 was mogelijk een bron van financiële problemen. Waarschijnlijk vormden de jaren 1430 een financieel dal. De rente van lijf-, los- en -erfrenten was onder Karel de Stoute in de jaren 1460 en 1470 niet meer op te brengen. Daar kwam in 1481 nog een boete bij. Zie het standaardwerk van **Prins** 1922, *Het faillissement der Hollandse steden*.

458 **Abels** 2002, *Gouda*.

afgenomen in 1326, 1359 en 1394, maar vervolgens weer hersteld. Pas in 1541 werden ze definitief beperkt of herijkt. Datzelfde gold voor andere exclusieve privileges, zoals Dordrechts regionale stapelprivilege (1515) en het timmerverbod van Delfshaven (1548), die eveneens in de 16de eeuw verdwenen.

§ 4.5 Conclusie: overheidsinvloed

§ 4.5.1 Hoofdconclusies

Op hoofdlijnen kan de distributie van de zeven soorten competitieve voordelen als volgt geperiodiseerd worden. Handelspolitiek (zoals vrijgeleides en dergelijke), algemeen beleid (zoals marktprotectie, stapel- en muntpolitiek), uitzondering van algemeen geldende belemmeringen (tolvrijheid, stadsrechten, regalia), plaatsing van overheidsinstellingen (vooral hoven en de munt), schenkingen (regalia, grond), infrastructuurconcessies en zelfbestuur kwamen in overgrote meerderheid voor in de 13de en de 14de eeuw. Daarbij valt op dat sommige maatregelen zoals schenkingen, regalia, stadsrechten, tolvrijheid en stapelrechten rechtstreeks en exclusief gericht waren op de stimulering van een bepaalde plaats, terwijl marktprotectie, munt- en handelspolitiek in brede zin gunstig waren voor het gewest. Daarmee was er in de 13de en 14de eeuw sprake van een divers pakket aan maatregelen waar vrijwel alle hier besproken steden in min of meerdere mate van konden profiteren.

Competitieve nadelen zoals hoge belastingen en oorlogen, die de aanvoer van grondstoffen en de toegang tot afzetmarkten afsneden, kwamen daarentegen vooral voor in de 15de en in mindere mate in de 16de eeuw. Bij deze negatieve politiek was er geen sprake van rechtstreeks op de economische ontwikkeling van Holland in het algemeen, of op de steden in het bijzonder gericht beleid. Het waren neveneffecten of *collateral damage*. Daar staat tegenover dat ook zelfbestuur en inspraak – eigenlijk een vorm van regeringsdeelname – juist in die eeuw geïnstitutionaliseerd werden. Dit betekende mogelijk dat de steden op termijn meer invloed konden uitoefenen op de beslissingen van de landsheer. Vanwege de bureaucratisering en het bestuur op afstand nam het aantal overheidsinstellingen eveneens een vlucht: deze kwamen zonder uitzondering in het dorp Den Haag terecht.

In de 16de eeuw kwamen competitieve voordelen weer vaker voor, maar dan is het pakket van maatregelen wel eenvoudiger én algemener. Het gaat dan vooral om handelspolitiek, zoals de oorlogen die de vaart richting het noorden moesten beschermen, en uitzondering van algemeen geldende belemmeringen. Dat laatste betrof het congégeld

dat wél een exclusief voordeel was. Beide stimuleringsmaatregelen waren gericht op de vaart op en de handel met de Oostzee. Markant is dat ook specifieke voorrechten, waar een enkele plaats van kon profiteren, afgeschaft of ingeperkt worden. Dat gold bijvoorbeeld voor het stapelrecht van Dordrecht of (overigens buiten de groep van de negen steden) de bouwbeperkingen in Delfshaven. De relatieve politieke stabiliteit in de 16de eeuw kan eveneens als een voordeel beschouwd worden, maar daar staan steeds hogere belastingen voor onder andere buitenlandse oorlogen van de landsheer tegenover.

Werden sommige steden nu meer begunstigd met competitieve voordelen dan andere? Op hoofdlijnen kan geconstateerd worden dat, zoals gezegd, het diverse pakket aan competitieve voordelen ten gunste kwam aan vrijwel alle steden, hoewel in de infrastructuur en de tolheffing mogelijk een voorkeur voor Haarlem, Gouda en Dordrecht te bespeuren valt. Dat was zeker het geval waar het belemmeringen op de binnenlandse waterwegen betrof. Daarnaast bezat Dordrecht met zijn stapelrechten een gepriviliegeerde positie. De plaatsing van overheidsinstellingen in Den Haag werd reeds genoemd. Te beargmenteren valt dat Amsterdam met zijn biertol in combinatie met de uitzondering van het uitheems bierverbod bijzonder gestimuleerd werd. Echter daar staat tegenover dat de meeste steden in deze periode wel exclusief op de omstandigheden van de plaats toegespitste stimuleringsmaatregelen kregen. Het lijkt mij bovendien onwaarschijnlijk dat de middeleeuwse overheid aan het begin van de 14de eeuw al kon vermoeden dat de Hamburgse bierhandel een cruciale schakel in de later zo belangrijke Oostzeehandel zou zijn. Voor de 15de eeuw geldt dat vermoedelijk alle steden in meer of mindere mate geleden hebben onder de negatieve gevolgen van handelsblokkades, hoge belastingen en politieke instabiliteit. En omdat in de 16de eeuw de afhankelijkheid van de Oostzeehandel voor veel steden toenam – hetzij rechtstreeks voor de afzet van lokaal geproduceerde goederen of indirect vanwege de verknoopte belangen met de vaart richting het zuiden – zouden de handelsoorlogen en het congégeld (hoewel exclusief aan Amsterdam toebedeeld) in principe ook in het algemeen belang zijn geweest. Al met al lijken de competitieve voordelen met het verstrijken van de tijd minder exclusief en meer algemeen te zijn geworden.

§ 4.5.2 Terugblik op de demografische hiërarchie

Als we nu terugblikken op de verandering in de demografische hiërarchie in deze periode zoals weergegeven in de grafieken van [hoofdstuk 2](#), welke maatregelen van de soevereine overheid lijken dan op het oog de grootse samenhang daarmee te vertonen? ⁴⁵⁹Allereerst valt op dat de distributie van competitieve voor- en nadelen qua

periodisering op hoofdlijnen aardig overeenkomt met fases van bevolkingsgroei in de steden. Immers de negen steden hebben zich zowel in economische als demografische zin in de 13de en de 14de eeuw gunstig ontplooid, terwijl dat in de 15de eeuw in veel mindere mate het geval was. Eerder was er toen sprake van vallen en opstaan met periodes van groei, recessie en transformatie rond 1420-1445, en opnieuw na 1477. In de 13de en 14de eeuw was er juist sprake van een divers pakket aan algemene of exclusief op bepaalde steden gerichte stimulerende maatregelen terwijl de hoeveelheid maatregelen in de 15de eeuw afnam. Enkele van de genomen maatregelen in de 15de eeuw werkten ook nog eens belemmerend.

Daarbij valt op dat juist de combinatie van buitenlandse oorlogen met binnenlandse conflicten een grote samenhang lijkt te vertonen met de stagnatie van veel Hollandse steden en de opmars van Amsterdam. Het lijkt er sterk op dat Amsterdam toevallig bovengemiddeld geprofiteerd heeft van de toenemende vraag naar oosterse granen als gevolg van oorlogshandelingen die de handel in westerse granen belemmerden.

Dit betekent dat voor één van de meest markante veranderingen in de stedelijke hiërarchie – de opkomst van Amsterdam – niet zozeer bewust stimulerende instrumenten van de overheid verklarend waren, maar eerder maatregelen waarin de belangen van steden helemaal niet werden meegewogen en die bij toeval in de ene stad een negatief effect hadden en in de andere stad juist positief doorwerkten. In dat geval waren competitieve nadelen dus verklarender voor verandering in stedelijke hiërarchie dan voordelen.

Toen de groei in de 16de eeuw hervatte zaten daarin grote verschillen per stad die uiteindelijk leidden tot meer hiërarchie tussen de steden.⁴⁶⁰ De competitieve voordelen waren toen vooral gericht op de Oostzee (handelsoorlogen, vrijstelling congégeld) en zouden dus stimulerend moeten zijn geweest voor alle steden, maar het is aannemelijk dat Amsterdam hier bovengemiddeld van geprofiteerd heeft.

Dit betekent dat voor zover de bijzondere ontwikkeling van Amsterdam toe te schrijven is aan een bijdrage van de soevereine overheid, er nauwelijks sprake was van bewust overheidshandelen dat erop gericht was om de stad een voorsprong op de andere steden te geven. De biertol en de oorlogen die een accentverandering in de graanhandel tot stand brachten, resulteerden door een flinke portie toeval in een sterke verbetering van de concurrentiepositie van de stad. Daar komt nog bij dat veel

460

Een andere zeer markante verandering voor de middeleeuwen (Afbeelding 2.3) is uiteraard het gegeven dat Amsterdam het grote Utrecht van de eerste plaats stootte. Gezien de beperkte aandacht die ik hier aan het Sticht heb gegeven kan ik echter geen uitspraak doen of en hoe de soevereine overheid in het Sticht daaraan heeft bijgedragen. Mijn indruk is echter dat de bisschop van Utrecht gedurende deze periode vooral in het defensief gedwongen was en weinig aan de stimulering van de concurrentiepositie van Utrecht heeft kunnen doen. Het gewest werd geteisterd door politieke instabiliteit dat hoge kosten met zich meebracht. Er was nauwelijks greep op tollentolrichting de stad, en problemen met infrastructuur moest de stad zelf oplossen. Ik vermoed dus dat voor zover er sprake was van een overheidsbijdrage aan de concurrentiepositie van de stad Utrecht in het Sticht, dat waarschijnlijk geen stimulerende was.

van de voordelen die in de Oostzee verkregen werden – hetzij via handelsprivileges met buitenlandse machthebbers, hetzij via handelsoorlogen – door de stad zelf georganiseerd lijken te zijn, dus buiten de soevereine overheid om. Alleen bij het congégeld kan gesproken worden van een bijzonder op de stad zelf gericht voordeel dat door de overheid verstrekt was, maar dat was feitelijk via de Statenvergadering geregeld. Zo bekeken ontwikkelde Amsterdam zich dus zo gunstig zonder dat de soevereine overheid daar bewust op aangestuurd had. Pas vanaf het tweede kwart van de 16de eeuw is ze daaraan gaan meewerken.

Bij Dordrecht geldt min of meer het omgekeerde. Althans, de handhaving van oude voorrechten (monopolies) was schijnbaar geen garantie voor een gunstige ontwikkeling. Evenmin lijkt het erop dat Haarlem en Gouda bovengemiddeld geprofiteerd hebben van hun fortuinlijke ligging aan de *gecostumeerde* vaart. Zowel het stapelrecht als het tegenhouden van het gebruik van alternatieve routes betroffen feitelijk maatregelen die bewust gericht waren op het onderdrukken van concurrentie, maar leidden gezien de ontwikkeling van de andere steden niet tot het gewenste resultaat.

§ 4.5.3 Nevenconclusies

Tot slot kan er aan de hand van de inventarisatie van competitieve voor- en nadelen en hun distributie nog een aantal constateringën gedaan worden die enigszins terzijde staan van de ambitie van dit onderzoek, maar die desalniettemin de moeite waard zijn om bij stil te staan. Die betreffen vooral de rol van andere overheden dan de soevereine. Allereerst lijken veel van de competitieve voordelen die (in de 15de eeuw) een grote samenhang vertonen met de verandering in de functionele profielen van de Hollandse steden, samen te hangen met beleidsmaatregelen van de Hanze.

Daar komt bij dat, hoewel niet altijd gemakkelijk aantoonbaar, het er sterk op lijkt dat de steden in groepsverband of bilateraal deze voordelen zelf georganiseerd hebben, dus zonder interventie of bemiddeling van de landsheer. Het is opvallend dat in de 13de en 14de eeuw steden ook veel rechtstreeks contact hadden met buitenlandse machthebbers en de Hanze in Noord-Duitsland en de Oostzee, Frankrijk en de Zuidelijke Nederlanden. In de 15de eeuw, juist toen de landsheer ver weg en met andere dingen bezig was, intensiverde dat contact waarbij inwoners van de Hollandse steden hun krachten bundelden en zelfs naar de wapens grepen om eigenhandig conflicten met de Hanze uit te vechten. Het lijkt er dus sterk op dat naast de Hanze ook stedelijke overheden zelf een belangrijke factor in de verdeling van competitieve voordelen waren en daarmee invloed uitoefenden op de concurrentiepositie van steden.

Wat verder opvalt is dat georganiseerde collectieven van stadsbesturen in de 16de eeuw nog steeds een rol spelen. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de petitie tegen het stapelrecht van Dordrecht en de Order op de Buitennering. Deze krijgen dan gezelschap van de Hollandse Statenvergadering die gemeenschappelijk belangen eveneens bij de soevereine overheid (de landsheer of diens plaatsvervanger, de landvoogd) ter sprake bracht. In de Statenvergadering verenigden stedelijke vertegenwoordigers zich als collectief voor de exclusieve vrijstelling van het congégeld voor Amsterdam. Dat was waarschijnlijk het gevolg van de strategische betekenis van de Oostzeehandel voor het economische welvaren van de steden.⁴⁶¹ De petitie tegen het stapelrecht van Dordrecht was eveneens een gezamenlijke aangelegenheid die niet via de Staten maar via de rechtbank ging. Steden konden hun collectieve belangen blijkbaar via verschillende kanalen behartigen, maar het lukte niet altijd om zich te verenigen. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de conflicten rondom infrastructuurconcessies.

Graag kom ik nog terug op de vraag die in derde paragraaf van dit hoofdstuk bovendreef: zou de regeringsdeelname van de stemhebbende steden aan de landsregering geleid hebben tot een positiever omgang met de concurrentiepositie van juist die steden? Echte aanwijzingen daarvoor bestaan pas vanaf het tweede kwart van de 16de eeuw. Dan is de Hollandse Statenvergadering succesvol in de onderhandelingen over het congégeld en de handelsoorlogen. Dit wekt de indruk dat regeringsdeelname alleen in specifieke gevallen kon leiden tot een gunstige omgang met de concurrentiepositie van een stad of stedengroep, en wel als het collectief er als geheel belang bij had en uiteraard als de agenda van de heer er gelegenheid toe bood. Dat gold vooral voor momenten waarop de heer in geldnood zat of in andere zin om steun verlegen zat. Feitelijk kregen stedelijke vertegenwoordigers hiermee de mogelijkheid om mee te beslissen over de concurrentiepositie van economische rivalen. Dit betekende dat men het dus onderling eens moest worden terwijl dat, blijkens de omgang met infrastructuur, niet vanzelfsprekend was. Stadsbesturen lijken doorgaans niet genegen te zijn geweest om de concurrentiepositie van een andere plaats ten koste van de eigen stad te stimuleren. Mogelijk is dit één van de redenen waarom er na 1500 tot ver in de 19de eeuw geen nieuwe steden meer bijkwamen.⁴⁶² Het zou eveneens ten grondslag kunnen liggen aan het georganiseerde verzet tegen Dordrechts gepriviliegeerde positie.

In het verlengde daarvan kan de vraag gesteld worden of de bestuurlijke vrijheden in het stadsrecht konden leiden tot meer economische bloei, die weer de gelegenheid bood om bij de heer gunstiger maatregelen los te verkrijgen en zo verdere groei veilig te stellen: een soort zelfversterkend effect. Dat 'privilege stapelen' zagen we vooral bij Dordrecht en lijkt geen garantie voor succes te zijn geweest, gezien de val van de

461 De constatering komt oorspronkelijk van **Van Tielhof** 1995, *Koren op Amsterdams molen*.

462 **Schmal** 2000, *Landschap vol steden*.

tweede naar de zesde rang in de demografische rangorde. Wel lijken stadsrechten in de zin van zelfbestuur en de vorming van een rechtspersoon die in staat was publieke schuld te creëren en zo toegang had tot de kapitaalmarkt, voorwaarden te zijn voor regeringsdeelname door middel van inspraak. Maar ook dit duo lijkt niet per se voordelig voor groei: Den Haag bezat slechts een beperkte mate van zelfbestuur, maar groeide toch als gevolg van de vele regeringsfuncties die het huisvestte. Rotterdam had weliswaar wel een volledige stedelijke status, maar maakte geen deel uit van de Statenvergadering.

Bekeken vanuit die invalshoek is de groei van Den Haag nogal paradoxaal. Waar de overige steden via eigenmachtig optreden of via inspraak hun belangen wisten te verdedigen, ontbraken in Den Haag instrumenten als stadsrecht of deelname aan de Statenvergadering. Desondanks werd juist het dorp begunstigd met de huisvesting van overheidsinstellingen (hoewel andere instellingen zoals de munt en tolheffing elders gehuisvest bleven). Dat wekt de indruk dat de overheidsvoorkeur voor het dorp juist voortkwam uit het feit dat het geen stad was en zich zo niet tot mede- of zelfs tegenspeler van de landsheer kon ontwikkelen.

Tot slot lijkt het er sterk op dat de verdeling van stedelijke privileges, maar ook van andere voor de concurrentiepositie van steden gunstige maatregelen, zeker tot en met het begin van de 15de eeuw inderdaad samenvalt met periodes van landsheerlijke zwakte (Tabel 4.4).⁴⁶³ Vooral als er onduidelijkheid bestond over de opvolging en de kandidaten zich van zo veel mogelijk steun van de onderdanen moesten verzekeren, lijken veel privileges te zijn verdeeld. Dit betekent allereerst dat steden er in sommige gevallen baat bij konden hebben als zich veel van dergelijke momenten voordeden, omdat zij dan vaker konden onderhandelen over economische en bestuurlijke privileges. In die zin zou gezegd kunnen worden dat de Hoekse en Kabeljauwse twisten de economische en bestuurlijke emancipatie van de steden in Holland in een stroomversnelling hebben gebracht. Daarnaast toont dit fenomeen eveneens aan dat het nemen van stimulerende maatregelen voor de stedelijke economie niet altijd per se gedragen hoefde te zijn door economische motieven, maar dat machtspolitiek daarbij eveneens een rol speelde.

Tabel 4.4

Impressie van aan de Hollandse steden geschonken privileges gedurende (of kort volgend op) de in de tekst genoemde oorlogen. De vetgedrukte conflicten waren vooral te typeren als successieconflicten, als twee kandidaten om de opvolging streeden en steun zochten bij diverse partijen. Te zien is dat gedurende de successieconflicten die bekendstaan als de Hoekse en Kabeljauwse twisten in de 14de eeuw en de 15de eeuw (1351-1352; 1417-1420; 1425-1428) er veel samenhang bestaat tussen competitieve voordelen en oorlog.

Periode	Conflict	Privileges
1018-1375	Hollands-Stichtse conflicten	
1203-1206	Loonse oorlog	
1299	Burgeroorlog na overlijden laatste erfgenaam van Huis Holland	1299 stapelrecht Dordrecht 1299 1st stadsrecht & tolvrijheid Rotterdam
1304	Vlaamse invasie	1304 Brugse krijgsgevangenen ingezet te Dordrecht, Haarlem en Leiden
1345	Expeditie tegen Friesland en beleg stad Utrecht	1346 uitbreidingsprivilege Leiden
1351-1352	Hoekse en Kabeljauwse twisten	1351 steden in grafelijke raad (via het zgn. interdict) 1351 nijverheidsverbod omgeving Leiden 1351 uitzondering bierverbod Amsterdam 1351 bierbierre & benoemingsregels Rotterdam 1353 wind- en maalrecht voor Gouda 1355 uitbreidingsprivilege Delft 1355 jaarmarkt Haarlem 1355 zgn. handvest voor Dordrecht
1373-1375	Oorlog om Vreeswijk (einde Hollands-Stichtse conflicten)	
1402-1412	Arkelse oorlogen	1402 windrecht voor Rotterdam 1407 uitbreiding privileges Den Haag 1412 uitbreiding jurisdictie Rotterdam
1417-1420	Hoekse en Kabeljauwse twisten	1418 Protectionisme Haagse draperie
1425-1428	Hoekse en Kabeljauwse twisten	1425 vroedschap en kiescollege voor Den Haag 1425 uitbreidingsprivilege, schenking grond & kiescollege voor Haarlem
1425-1499	Utrechts schisma t.a.v. benoeming bisschop	
1435-1439	Engels-Bourgondische oorlog	1436 Hof en markt aan Delft geschonken
1438-1441	Wendische oorlog tegen Holland en Zeeland (Lübeck)	
1444-1445	Onrust t.a.v. benoemingen stadhouder Van Lalaing (Hoekse en Kabeljauwse twisten)	
1469-1474	Oorlog Hanze en Engeland	
1476-1493	Frans-Bourgondische oorlog	
1477-circa 1500	Hoekse en Kabeljauwse twisten	1477 Groot Privilege voor gewesten 1482 vergroting stadsvrijheid Gouda
1480-1483	Utrecht belegerd door David van Bourgondië en Maximiliaan van Oostenrijk	
1488	Jonker Fransenoorlog (Hoekse en Kabeljauwse twisten)	
1515-1524	Fries-Hollandse oorlog (offensief o.a. in 1516, 1522-1523)	
1527-1528	Offensief tegen het Sticht	
1502-1543	Gelders-Bourgondische oorlogen (offensief o.a. 1514, 1520-1524, 1527, 1540, 1542)	
1533	Inmenging Deense successieoorlog voor het vrijhouden van de Sont	



- Water
Water
- Zand (hoog / laag)
Sand (high / low)
- Klei
Clay
- Veen
Peat
- Land onder invloed van hoogwater
Land subject to flooding
- In verving
Peat extraction
- Droogmakerij
Drained lake

Bewoning
Habitation

- Bebouwing
Built-up area

Infrastructuur
Infrastructure

- Hoofdvaarweg
Main navigation route
- Secundaire vaarweg
Secondary navigation route
- Straatweg
Paved road
- Onverharde weg
Unpaved road

Afbeelding 5.1
De negen steden in het landschap tegen 1700.



5 De vroegmoderne tijd: overheidsinvloed in de Republiek vanaf 1560 tot 1795

Iedere besproken periode kent zijn specifieke moeilijkheden waardoor beperkingen aan het onderzoek opgelegd worden. Voor de vroegmoderne tijd gaat dat vooral op voor de beschrijving van de politiek-bestuurlijke organisatie en de grote aandacht die de economie van de Republiek getrokken heeft. Vanwege het economische wonder van de Gouden Eeuw en de rol van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden op het wereldtoneel in de vroegmoderne tijd, is er een veelheid aan prachtige literatuur beschikbaar, waarin onder andere met behulp van buitengewoon nauwkeurige analyses gepoogd wordt inzicht te krijgen in de precieze mechanismen die daarmee samenhangen.⁴⁶⁴ Deze verkenningstocht biedt helaas nauwelijks mogelijkheden om daar een bijdrage aan te leveren of om er een genuanceerd standpunt over in te nemen. Ik heb het bij een verkenning op hoofdlijnen gelaten.

De volgende moeilijkheid ligt in het verlengde daarvan. Tot nu toe is het zeer lastig gebleken om de Republiek als staatsvorm te definiëren: veel auteurs worstelen met de vraag hoe deze soevereine overheid nu precies werkte, en waarom. Meestal wordt daarom een uitvoerige, chronologische uiteenzetting van de hoogte- en dieptepunten aan de hand van beschrijvende anekdotes gehanteerd om ten minste een indruk van de verschuivende machtsverhoudingen vanaf de late 16de tot en met de late 18de eeuw te geven. Ik heb gepoogd een zo eenvoudig mogelijke schets van het algemene karakter van de Republiek op basis van dergelijke beschrijvingen te geven.

Complex is eveneens de verhouding tussen het gewest Holland en de Republiek, en het vraagstuk welke overheid nu soeverein was. Over het algemeen wordt ervan uitgegaan dat de soevereiniteit in principe bij de gewesten lag, en dat alleen met betrekking tot oorlog, vrede en buitenlandse politiek de soevereiniteit gedeeld werd op het niveau van de Staten-Generaal. Daarnaast gaat men er in de regel vanuit dat Holland vaak eerste viool speelde en om die reden ligt in de literatuur sterk de nadruk op dit gewest en daarbinnen op de grootste stad, Amsterdam. Het Sticht en de ontwikkeling van andere binnenlands gelegen steden, hebben naar verhouding minder aandacht gekregen. De bestuurlijke ontwikkeling was vanwege de gedeelde soevereiniteit inzake buitenlandse betrekkingen op hoofdlijnen vergelijkbaar en wijkt

slechts in nuance af. Het Sticht kende vergelijkbare politieke crises maar had een anders samengestelde Statenvergadering en de invloed van de stadhouder was er, vanwege zijn rol in de benoeming van vertegenwoordigers, bovendien veel groter.⁴⁶⁵

Ook deelde Utrecht niet in de grote economische bloei van de 17de eeuw en eveneens niet in het grote verval daarna. Maar omdat de stad verder qua omvang en samenstelling van functies niet buitengewoon afweek van de situatie elders, zal ik de ontwikkeling van de stad Utrecht niet apart maar samen met de Hollandse steden bespreken. De beschrijving van de functionele taakverdeling is opnieuw beperkt tot de dominante thema's in de stadsgeschiedenissen, waarbij ik vergelijkbare aandachtspunten als in de middeleeuwen gehanteerd heb. Het gaat daarbij om de diversiteit van economische activiteiten in de stad, langeafstandsbetrekkingen, bevolkingsomvang en de omvang van de stadsplattegrond.

§ 5.1 Verandering in de functionele taakverdeling van de steden

De meest markante verandering in de stedelijke hiërarchie gedurende de fase van stedelijke expansie in de tweede helft van de 16de eeuw was vooral de enorme voorsprong van Amsterdam, op grote afstand gevolgd door die van Leiden, Rotterdam en Haarlem. Tijdens de periode van stagnatie zijn de meest opvallende ontwikkelingen vooral negatief: naast de gecontinueerde groei van Amsterdam springt het verval van vooral Leiden en Haarlem in het oog.

Alvorens te beginnen met de bespreking van verandering in de functionele profielen van de steden moet me eerst een aantal zaken van het hart: over het algemeen wordt van de vroegmoderne tijd een beeld geschetst waarin Amsterdam en in mindere mate Rotterdam een zeer veelzijdige en langdurige succesvolle ontwikkeling doormaakten, terwijl steden als Leiden, Delft en Haarlem een opvallend eenzijdige en wisselend succesvolle evolutie kenden.⁴⁶⁶ De stad Utrecht blijft doorgaans buiten beeld terwijl de ontwikkeling van Dordrecht zich niet gemakkelijk laat typeren. Een blik op de stadsmonografieën levert echter een minder eenzijdig beeld op van de verandering in de functionele profielen. Terwijl voor Dordrecht doorgaans het belang van de rivierhandel benadrukt wordt, bevonden zich er ook vormen van nijverheid zoals de productie van textiel, bewerking van metaal, zout, kalk, raffinage van suiker en

465 Faber 1997, Bestuur in een soeverein gewest; Aalbers 1997, Met en zonder stadhouder; De Bruin 2007, De prins en zijn regenten.

466 Zie bijvoorbeeld Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars 1986, Het ontstaan van de Randstad; Musterd en de Pater 2004, *Randstad internationaal*; Schmal 2000, Een landschap vol steden.

scheepsbouw. Gouda kende naast de beroemde plateelbakkerij (wandtegels) en pijpenproductie ook lijndraaierij, textielverwerking, tapisserie (tapijtweverij), kleine scheepswerven en handel in boter en kaas; terwijl Den Haag, dat vooral een centrum van regering en woonplaats voor welgestelden was, ook een (staats)kanonnengieterij plaats bood.⁴⁶⁷ In vergelijking met de middeleeuwen biedt de vroegmoderne tijd, vanwege de ruimere beschikbaarheid van gegevens en de grote belangstelling voor de Gouden Eeuw, de mogelijkheid voor een diepgaander analyse en vergelijking van de profielen dan ik hier zal opvoeren. Op hoofdlijnen blijkt de ietwat karikaturale beschrijving van de functionele taakverdeling, en de dominante veranderingen daarin, echter aardig te kloppen.

De transformatie in de functionele profielen valt grofweg uiteen in drie fases. De eerste periode tussen circa 1560 en pakweg 1588 is kort. Vanaf de jaren 1550 resulteerden toenemende politieke spanningen in de Beeldenstorm van 1566, gevolgd door de opmars van Alva in de Noordelijke Nederlanden en het uitbreken van de Opstand in 1568. Deze duurde voort totdat in 1588 de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden op papier vorm kreeg, en de functionele taakverdeling een tweede fase inging.⁴⁶⁸ Zo varieerde de ontwikkeling van de functionele profielen in de eerste periode sterk, vooral omdat sommige steden meer leden onder handelsblokkades of belegeringen dan andere. Gedurende de eerste fase van de Opstand tot 1588, raakte de stagnerende lakenproductie van Leiden als gevolg van het beleg van 1573-1574 nog verder in de problemen.⁴⁶⁹ Den Haag was geplunderd en nadat het hof van de stadhouder naar Delft was verplaatst, vrijwel verlaten. Amsterdam, dat tussen 1572-1578 trouw bleef aan Spanje, leed onder een blokkade van de watergeuzen waar Rotterdam en Dordrecht juist van profiteerden. Daarnaast leidden oorlogshandelingen in de jaren 1560 kortstondig tot een verbod op de rivierhandel (1584-1587) en de sluiting van de Maas (1599-1602) waardoor de bevolking van Dordrecht tijdelijk daalde.⁴⁷⁰ Desondanks werd de taakverdeling die rond het midden van de 16de eeuw ontstaan was nauwelijks doorbroken.⁴⁷¹

-
- 467 **Nusteling** 1998, *Stad in beweging*, onder andere p.141 en 165; voor Gouda **De Neve** 2002, *Nijverheid domineert*, p.343-56; voor Den Haag zie bijvoorbeeld **'t Hart**, *Dutch wars of independence*, p.75. Dit laatste werk is nog niet gepubliceerd maar wel ter perse. Ik dank de auteur dat ik het reeds mocht gebruiken voor deze studie.
- 468 Periodisering naar **Israel** 1995, *The Dutch Republic*.
- 469 Zie bijvoorbeeld **'t Hart** 1989, *Cities and statemaking*.
- 470 **De Vries** 1965, *Economische rivaliteit*, p.46: Dordrecht zou zelfs meer geprofitteerd hebben van de blokkade van Amsterdam dan Rotterdam; zie voor problemen met de rivierhandel bijvoorbeeld **Nusteling** 1998, *Stad in beweging*, p.112, 137, 143.
- 471 Voor een grondige beschrijving van de veranderingen in de functionele taakverdeling vanaf de jaren 1580 en de grondige veranderingen die dit in Amsterdams functionele profiel teweegbracht, zie **Lesger** 2004, *De wereld als horizon*; of voor een breder beeld **Lesger** 2001, *Handel in Amsterdam*.

Maar vanaf de afsluiting van de Schelde in 1585 - dus kort voor het uitroepen van de Republiek - begon vervolgens een tweede fase van onstuimige economische en demografische groei, die tot het midden van de 17de eeuw aanhield en doorgaans de Gouden Eeuw wordt genoemd. Daarvan profiteerden vrijwel alle steden. De taakverdeling van de steden veranderde toen de massa-immigratie van koop- en handwerkslieden uit de Zuidelijke Nederlanden goed op gang kwam en handelsrelaties van de Zuidelijke Nederlanden zich op de Noordelijke Nederlanden gingen concentreren, waarbij Amsterdam een voorsprong nam op de andere steden. Vanaf toen breidde de Hollandse handel zich dan ook uit in omvang en bereik: naast de traditionele route die het Iberisch schiereiland verbond met de Baltische zee voeren Hollandse schepen nu door tot in de Middellandse Zee, de Witte Zee en uiteindelijk Azië, Afrika en het westelijk halfrond. Daarna breidde het aantal vaarten ook nog spectaculair uit. Na 1670 gingen de steden vervolgens een derde fase in, waarin stagnatie in de nijverheidssectoren van de steden optrad, die in sommige gevallen gepaard ging met bevolkingsafname. In deze derde periode wisselden de lotgevallen van de steden in de groep opnieuw sterk.

§ 5.1.1 Gouden Eeuw: expansie (circa 1588-1670)

De oude taakverdeling tussen de Noordelijke en de Zuidelijke Nederlanden werd door de Opstand verbroken toen de toenmalige frontlinie ging functioneren als grens. De handelsrelaties concentreerden zich in Amsterdam. De stad had daardoor niet alleen enorme uitstralingseffecten op de handelssector en aanverwante activiteiten (opslag, transport, commerciële dienstverlening), maar ook op het verzorgende ambacht, de detailhandel, publieke voorzieningen en de bouwnijverheid. De handel van havensteden die bemiddelden in contacten tussen het Hollandse achterland en de buitenwereld kreeg daardoor als het ware voortdurend nieuwe impulsen. Het aandeel van de stad Amsterdam nam echter meer toe dan dat van de andere havensteden; tussen 1589 en 1595 was het 37%, tussen 1624 en 1629 was het 58% en tussen 1665 en 1670 maar liefst 66%.⁴⁷²

Amsterdam ontwikkelde zich in die tijd tot veelzijdige internationale stapelmarkt. De stad was een voorraadschuur waar ongelijkmatige aanvoer en geleidelijke afzet van internationale handelsgoederen op elkaar afgestemd werden. Deze rol als internationale buffer en intermediair gaf op haar beurt weer een impuls aan wat we nu financiële dienstverlening zouden noemen: de handel in kapitaal op de beurs (in 1611

was het eerste Amsterdamse beursgebouw een feit). Eveneens was de stapelmarkt een aantrekkelijke plaats voor de afwerking of veredeling van halffabricaten, de zogenoemde trafieken.⁴⁷³ Dat gold bijvoorbeeld voor de stormachtige ontwikkeling van de grootschalige suikerraffinage tussen 1607 en 1650: de veredelingsindustrie kwam hier tot stand vanwege de levering van suiker aan de stapelmarkt, en het bewerkte product kon vervolgens rechtstreeks worden doorgevoerd. Ook de textielindustrie was gericht op veredeling en was een direct gevolg van de handel. Suiker en textiel waren voor de afzet afhankelijk van overzeese markten.⁴⁷⁴ Amsterdam was ook de plaats waar de meeste én meest recente informatie over vreemde landen beschikbaar was en waar cartografen en uitgevers hun klanten vonden.

Maar niet alleen in de stad zelf genereerde de bundeling van internationale handelsrelaties waardevolle neveneffecten. Van de internationale stapelmarkt gingen sterke multipliereffecten uit binnen het hele Hollandse gewest, met als gevolg dat veel omliggende steden een voor de stapelmarkt ondersteunende functie gingen vervullen.⁴⁷⁵ Dat nam de vorm aan van sterke specialisatie in de functionele profielen. Beroemde voorbeelden zijn Hoorn en Enkhuizen. Beide West-Friese steden richtten zich voornamelijk op haring, terwijl de scheepsbouw eveneens een enorme omvang kreeg in Hoorn én in de omgeving van Zaandam. Zout voor het pekelen van haring, een exportproduct waar tussen 1590 en 1670 veel vraag naar bestond, werd verwerkt in Dordrecht.⁴⁷⁶

Terwijl in havensteden aan de Maasmond en de Zuiderzee de handel, scheepvaart en visserij domineerden, legden de meer binnenlands gelegen steden zich vooral toe op één of twee allesoverheersende nijverheidstakken. In Leiden was dat de wolnijverheid en in Haarlem de bierbrouwerij, de linnenproductie- en blekerij. In Delft ontwikkelde zich, naast de stagnerende bierbrouwerij, de fabricage van sieraardewerk; in Gouda bestond de pijpenmakerij naast de hennepverwerking in touwslagerijen (voor de scheepvaart). Alleen in Amsterdam en Rotterdam was de economie gevarieerder en kwamen textielindustrie, scheepsbouw, suikerfabricage, bierbrouwerij, handel, scheepvaart, walvisjacht en visserij samen voor.⁴⁷⁷

De specialisatie van de ene stad op een bepaalde activiteit ging vaak gepaard met het verdwijnen ervan in een andere stad. Textielproductie, die eerder in veel steden

473 De Pater 1989, Stedenland.

474 Lesger 2004, De wereld als horizon, p.82, 163.

475 De Pater 1989, Stedenland.

476 Van Tielhof 2002, Een open economie.

477 Ibidem. In Haarlem bevonden zich verder nog de kapitaalintensieve zeepziederij en de boekdrukkunst. De Ree-Scholtens 1995, *Deugd boven geweld*, p.178-80. Van der Schoor 1999, *Stad in aanwas*, p.200-2, 206-9, 222-7. Rotterdam was bijvoorbeeld eveneens een centrum voor textiel (het bezat ook de belangrijkste meekrapstapel, een product voor het verven van stof), zeepziederij en olieslagerij, pijpen-, loodwit en tabaksindustrie.

in meer of mindere mate voorkwam, concentreerde zich in Leiden; het bleken en de afwerking van linnen werden Haarlemse specialiteiten; de productie van aardewerk werd de specialiteit van Gouda (pijpen) en Delft (plateelbakkerijen).⁴⁷⁸ Zo produceerde Haarlem in 1651 24% van het Hollandse bier (aan het begin van de 16de eeuw was dat 15% geweest) terwijl de bierproductie in Delft en Gouda vrijwel verdween (samen van 72% naar 12%). Haarlem verloor de wolverwerking aan Leiden en de scheepsbouw aan de Zaanstreek.⁴⁷⁹ Meer in het algemeen verplaatste de scheepsbouw, die in de 16de eeuw nog een primair stedelijke bedrijfstak was geweest, zich in de eerste helft van de 17de eeuw naar de Zaanstreek.⁴⁸⁰ Internationale handel werd de specialiteit van Amsterdam en Rotterdam. Den Haag bleef de regeringszetel en Utrecht vervulde die functie in religieuze zin, maar had verder geen duidelijk specialisme.⁴⁸¹ Veel Hollandse steden waren daarmee onderling verbonden door een cirkel van elkaar versterkende voordelen.⁴⁸²

Soms betekende dat inderdaad een vrij eenzijdig functioneel takenpakket. De enorme bevolkingsgroei van de stad Leiden, die van de 5de naar de 2de plaats schoot, was vrijwel geheel gebaseerd op lakenproductie voor de internationale export (zie eventueel nogmaals [Afbeelding 2.4](#)). In vergelijking met de middeleeuwen werd er een duizelingwekkende variatie aan soorten geproduceerd. Via Amsterdam werden wol en exotische verfhouten, die in Zaandam werden vernalen, geleverd. De wekelijkse prijscourant van de Amsterdamse beurs hield producenten op de hoogte en de export ging via Amsterdamse kooplieden, die grote winsten maakten.⁴⁸³ Het leek er sterk op dat de steden als totaal een behoorlijk aanvullende taakverdeling ontwikkelden, waarbij binnenlandse steden voor de internationale export produceerden terwijl havensteden, en dan vooral Amsterdam, ervoor zorgden dat deze hun bestemming bereikten en zich daarnaast toelegden op de veredeling van door te voeren producten in trafieken.

Dat kon alleen met behulp van snelle onderlinge verbindingen. Tussen 1630 en 1660 breidde het infrastructuurnetwerk tussen de Hollandse steden en Utrecht zich uit ([Afbeelding 5.3](#)).⁴⁸⁴ Dat gebeurde onder andere door het graven van nieuwe trekvaarten, maar ook door het verwijderen van obstakels in bestaande waterwegen.

-
- 478 De Vries 1980, Structure of the urban system.
- 479 De Ree-Scholtens 1995, *Deugd boven geweld*, p.173, 177; Van Tielhof 2002, Een open economie. Volgens Van der Schoor 1999, *Stad in aanwas*, p.208, hadden de scheepswerven in Rotterdam en Amsterdam eveneens meer een functie voor de reparatie.
- 480 Van Tielhof 2002, Een open economie.
- 481 De Vries 1980, Structure of the urban system.
- 482 De Pater 1989, Stedenland.
- 483 De Vries e.a. 2004, Spectaculair succes en diep verval, p.89.
- 484 Zie bijvoorbeeld De Neve en Van Heezik 2007, Binnenvaart en zeehavens.

Vanaf de jaren 1630 ontstonden door de opening van de vaarten tussen Leiden, Delft en Rotterdam (1636, 1655) en tussen Amsterdam, Haarlem (1633), Weesp (1638) en Naarden (1640) op het zuiden en noorden van Holland gerichte netwerken. Met de opening van de route tussen Haarlem en Leiden (1658) ontstond vervolgens één netwerk. Door de verbinding via Naarden en Weesp kreeg Amsterdam in 1640 automatisch ook toegang tot Utrecht. Door de kanalisering van de Leidse Rijn in 1664 kon voortaan ook tussen Leiden en Utrecht gemakkelijker gevaren worden. In 1658 werd Amsterdam met Gouda verbonden door de opening van de vaart door de Amstel en het Aarkanaal.

Het is echter niet zo dat de specialisatie in de functionele profielen overal eenvoudig te typeren is als een afgeleide van de Amsterdamse stapelmarkt. Na de val van Antwerpen zou een aantal Hollandse en Zeeuwse steden collectief de functie van de voormalige stapelmarkt over hebben genomen.⁴⁸⁵ Eigenlijk was Amsterdam bij uitstek de toegangspoort tot Holland want het onderhield de belangrijke contacten met het Oostzeegebied, de Witte Zee, Noorwegen, de Duitse Bocht, Friesland en de IJsselsteden; en sinds het einde van de 16de eeuw kwamen daar de verbindingen met de Middellandse zee, Azië, Afrika en Amerika bij. Rotterdam vormde de poort voor Engeland en Frankrijk terwijl Dordrecht zich op de rivierhandel met Duitsland concentreerde, maar aan het einde van de 16de eeuw hadden ze samen nog geen 50% van de douanerechten van Amsterdam en dat aandeel nam ook nog af.⁴⁸⁶

Amsterdam en Rotterdam concentreerden zich dus allebei op de internationale handel maar hadden een taakverdeling die zich met het verstrijken van de tijd als volgt laat typeren: de vaart op het noorden, de Oostzee, de Levant en Indonesië waren een Amsterdamse aangelegenheid, terwijl Rotterdam zich eerder op Engeland, Frankrijk, Spanje, Portugal en Amerika richtte. Via de Hollandse binnenwateren werden vanuit beide steden goederen ter verdere verzending aangevoerd.⁴⁸⁷

Dordrecht was en bleef toch vooral gericht op de handel over de grote rivieren. Deze stad had te lijden onder de gunstige concurrentiepositie van Amsterdam: de sterk oplevende ijzerhandel vanuit het Rijnland, die noodzakelijk was om de groeiende vraag naar wapens in de Republiek te kunnen voorzien, verhuisde al vanaf 1610 naar de Amsterdamse stapelmarkt.⁴⁸⁸ De wapenhandel en -fabricage te Amsterdam namen nog verder toe toen de aanvoer van ijzer en koper vanuit Zweden belangrijker werd dan die uit Rijnland-Westfalen en Luik.⁴⁸⁹ Terwijl Dordrecht in de ijzerhandel

485 **Lesger** 2001, Handel in Amsterdam.

486 **Lesger** 2004, De wereld als horizon, p.152-3.

487 **De Vries** 1965, *Economische rivaliteit*, p.55; **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.295-300.

488 **Nusteling** 1998, Stad in beweging, p.144-5.

489 Zie voor meer achtergrond **De Jong** 2005, Trade in copper and iron.

gepasseerd werd door Amsterdam, ontwikkelde Rotterdam zich vanaf 1630 tot de voornaamste zeehaven in het zuiden.⁴⁹⁰ Wel speelde Dordrecht een belangrijke rol in de aanvoer van hout uit het Rijnland, dat in vloten de rivier afzakte en bestemd was voor de omvangrijke scheepsbouw: de invoer van hout uit het Rijnland bloeide na het midden van de 17de eeuw (na de Vrede van Münster) verder op.⁴⁹¹ De stad was dus vooral afhankelijk van de Rijn- en Maasvaart. Desondanks was Amsterdam ook voor de Rijnhandel de belangrijkste markt: stroomopwaarts gingen specerijen en andere producten uit Azië en de Levant, terwijl stroomafwaarts producten uit de bosbouw en wijnbouw en Duitse nijverheid aangevoerd werden.⁴⁹²

Tekenend voor het belang van de zeevaart in Rotterdam en Amsterdam is, dat zij als enige twee van de hier besproken negen steden twee van de vijf Admiraliteiten (de gemeenschappelijke oorlogsvloot) die de Republiek rijk was, huisvestten.⁴⁹³ De uitbreiding van het handelsnetwerk ging tegen het einde van 16de en het begin van de 17de eeuw gepaard met de oprichting van handelscompagnieën die zich oriënteerden op gebieden die voorheen voorbehouden waren geweest aan Spaanse en Portugese schepen.⁴⁹⁴ De bekendste daarvan zijn de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) (1602) en de West-Indische Compagnie (WIC) (1621), maar daar gingen vele kleine, particuliere ondernemingen aan vooraf die aan het begin van de 17de eeuw al staatsmonopolies hadden verkregen. Voor de handel in Azië, die in handen van de Portugezen was, werd in 1594 de Compagnie van Verre opgericht. Omdat de vele private ondernemingen soms last van elkaar ondervonden, werden in 1599 acht gevestigde compagnieën die op Guinee voeren, te Amsterdam samengevoegd. De explosieve groei van de vaart op Oost-Indië, de felle concurrentie en de dalende winstmarges leidden in 1602 vervolgens tot de oprichting van een geotrooieerde compagnie die het staatsmonopolie bezat: de VOC. Vooral Amsterdam, Rotterdam en in mindere mate Delft gingen vanaf het begin van de 16de eeuw zogenoemde kamers van dergelijke compagnieën met staatsmonopolie huisvesten. Zo had bijvoorbeeld ook de Noordse Compagnie, sinds 1604 in het bezit van het monopolie op de walvisvangst, in deze drie steden kamers.

490 De Vries 1965, *Economische rivaliteit*, p.55.

491 Nusteling 1998, *Stad in beweging*.

492 Lesger 2004, *De wereld als horizon*, p.166.

493 't Hart 1989, *Cities and statemaking*.

494 Zie voor de oprichting van de geotrooieerde compagnieën en de steden die een kamer huisvestten bijvoorbeeld Israel 1995, *The Dutch Republic*, in het bijzonder p.319-27; voor de gang van zaken met de kamers in Rotterdam zie Van der Schoor 1999, *Stad in aanwas*, p.197-8, 213-16; en voor Amsterdam bijvoorbeeld Lesger 2004, *De wereld als horizon*, p.134-5. Voor de voorsprong van de Spanjaarden en Portugezen in de tropen zie bijvoorbeeld Knapen 2008, *De man en zijn staat*, in het bijzonder p.191-3. Over de VOC en de WIC zijn eveneens standaardwerken geschreven: Gaastra 1991, *Geschiedenis van de VOC* en Den Heijer 1994, *Geschiedenis van de WIC*.

Voor andere steden dan Rotterdam en Dordrecht was er eveneens niet per se sprake van een evidente groei-impuls die uitging van de Amsterdamse stapelmarkt. Utrecht had, waarschijnlijk mede door zijn ligging, geen direct aandeel in de wereldwijde overzeese zeevaart die ten grondslag lag aan de bloei in de Gouden Eeuw. Toch bestaan er sterke aanwijzingen dat de rol van marktstad en industrieel centrum voor de omgeving in de 17de eeuw belangrijker werd.⁴⁹⁵ Ook kreeg Utrecht er een onderwijsfunctie bij: in 1634 werd de stedelijke Hogeschool opgericht, die twee jaar later tot gewestelijke instelling verheven werd. Leiden was in 1582 en 1586 daarin al voorgegaan. De juridische faculteit, waar de regentenzonen gevormd werden voor hun leiding van stad, gewest of staat, was maatschappelijk gezien het voornaamste onderdeel van de Leidse universiteit. Daarnaast was de theologische faculteit toonaangevend.

Den Haag bleef en werd zo mogelijk nog meer een regeringscentrum. Het Hof en de Rekenkamer van Holland die tijdens de Opstand uitgeweken waren naar Delft keerden in 1576 terug. Stadhouder Maurits (1567-1625) koos het dorp in 1585 als zijn residentie en in 1587 vestigden ook de Staten-Generaal van de Republiek zich daar. Sindsdien zou Den Haag ook als woonplaats voor de bestuurlijke elite naam maken. Het dorp breidde zich dan ook gestaag uit, compleet met een havengebied dat in dienst stond van de behoeften van de gevestigde bestuurlijke instellingen.⁴⁹⁶

Ondanks het gegeven dat alle steden, met uitzondering van Utrecht, duidelijk geprofiteerd hebben van de Gouden Eeuw, resulteerden economische expansie en bevolkingsgroei in slechts een beperkt aantal steden ook in grootschalige stadsuitbreidingen (Afbeelding 5.2).⁴⁹⁷ Rond 1600 werd Rotterdam met de aanleg van een aantal haveneilanden in de Maas vergroot terwijl Den Haag werd uitgebreid (en voorzien van een gracht ter verdediging). Leiden kreeg in 1610 en 1660 nieuwe ambachtswijken. Haarlem kreeg pas laat in de 17de eeuw een uitbreiding die vervolgens oningevuld bleef. Een vergelijkbaar probleem speelde in Utrecht. Delft en Gouda bleven binnen hun muren. Stadsuitbreiding was dan ook vooral een Amsterdams fenomeen: zijn omvang vervijfvoudigde met de stapsgewijze aanleg van de grachtengordel, de Jordaan en de haveneilanden aan het IJ tussen circa 1610-1680. Dat economische expansie en bevolkingsgroei niet overal meteen tot stadsuitleg leidden, kwam mede door het gegeven dat, vanwege de Alteratie, in alle steden kloosterterreinen waren vrijgevallen.⁴⁹⁸ Steden zoals Leiden konden daarom eerst de vrijgevallen ruimte invullen.⁴⁹⁹

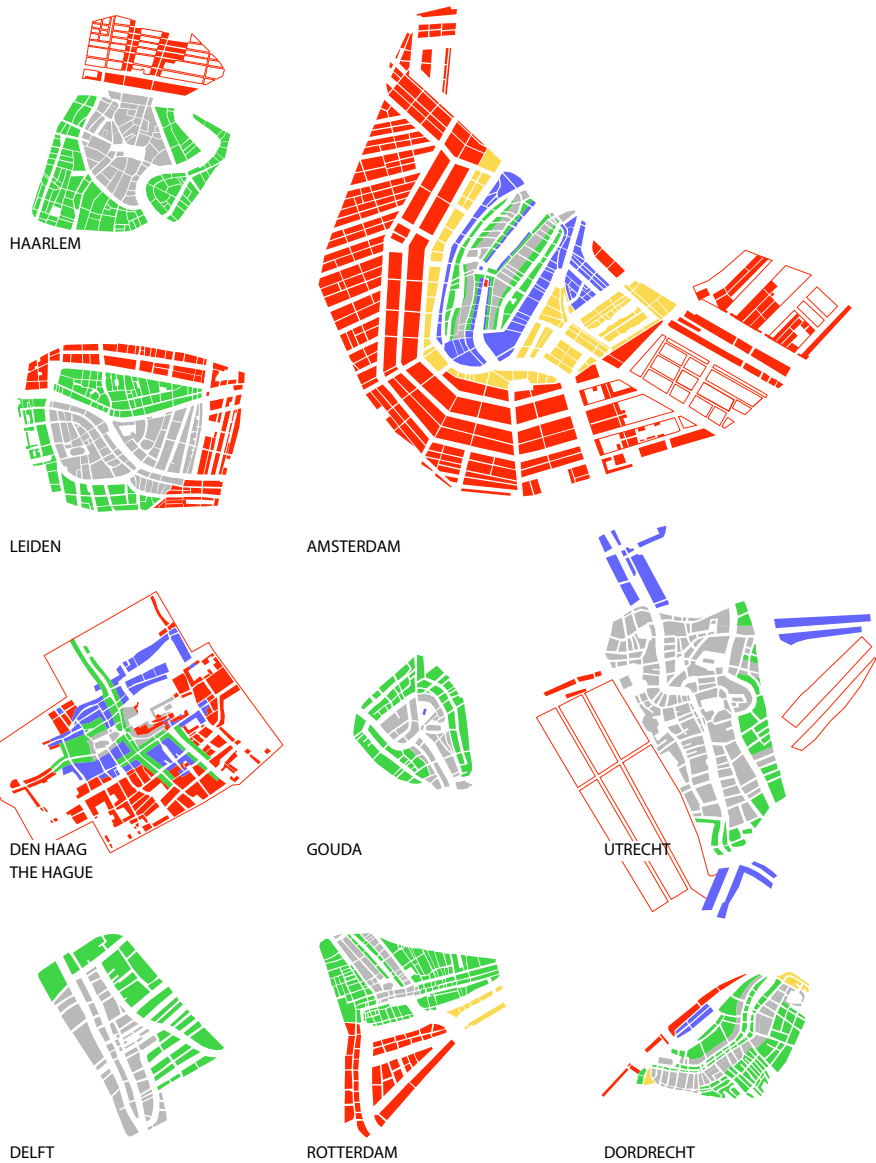
495 **Struick** 1984, *Utrecht door de eeuwen heen*, p.205-9.

496 **Van Schuppen** 2006, *Historische atlas Den Haag*, p.16.

497 **Borger e.a.** 2011, Twaalf eeuwen ruimtelijke transformatie. Voor een grondig beeld van de Amsterdamse stadsuitbreidingen zie **Abrahamse** 2010, *De grote uitleg*.

498 Onder 'de Alteratie' versta ik hier de overgang van de katholieke naar de protestantse (staats)godsdienst als gevolg van de Opstand en het losmaken van de Republiek uit het Habsburgse staatsverband. Eigendommen van katholieke instellingen werden vervolgens geconfisqueerd.

499 Zie over dergelijke binnentransformatieprocessen in Amsterdam, **Van Gramsbergen** 2008, *Verborgene Amsterdam*.



Afbeelding 5.2

Uitbreiding van Haarlem, Amsterdam, Leiden, Den Haag, Gouda, Utrecht, Delft, Rotterdam en Dordrecht in schillen. De in de 13de eeuw bestaande stadsplattegronden zijn grijs weergegeven; de 14de eeuwse uitbreidingen in groen; de 15de eeuwse uitbreidingen in blauw; de 16de eeuwse in geel en de 17de eeuwse in rood. De rode, oningevulde vakken zijn uitbreidingen die in de 17de eeuw werden aangelegd maar niet opgevuuld raakten met bebouwing.

§ 5.1.2 Stagnatie en krimp (circa 1670 -1795)

Vanaf het derde kwart van de 17de eeuw traden er markante veranderingen op in de functionele profielen van de negen steden. De transformatie in de functionele taakverdeling in de loop van de 18de eeuw is treffend getypeerd als een afnemend belang van arbeidsintensieve industrieën als laken, linnen en zijdenijverheid tegenover een toename van kapitaalintensieve bedrijfstakken zoals suikerfabricage en jenever- en brandewijnstokerij.⁵⁰⁰ In sommige steden was aanpassing van het functionele profiel afdoende om bevolkingsafname te voorkomen, terwijl dat bij andere niet het geval was. Van het laatste was Leiden een duidelijk voorbeeld. Vanaf het begin van de jaren 1640 was er al sprake geweest van stagnatie van bepaalde Leidse producten, die versnelde in het laatste kwart van de eeuw. Vanaf het laatste decennium van de 17de eeuw gold dat eigenlijk voor alle lakens. De totale productie rond 1700 was met 85.000 stuks nog maar 60% van het topjaar 1660. Die trend zette door, gecombineerd met dalende winstmarges. In 1750 was de totale productie 54.000 en in 1800 nog maar 30.000, waarbij grovere stoffen (zoals baaien en warpen) naar verhouding belangrijker werden.⁵⁰¹ Tegelijkertijd nam de bevolking na 1735 snel af.

In Gouda liep de grootste aanjager van de stedelijke economie, de pijpenijverheid, na het midden van de 18de eeuw sterk terug. Datzelfde gebeurde met het Goudse grove aardwerk. Na 1680 nam ook de lijndraaij voor de tuigage van haring-, koopvaart- en oorlogsschepen snel af. De lakennijverheid verdween in de tweede helft van de 18de eeuw geheel uit beeld terwijl de tapisserie al vóór 1700 verdwenen was.⁵⁰² Zeker na het verval van de pijpenindustrie na 1730 daalde het inwoneraantal snel en blijkbaar lukte het niet om andere branches tot ontplooiing te brengen.

In Haarlem was sprake van een vergelijkbare ontwikkeling hoewel aanpassingen in de productie hier evidentier waren. Tussen 1580 en circa 1770 was de textielsector in Haarlem de belangrijkste werkgever, maar er traden wel veranderingen op in het belang van de aanwezige branches.⁵⁰³ Al rond het midden van de 17de eeuw begonnen Haarlemse linnenhandelaren delen van de productie naar gebieden met lagere lonen in de omgeving van Helmond, 's-Hertogenbosch en Eindhoven te verplaatsen waardoor de lokale weverij afnam. Het bleken bleef wel een belangrijke activiteit in Haarlem totdat deze in de loop van de 18de eeuw ook afnam, mede door de opkomst van katoen. Vanaf circa 1650 werd de zijdenijverheid belangrijker als branche. Na een

500 Van Tielhof 2002, Een open economie.

501 De Vries e.a. 2004, Spectaculair succes en diep verval, p.92-3.

502 De Neve 2002, Nijverheid domineert, p.343-56.

503 De Ree-Scholten 1995, *Deugd boven geweld*, p.172-80.

korte inzinking tussen 1730 en 1740 groeide deze bedrijfstak om tussen 1760 en 1780 op zijn hoogtepunt te raken. Daarna ging het snel bergafwaarts. In de 18de eeuw verdween de bierbrouwerij vrijwel uit beeld. Ook hier daalde de bevolking dramatisch na 1735. Ook in Haarlem lukte het niet om met behulp van de zijdenijverheid het tij afdoende te keren.

Merkwaardig genoeg lijkt Utrecht in de 18de eeuw juist een bescheiden groeiperiode te hebben doorgemaakt, juist in samenhang met de productie van zijde en raffinage van suiker.⁵⁰⁴ De bevolking groeide licht, wat waarschijnlijk te herleiden is tot de toename van industriële bedrijven: in 1681 werd door Amsterdamse zijdefabrikanten bijvoorbeeld een fabriek aan de Vecht bij de Hoogelanden gesticht. In de stad werd het zogenoemde *velours d' Utrecht* geproduceerd (de handel bleef te Amsterdam). Verder vond in 1720 suikerraffinage plaats op het Lucasbolwerk en trok de universiteit welgestelden aan die hun woning in de stad 's zomers verruilden voor een verblijf in een buiten aan de Vecht.

Ook in Dordrecht waren het vooral nijverheidsbranches die een negatieve ontwikkeling vertoonden. Die trend was al na 1610 ingezet met de verplaatsing van de ijzerhandel en metaalnijverheid, waaronder de wapenfabricage. Begin 18de eeuw stagneerde de textielbranche en rond het midden van die eeuw kreeg deze bedrijfstak de genadeslag. Waarschijnlijk hebben handel en scheepvaart, die de dienstensector domineerden, in de tweede helft van de 18de eeuw het verlies van de nijverheid in het functioneel profiel enigszins gecompenseerd. Daarnaast werd de handel in landbouwproducten vanaf 1740 mogelijk interessanter.⁵⁰⁵

Succesvolle compensatie in de vorm van verandering in het functionele profiel was vooral evident in de internationale havensteden zoals het grote Amsterdam en het kleinere Rotterdam. Ondanks het grote verschil in omvang waren er naast enkele verschillen ook veel overeenkomsten tussen de profielen van beide steden.⁵⁰⁶ Toen in het derde kwart van de 17de eeuw de handel in Amsterdam een moeilijke periode doormaakte, groeide de oriëntatie op de verwerking van koloniale producten zoals de nijverheid met betrekking tot suiker, tabak, zijde, katoen en diamant. Vanaf de jaren 1730 ging het met de tabak- en zijdenijverheid minder voorspoedig, maar de katoendrukkerij deed het goed en de diamantindustrie groeide zelfs in de tweede helft van de eeuw. Terwijl in de eerste helft van de 18de eeuw stagnerende handel gecompenseerd werd door aan de koloniën gerelateerde bedrijvigheid, was het in de tweede helft juist andersom. Toen kon de stad waarschijnlijk profiteren van een

504 **Lesger** 2005, Stagnatie en stabiliteit, in het bijzonder p.244-6 en 248-9.

505 **Nusteling** 1998, Stad in beweging.

506 **Van der Schoor** 1999, Economie en demografie 1650, p.191-236, in het bijzonder de paragrafen Beroepsstructuur, p.291-5, Commerce, p.295-303; Op oude voet, p.315-34. Voor Amsterdam zie **Lesger** 2005, Vertraagde groei, p.21-87, en Stagnatie en stabiliteit, p.219-65.

economische opleving in Europa (vooral in Duitsland), waardoor handel en scheepvaart weer toenamen. In de handel op Oost- en West-Indië verlegde de nadruk zich van specerijen (peper, foelie, nootmuskaat, kruidnagel) naar textielproducten als katoen, ruwe en geweven zijde (bijvoorbeeld uit India). In de jaren na 1770 werden koffie en thee ook in Amsterdam razend populair. In de loop van de 18de eeuw kwamen eveneens bankiershuizen in Amsterdam op.

Een andere factor die eveneens bijdroeg aan de stabiele ontwikkeling van Amsterdam in het derde kwart van de 17de eeuw was de aanwezigheid van een koopkrachtige plaatselijke elite, die de lokale economie een impuls gaf door haar uitbundiger wordende consumptiegedrag. Dat uitte in zich een bouwhausse (de zogenoemde vierde uitleg van de grachtengordel) en de groei van de luxenijverheid. Desalniettemin werden vanaf de jaren 1870 de gevolgen zichtbaar van het dalende reële inkomen van de Amsterdammers en de dalende bevolkingsomvang. De koopkracht van de elite (vooral renteniers en handelaren) hield het hoogste segment van de markt in stand. Dat was in dezelfde tijd dat de suikernijverheid als gevolg van de groeiende koloniale oriëntatie groeide. Als de vraag naar het ene product van de koloniale handel afnam, kon dat doorgaans gecompenseerd worden door groeiende vraag naar een ander koloniaal product. Toen in het laatste kwart van de 17de eeuw de suikernijverheid en de bouwindustrie uit beeld verdwenen, namen de tabaksindustrie en zijdenijverheid in omvang toe.⁵⁰⁷ Toen deze twee industrieën op hun beurt in de jaren 1730 stagneerden, namen de katoendrukkerij en diamantindustrie het stokje over. In Amsterdam was de doorlopende stedelijke groei vooral gebaseerd op de uitbouw van bepaalde activiteiten, die de afname van de financiële sector, de handel in koloniale goederen en de handel op Duitsland compenseerde. Desondanks is de periode van 1730 tot 1795 ook voor Amsterdam te karakteriseren als een periode van stagnatie en tegen het einde van de eeuw was er zelfs sprake van achteruitgang.

In Rotterdam werd de financiële sector eveneens belangrijker in het functionele profiel.⁵⁰⁸ In beide steden ontwikkelden het acceptkrediet, het emissiebedrijf en de zeeverzekering zich, ook voor reizen buiten de Republiek.⁵⁰⁹ Sinds het einde van de 17de eeuw ontwikkelden zich in Rotterdam, eveneens als elders in de Maasmond, de branches van brandewijn- en jeneverstokerij.⁵¹⁰ De haringvaart speelde in de 18de eeuw geen rol meer en de walvisvaart nam gestaag af.⁵¹¹ Ook kromp de

507 **Lesger** 2005, *Vertraagde groei*, p.21- 87, in het bijzonder p.45-56 en 87.

508 Zie bijvoorbeeld **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.217-20 en p.320-3.

509 **De Vries** 1965, *Economische rivaliteit*, p.63; voor financiële instellingen en handelsverkeer met Duitsland en Rotterdam zie **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.217-7, 320-3. Amsterdam was tot het midden van de 18^{de} eeuw de eerste assurantiemarkt in Europa. Daarna kwamen Londen en Hamburg op.

510 **Van Tielhof**, 2002, *Een open economie*.

511 **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.323-26.

nijverheid in brede zin en bleven trafieken het langste bestaan: de tabaksnijverheid en suikerraffinage waren daarvan de belangrijkste, hoewel de laatste na 1750 ook in grote problemen raakte. De tabaksnijverheid groeide na die periode en ook de branderij en de loodwitnijverheid deden het aardig. Suikerraffinage en bierbrouwerij waren vrijwel verdwenen. Vanaf 1750 nam ook voor Rotterdam het handelscontact met Duitsland toe, terwijl de vaarten verder weg juist in belang afnamen. Dat gebeurde wel minder spectaculair dan in Amsterdam.

Desondanks groeide het aandeel van het handelsverkeer van Rotterdam vanaf het eerste kwart van de 18de eeuw ten opzichte van dat van Amsterdam: van een zesde tot een vierde van de omvang. De eerste tekenen van de onderlinge rivaliteit waar beide steden zo beroemd en berucht om zijn geworden, dateren van het laatste kwart van de 17de eeuw. Desondanks lijkt Rotterdam het in de tweede helft van de 18de eeuw moeilijker te hebben gehad dan Amsterdam.⁵¹²

De ontwikkeling van regeringscentrum Den Haag staat op zich. Hier was geen sprake van ontplooiing van nieuwe economische activiteiten in koloniale trafieken, handel, scheepvaart of financiële dienstverlening – noch was er sprake van het verval van oude activiteiten. Eerder wordt de indruk gewekt dat zijn groei te maken had met een uitbundiger bestedingsgedrag van kapitaalkrachtiger bewoners in de 17de en 18de eeuw.⁵¹³

Het is in ieder geval duidelijk dat waar Dordrecht, Rotterdam en Amsterdam in staat waren om bevolkingsafname te beperken door veranderingen in hun functionele profiel, Leiden, Haarlem, Gouda en waarschijnlijk Delft dat niet konden. De steeds markantere verschillen in functionele profielen worden weerspiegeld in de vraag naar personenvervoer tussen de steden. Al tussen 1700 en 1750 nam het verkeer af over de trekvaarten tussen Leiden, Delft en in mindere mate Haarlem, terwijl het rechtstreekse verkeer richting Amsterdam steeg: het werd de dominante bestemming. Vanaf het midden van de 18de eeuw nam in het zuiden ook het verkeer richting Rotterdam toe, schijnbaar zonder dat er tussen het noorden en het zuiden veel verkeer was.⁵¹⁴

Het is opvallend dat juist de steden waarvan het functionele profiel gekenmerkt werd door de opkomst van aan de Amsterdamse stapelmarkt gelieerde activiteiten – vooral nijverheidssteden als Leiden, Haarlem, Delft en Gouda – er niet of nauwelijks in slaagden om arbeidsintensieve activiteiten te vervangen door kapitaalintensieve. Steden zoals Rotterdam en Dordrecht, maar ook Utrecht en Den Haag, waarvan het functionele profiel veel minder een afgeleide was van positieve multipliereffecten en een rechtstreeks aan de Amsterdamse stapelmarkt ondersteunend profiel, waren daar beter in.

512 De Vries 1965, *Economische rivaliteit*, p.56 en 65.

513 Zie voor een uitgebreide beschrijving **Wijsenbeek en Van Blankenstein** 2005, *Economisch leven*, p.57-89.

514 De Vries 1980, *The structure of the urban system*.

Er is wel beweerd dat er voor de nijverheidssteden sprake was van een proces van 'interne contractie' als gevolg van negatieve multipliereffecten. Hierdoor leden steden met een ondersteunend functioneel profiel meer onder teruglopende handel dan Amsterdam zelf, een fenomeen dat mede door de infrastructurele schaalvergroting mogelijk was gemaakt.⁵¹⁵ Maar of Amsterdam bijvoorbeeld in staat is geweest om economische activiteiten naar zich toe te trekken die voorheen in Leiden, Haarlem, Gouda en Delft plaatsvonden, is op basis van de bovenstaande schets van functionele profielen niet te zeggen. Wel wordt de indruk gewekt dat de ontwikkeling van de steden samenhang met de nabijheid van de internationale stapelmarkt. Verzwakking van de positie van de stapelmarkt ging in ieder geval gelijk op met verslechtering van de nijverheid in de steden in het algemeen. Hun lot was verbonden met dat van Amsterdam maar het is niet per se zo dat die stad ook van het verval van de andere steden heeft geprofiteerd.

§ 5.1.3 Besluit

Wat betreft de markante veranderingen in de hiërarchie valt allereerst op dat een gunstige ontplooiing van de steden samenhang met een profiel dat gericht was op internationale scheepvaart, handel met de koloniën en Duitsland en financiële dienstverlening. Ten tweede: stagnatie of verval trad juist op in steden met een sterk op arbeidsintensieve nijverheid gericht profiel. Ook de haring- en walvisvaart namen als branche in betekenis af voor de functionele profielen. Willen we dus greep krijgen op de instrumenten die een soevereine overheid in deze periode kon hanteren om de functionele profielen van de steden te beïnvloeden, dan ligt het voor de hand om naar de economische context rondom deze branches te kijken. Wat was nu van belang voor de ontplooiing van de economische activiteiten die in de periode vanaf de tweede helft van de 16de eeuw tot en met het einde van de 18de eeuw hun stempel op de functionele profielen van de steden drukte?

Bij wijze van terugblik op de taakverdeling valt op dat het fenomeen van specialisatie, net als in de middeleeuwen, opnieuw voorkwam. Maar in tegenstelling tot de periode 1300-1560 zochten de steden nu niet naar een niche in tijden van economische recessie, maar in tijden van sterke expansie. Ook boden steden hun verschillende producten niet langer rechtstreeks aan op de buitenlandse markt, maar indirect via Amsterdam. Haarlem lijkt opnieuw beter te zijn geweest in het verbreden van zijn profiel dan Leiden, Delft en Gouda. Rotterdam en Den Haag volgden een bijzonder carrière. Rotterdam wist zich eindelijk aan de concurrentie in het zuiden te onttrekken, terwijl Den Haag aan een ononderbroken opmars begonnen was.



Afbeelding 5.3

De met nummers op de kaart weergegeven ingrepen in en uitbreiding van het stelsel van waterwegen zijn 1) de Malleghatsluis te Gouda (1577-1580), 2) de Dordtse Kil / Kil van Bonaventura (1597), 3) de opgestelde route over de Hogeveense vaart / Weipoortse Vliet (1613), 4) de Haarlemmertrekvaart (1630), 5) de Weespertrekvaart (1638) / Muidertrekvaart (1640) / Naardertrekvaart (1641), 6) de opgestelde route over de Vliet en Schie (1636-1655), 7) de Leidse Rijn (1644), 8) de Aar-Amstelroute (1658) en 9) de Leidse trekvaart (1658).

§ 5.2 Economische context

Vanwege de grote aandacht die het economische wonder van de Gouden Eeuw van de Republiek zowel binnen als buiten Nederland gekregen heeft, zijn er in de literatuur veel verklaringen beschikbaar die zich expliciet richten op het begrijpelijk maken van de sterke opbloei van de stedelijke economie in vooral Holland en het sterke verval daarna. Op hoofdlijnen wordt daarbij aandacht besteed aan twee periodes: een van bloei en een van verval. Hieronder zal ik een korte greep uit die verklaringen geven tot zover deze relevant zijn voor het begrip van economische branches die tussen de tweede helft van de 16de en het einde van de 18de eeuw hun stempel op het functionele profiel van de negen steden hebben gedrukt.

§ 5.2.1 De 17de eeuw in Europa

Historici zijn het doorgaans roerend eens over de voornaamste verklaring van de dominantie van Amsterdam en de gunstige ontplooiing van de stedelijke economieën in Holland in de late 16de en gedurende het grootste deel van de 17de eeuw: de verplaatsing van de internationale stapelmarkt van Antwerpen naar Amsterdam. De primaire rol van de stapelmarkt was de opslag van onregelmatig aangevoerde internationale handelsgoederen en de handel daarvan richting hun eindbestemming.⁵¹⁶ Mede door de schaarste en kostbaarheid van informatie kon die entrepotfunctie nauwelijks door verschillende plaatsen tegelijkertijd vervuld worden: deze had de neiging zich te concentreren in één dominant centrum. De internationale handel was dus sterk afhankelijk van de aanwezigheid van zo'n stapelmarkt. Het was in die tijd een systeemvereiste.⁵¹⁷

De redenen waarom het centrale knooppunt van de internationale handel in deze periode van politieke instabiliteit juist naar de stad Amsterdam verschoof, waren waarschijnlijk dezelfde als die waarom de bulkhandel vanaf de Baltische en de Noordzee er eerder ook geconcentreerd raakte: de aanwezigheid van een grote vloot, lage transactiekosten en efficiënte markten. Naast structurele oorlogvoering ondermijnden de hoge kosten van het Habsburgse politieke beleid en de afgrenzing van de Schelde (1585) de concurrentiepositie van Antwerpen, met als gevolg een

516 De Vries en Van der Woude 1997, *The course of the economy*, p.665-87, in het bijzonder p. 667-8.

517 Term van De Pater 1989, *Stedenland*.

massale uitwijking van kooplieden naar de Noordelijke Nederlanden. Tegelijkertijd met Antwerpen werden eveneens Hamburg, Sevilla, Londen en Frankfurt minder aantrekkelijk.⁵¹⁸

In de literatuur wordt ter verklaring van het economische succes van de Gouden Eeuw in de Republiek vrijwel altijd gewezen op het ontbreken van sterke concurrenten op de internationale markt. Omringende landen werden geteisterd door binnenlandse onrust. Dat gold vooral voor Duitsland, maar in mindere mate ook voor Engeland en Frankrijk.⁵¹⁹ In de eerste helft van de 17de eeuw kampten Frankrijk en Engeland met grote interne problemen die economische groei en de deelname aan de Europese handel belemmerden. Zo vielen er 'gaten' in de Europese markt en juist de Republiek was in staat om deze na het wegvallen van Antwerpen in te vullen. De vele oorlogen die in de 17de eeuw uitgevochten werden leverden veel schade op, maar anderzijds schakelden zij concurrenten uit en deden zij de vraag naar allerlei producten toenemen. In Europa woedde voor 1650 alleen geen oorlog in het jaar 1610 en in de tweede helft van de 17de eeuw zouden alleen de jaren 1669-1671 en 1680-1682 oorlogsvrij zijn. Zeker in de eerste helft van de 17de eeuw lijkt de Republiek in ieder geval geen overwegend nadeel van de oorlogvoering te hebben gehad: vrijwel geen ander land kon bijvoorbeeld zo goed inspringen op de grote vraag naar graan, munitie en ander geschut.⁵²⁰

Vanaf de jaren 1560 tot het midden van de 17de eeuw ontwikkelde de Republiek zich dan ook tot een wapenproducerend en -verhandelend gebied. De hiervoor benodigde voorraden ijzer en koper werden naast de traditionele aanvoergebieden zoals Rijnland-Westfalen en Luik in toenemende mate uit Zweden gehaald.⁵²¹ Op de thuismarkt van de Republiek was de vraag naar wapens erg groot. Allereerst omdat het leger zich tegen Spanje moest verdedigen en ten tweede vanwege de uitrusting van zowel de handels- als oorlogsvloot van de Admiraliteiten. Daarnaast kochten ook buitenlandse mogendheden als Denemarken, Frankrijk, Engeland en Venetië grotendeels in de Republiek vervaardigde wapens in Amsterdam. Dat ging waarschijnlijk ten koste van de productie in Luik, Duitsland en Engeland.

Het Duitse achterland was voor de internationale doorvoerhandel ook nog eens sterk afhankelijk van de Republiek. Dat was vooral stimulerend voor de concurrentiepositie van Amsterdam toen vanaf het einde van de 16de eeuw de Duitse eigenhandel in verval raakte en veel Keulse en Rijnlandse handelshuizen afhankelijk raakten van grote firma's in Amsterdam. Vanuit Keulen en het Duitse Rijngebied kon de stad via de

518 **De Vries en Van der Woude** 1997, *The course of the economy*, p.665-87.

519 Zie bijvoorbeeld **De Vries** 1965, *Economische rivaliteit*, p.52; of **Lesger** 2005, *Vertraagde groei*, p.27.

520 **Groenveld en Leeuwenberg** 1985, *Bruid in de schuit*, p.168.

521 **De Jong** 2005, *Trade in copper and iron*, p.36-57; **t Hart**, *Dutch wars of independence*, in het bijzonder paragraaf *The profitable arms trade*, p.74-80. Op p.42 blijkt dat de Hollandse scheepsbouwers ook oorlogsschepen aan de vijand verkochten.

Vecht, de Vaartse Rijn en de Lek bereikt worden. Ook Dordrecht lag daarvoor gunstig. Belemmerend voor de vaart richting Duitsland was echter de flinke hoeveelheid tolleren die ervoor gepasseerd moesten worden. Als alternatief voor de vaarwegen was er een landroute, die via Amersfoort en Zwolle naar Midden-Duitsland ging: het traject tussen Amersfoort en Amsterdam werd door een beurtveer verzorgd.⁵²²

Naast het voorzien in de wapenvraag konden producenten in de Republiek dus nog op andere manieren profiteren van de verschillende crises die in 17de eeuws Europa woedden.⁵²³ Zo zorgde ook een reeks misoogsten in Italië tussen 1586 en 1591 en tussen 1595 en 1598 ervoor dat de graanhandel met het Middellandse Zeegebied interessanter werd. Amsterdam kon daar als knooppunt in de graanhandel in voorzien en in de lege vrachtruimtes kwamen andere producten mee terug. Graan functioneerde dus opnieuw als breekijzer voor nieuwe markten.⁵²⁴

De oorlog met Spanje betekende eveneens dat vaarten, die onder het Habsburgse bewind aan Spaanse en Portugese kooplieden voorbehouden waren geweest, via oorlog veroverd konden worden. Hierdoor konden de handelsbetrekkingen van de Hollandse steden zich uitbreiden. Dat gold bijvoorbeeld voor de overzeese bezittingen in de Nieuwe Wereld. Zoals producenten en handelaren in de Republiek voordeel hadden bij de vele oorlogen in Europa, profiteerden de steden in de Republiek eveneens van onveiligheid buiten de stadsmuren. Vanwege de langdurige onzekerheid over het voortbestaan van de nieuwe staat en de permanente dreiging van oorlog, concentreerden economische activiteiten zich namelijk bij voorkeur binnen de veiligheid van stadsmuren.⁵²⁵

§ 5.2.2 Beheersing wereldzeeën en het protectionisme

Dat was echter geen blijvend fenomeen, want vanaf het midden van de 17de eeuw raakte de staatsvorming in Europa in rustiger vaarwater. Door het gecentraliseerde politieke bestel kon de economie zich in Engeland en Frankrijk gunstig ontwikkelen.⁵²⁶ En na de Vrede van Münster in 1648, waarmee de Republiek eindelijk als zelfstandige

-
- 522 Lesger 2004, *De wereld als horizon*.
- 523 De Vries 1976, *The economy of Europe in an age of crisis*.
- 524 Lesger 2004, *De wereld als horizon*, p.122.
- 525 't Hart, *Dutch wars of independence*, in het bijzonder de paragraaf Subordination of peasant's interests, p.34-6.
- 526 Stuurman 1995, *Staatsvorming en politieke theorie*, in het bijzonder de paragraaf Vroege middeleeuwen tot de 17de eeuw, p.13-87; Groenveld en Leeuwenberg 1985, *Bruid in de schuit*, p.167-9.

staat erkend werd en de Tachtigjarige oorlog formeel werd beëindigd, was het platteland in de goedkope grensgewesten van de Republiek eveneens niet langer meer onveilig.⁵²⁷ Vanaf de crisis in de internationale economie van 1618-1620 werden de omstandigheden op de internationale markt minder gunstig voor de Republiek en aan het einde van de jaren 1640 werd dat ook voelbaar in de economie. De groei van de Europese markt nam af of stagneerde, terwijl expansie naar nieuwe markten, afgezien van het westelijk halfrond (Noord-Amerika, Canada), nauwelijks mogelijkheden bood. Dit betekende dat meer dan voorheen handel in directe concurrentie met rivalen op de bestaande markten moest plaatsvinden. Vanaf 1650 kreeg de Republiek dan ook te maken met actief verzet van rivalen.⁵²⁸

Tegen het midden van de 17de eeuw raakte het mercantilisme in zwang – een vorm van economische politiek die binnenlandse welvaart wil bevorderen door het nemen van maatregelen die moeten leiden tot een positieve handelsbalans, en die dus sterk protectionistische en centralistische tendensen bevatten.⁵²⁹ Vrijwel overal in Europa was men van mening dat de beste manier om de nationale welvaart te bevorderen bestond uit het opwerpen van tariefbarrières en dat gebeurde in een tijd waar een algemene en langdurige daling van de prijzen in Europa de winsten in handel en nijverheid al onder druk zette.

In 1651 riep Engeland de Akte van Navigatie uit, de aanleiding van de eerste van een reeks handelsoorlogen met de Republiek. De eerste Engels-Nederlandse handelsoorlog woedde tussen 1652 en 1654.⁵³⁰ In Frankrijk werd vanaf 1659 'tonnengeld' geheven en met het aantreden van minister Colbert in 1661 werd een zware belasting op Nederlandse producten ingevoerd. In 1667 werd de belasting op textiel en Delfts aardewerk nog eens verdubbeld. De suikernijverheid in de steden van de Republiek (onder andere in Amsterdam) werd geraakt door de hoge invoerrechten, en enkele jaren later kreeg die nijverheid nog een klap toen Frankrijk de exporttarieven van inheems geraffineerde suiker verlaagde.⁵³¹ De handelsbeperkingen die Frankrijk in respectievelijk 1658, 1667, 1687 en 1688 instelde waren mede aanleiding tot het uitbreken van een oorlog tussen dat land en de Republiek tussen 1688 en 1697.⁵³² Dit protectionisme, dat in toenemende mate effectief bleek, betekende dat het afgrendelen en productief maken van handelskolonies in vooral de Nieuwe Wereld

-
- 527 **Groenveld en Leeuwenberg** 1985, *Bruid in de schuit*, p.85-90, 122-4, 141-3; **Groenveld** 2003, *Leiden tot 1795*, p.65-6.
- 528 **De Vries en Van der Woude** 1997, *The course of the economy*, p.665-687, in het bijzonder p. 672, 675 en 676.
- 529 **Groenveld en Leeuwenberg** 1985, *Bruid in de schuit*, p.167-9; **Lesger** 2005, *Vertraagde groei*, p.28-30.
- 530 **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.273.
- 531 **Lesger** 2005, *Vertraagde groei*, p.28-30.
- 532 **De Vries en Van der Woude** 1997, *The course of the economy*, p.676-7, 678-9.

mogelijk uitkomst konden bieden. Daarnaast werd het steeds belangrijker om goedkope en daarmee concurrerende producten op de markt te brengen die de druk van importheffingen beter konden weerstaan.⁵³³ Dat kon vooral door goedkoper te produceren, bijvoorbeeld door te kiezen voor een ander product, of door over te gaan op arbeidsbesparende productiewijzen of door het verschuiven van de productie naar lage-loongebieden. In geheel Europa lijkt vooral het laatste gekozen te zijn.

In de Republiek verplaatsten arbeidsintensieve activiteiten, zoals het weven van wol en linnen, zich naar het platteland van Brabant en Twente, terwijl de tabakproductie in Gelderland opkwam. Tegen het einde van de 17de eeuw waren de slavenhandel en de productie van suiker steeds lucratiever geworden, met als gevolg dat vrijwel alle zeevarende staten daarin poogden te participeren.⁵³⁴ In zo'n context was het zeer belangrijk om de belastingdruk laag te houden en zo min mogelijk deel te nemen aan dure oorlogen, omdat deze de prijs van handel en nijverheid te veel opdreven.

Meer in het algemeen veranderde het consumptiepatroon in Europa: nieuwe producten deden hun intrede naast de traditionele. Naast laken kwam katoen op, behalve het vertrouwde bier raakten, koffie, thee en jenever en brandewijn in trek, en naast het traditionele graan stonden rijst, maïs en aardappelen op het menu.⁵³⁵ Rijst werd in Italië verbouwd, maïs in Spanje en Portugal. Na de Dertigjarige Oorlog (1618-1648) werd er ook in Duitsland weer graan verbouwd, en Engeland begon aan het begin van de 18de eeuw graan te exporteren, terwijl rijst vanuit Noord-Amerika werd verscheept. Dit betekende dat graan niet langer hét breekijzer was voor internationale markten, met als gevolg dat Amsterdams rol als graanleverancier ook geen gegarandeerde toegang meer inhield; maar ook dat handel met overzeese koloniën voor exotische producten zoals katoen, koffie en thee naar verhouding belangrijker werden. De toegenomen graanproductie en de verbouw en invoer van alternatieven ondermijnden de Amsterdamse graanhandel.⁵³⁶

Daarnaast waren er andere, aan natuurlijke omstandigheden gebonden factoren die negatief inwerkten op de concurrentiepositie van steden die zich toegelegd hadden op haringvisserij en walvisvangst. De haringgronden verplaatsten zich waarschijnlijk al vanaf het begin van de 17de eeuw (de concurrentie in Scandinavië en Schotland nam vervolgens toe) en ook de overgebleven walvissen waren op termijn zo verstandig zich

-
- 533 **De Vries en Van der Woude** 1997, *The course of the economy*, p.665-87; **Van der Wee** 1987, Antwoord op een industriële uitdaging.
- 534 *Ibidem*; **Stuurman** 1995, *Staatsvorming en politieke theorie*, in het bijzonder de paragraaf Vroege middeleeuwen tot de 17^{de} eeuw, p.13-87.
- 535 Zie bijvoorbeeld **Van de Ree-Scholten** 1995, *Deugd boven geweld*, p.175-6.
- 536 **Lesger** 2005, *Vertraagde groei*, p.30, 46-7.

terug te trekken in het pakijns.⁵³⁷ In de eerste paragraaf van dit hoofdstuk bleek al dat haringvaart voor het functionele profiel van Rotterdam al kort na het aflopen van het Twaalfjarig Bestand (1609-1612) minder belangrijk werd.⁵³⁸ Ook de walvisvangst lijkt in de 18de eeuw aan betekenis te hebben ingeboet; maar voordat het zover was, leidde de noodzaak om grotere schepen uit te reden tot concentratie van de traankokerijen en dergelijke in Amsterdam, Rotterdam en de Zaanstreek.⁵³⁹ Een andere natuurlijke factor die niet onvermeld mag blijven was de verzanding van de zeehavens.⁵⁴⁰

In de 18de eeuw groeide de Europese bevolking opnieuw en stegen de prijzen. Groeisectoren waren financiën en handel in koloniale goederen.⁵⁴¹ De vraag naar dergelijke producten in de Duitse staten was hoog, en ook de vraag naar agrarische producten en naar transport over de Europese wateren steeg. Mogelijk nam de handel van Amsterdam met Duitsland, als gevolg van herstel na de Dertigjarige oorlog, tussen 1650 en 1730, al toe.⁵⁴²

Vanaf het einde van de 17de eeuw was de Rijnvaart echter danig bezwaard door tollens.⁵⁴³ Hierdoor kon niet overal even gemakkelijk geprofiteerd worden van de vraag in Duitsland. De tollens waren blijkbaar niet voor iedereen even hoog – Amsterdam betaalde minder voor kolen dan Dordrecht – en veel schippers uit de laatste stad vestigden zich in de loop van de 18de eeuw in Nijmegen, waar ze vrijstelling van de Gelderse tollens kregen. Tolheffing was op de Maas overigens nog een groter probleem. Na de Vrede van Münster in 1648 had de Spaanse koning zijn tollens in de Zuidelijke Nederlanden verhoogd en in 1715 kwam er nog een tol van de Pruisische koning bij. Halverwege de 18de eeuw ging vrijwel al het goederenverkeer over de Brabantse landwegen.

De expansie van de Europese markt bood desondanks wel beperkte nieuwe investeringsmogelijkheden. De aanwezigheid van een zeer kapitaalcrachtige elite, die ervoor koos om vooral in Engeland in overzeese plantages en buitenlandse overheidsaandelen te investeren, maakte Amsterdam Europa's voornaamste internationale kapitaalmarkt.⁵⁴⁴ Maar ondertussen ondermijnde het mercantilisme de nijverheid in de Republiek echter steeds meer en na 1750 kwam daar nog eens een slechte ruilvoet bij. Voedsel en grondstoffen

-
- 537 Ibidem; **Groenveld en Leeuwenberg** 1985, *Bruid in de schuit*, p.158-9; **'t Hart** 2012, *Dutch wars of independence*, in het bijzonder paragraaf Costs and benefits of Privateering, p.47-50.
- 538 **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, in het bijzonder de paragrafen Visserij, p.196-200, en Visserij en nijverheid, p.323-26.
- 539 **Groenveld en Leeuwenberg** 1985, *Bruid in de schuit*, p.58-9.
- 540 **De Vries** 1965, *Economische rivaliteit*, p.63.
- 541 **De Vries en Van der Woude** 1997, *The course of the economy*, p.665-87; **Van der Wee** 1987, Antwoord op een industriële uitdaging.
- 542 **Lesger** 2005, *Vertraagde groei*, p.48.
- 543 **Frijhoff** 1998, *Dordrecht tot 1813*, p.158-65.
- 544 **De Vries en Van der Woude** 1997, *The course of the economy*, p.665-87.

die in Holland geïmporteerd werden stegen in prijs, terwijl de exportproducten (nijverheid, koloniale waren) in prijs daalden.⁵⁴⁵ Ondertussen veranderde de positie van Amsterdam als internationale stapelmarkt (geleidelijk vanaf 1660 tot 1730, daarna evidenter).⁵⁴⁶ Londen en Hamburg kwamen op en, ingrijpender, directe handelsbetrekkingen tussen producent en consument werden stilaan de norm. Het verlies van afzetmarkten veraf werd soms gecompenseerd door de stijgende koopkracht van markten dichtbij: de groeiende koopkracht van landen in de directe omgeving compenseerde deels het verlies van andere markten. Het aandeel in de totale handelsomvang van de nabijgelegen landen (Engeland, Duitsland en Oostenrijks Brabant) nam toe, terwijl het aandeel van de veraf gelegen landen (Portugal, Spanje, Frankrijk, de Middellandse Zeelanden, de Oostzee-landen en Rusland) verminderde. Vooral de handel met het Duitse achterland groeide aanzienlijk.⁵⁴⁷

Rond 1700 was de financiële sector in een nieuwe fase terechtgekomen: ze werd omvangrijker en kreeg een zelfstandige betekenis.⁵⁴⁸ Gedurende de 18de eeuw nam de commissiehandel toe. Dat was overigens minder stimulerend voor de stapelmarkt, omdat via het acceptkrediet producten de markt niet meer aan hoefden te doen om winstgevend te zijn. Verzekeringen waren eveneens in opkomst. Tot het midden van de 18de eeuw bleef Amsterdam de eerste assurantiemarkt, waarna die sector ook in Londen en Hamburg opkwam.

Terugblikkend valt op dat voor de ontplooiing van zo'n vergaande internationale oriëntatie van handel en nijverheid als in de functionele profielen van de negen steden aangetroffen werd, een behoorlijke greep op het internationale handelsverkeer noodzakelijk was. Een omvangrijke handelsvloot en beperkte concurrentie van andere aanbieders op de internationale vaarten hielpen daar natuurlijk bij. Zodoende bezaten de Hollandse steden gedurende een groot deel van de 17de eeuw een goede concurrentiepositie. Een dergelijke grote afhankelijkheid van het internationale handelsverkeer maakte echter ook kwetsbaar voor handelsblokkades en protectionisme van afzetmarkten. Voor een gunstige ontwikkeling in de productie van en handel in exotische producten zoals katoen, suiker, koffie, specerijen en dergelijke was een ferme greep op overzeese gebiedsdelen – de koloniën – noodzakelijk.

Als gevolg van de opkomst van de mercantilistische politieke ideologie en de daaruit voortvloeiende importbelemmeringen werd het steeds moeilijker om producten af te zetten. Hierdoor werd het steeds belangrijker om goedkope en daardoor concurrerende producten te maken. Illustratief daarvoor is de opkomst van goedkope plattelandsnijverheid, waar accijns en regelgeving minder drukkend waren. Voor

545 **Lesger** 2005, Stagnatie en stabiliteit, in het bijzonder 263-65.

546 Voor een heldere en korte uiteenzetting van de moeilijker wordende concurrentiepositie van de Republiek zie **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.312-9.

547 **De Vries** 1965, *Economische rivaliteit*, p.60-4.

548 *Ibidem*, p.62-3. Niet alle commissiehandel ging over in financiering, bij bijvoorbeeld graan bleef de eigenhandel bestaan.

de ontplooiing van de functionele taakverdeling in de periode tussen circa 1560 en 1795 moest de soevereine overheid dus vooral de toegang tot overzeese markten openhouden en de eigen industrie verdedigen tegen producten van buiten. De inheemse nijverheidsproducten moesten zo goedkoop mogelijk geproduceerd en verkocht worden.

Periode	Naam conflict	N.a.v.	Type conflict	Beëindigd met
1568-1588	De Opstand	o.a. de Tiende Penning, kettervervolgingen	Onafhankelijkheids-oorlog	'Justificatie' of 'Deductie'
1568-1648	Tachtigjarige oorlog		Onafhankelijkheids-oorlog	Vrede van Münster
1617-1618	Waardgeldersconflict	'Scherpe Resolutie' Staten van Holland	Burgeroorlog	n.v.t.
1618-1648	Dertigjarige Oorlog in Duitsland	Opstand in Bohemen	Burgeroorlog in het Heilige Roomse Rijk	Vrede van Westfalen
1645	Interventie conflict Zweden-Denemarken	Oorlogshandelingen in de Sont	Handelsoorlog in de Sont	n.v.t.
1650	Staatsgreep stadhouder Willem II	Weigering stedelijke vertegenwoordigers	Burgeroorlog	n.v.t.
1655	Noordse oorlog (1655-1660)	Oorlogshandelingen in de Sont	Handelsoorlog in de Sont	n.v.t.
1658	Zweeds-Poolse oorlog (1655-1660)	Oorlogshandelingen in de Sont	Handelsoorlog in de Sont	n.v.t.
1672-1678	Hollandse oorlog	Inval Frankrijk, Engeland, Keulen en Münster in de Republiek	Verdediging tegen inval	Vrede van Nijmegen
1688-1697	Negenjarige oorlog	Franse handelsbeperkingen	Coalitie- en handelsoorlog tegen Lodewijk XIV	Vrede van Rijswijk
1702-1713	Spaanse Successieoorlog	Vrijvallen Spaanse troon	Coalitieoorlog tegen Lodewijk XIV	Vrede van Utrecht
1652-1654	1 ^{ste} Engels-Nederlandse oorlog	Engelse scheepvaartwetten	Handelsoorlog op zee	Vrede van Westminster
1665-1667	2 ^{de} Engels-Nederlandse oorlog	Forten westkust Afrika	Handelsoorlog op zee	Vrede van Breda
1672-1674	3 ^{de} Engels-Nederlandse oorlog	Inval Frankrijk, Engeland, Münster	Handelsoorlog op zee	Vrede van Nijmegen
1780-1784	4 ^{de} Engels-Nederlandse oorlog	Wapenhandel met Amerika via Antillen	Handelsoorlog op zee	Vrede van Parijs
1787	Patriotten versus Pruisen	Beleid stadhouder Willem V	Burgeroorlog	n.v.t.
1795	Bataafse omwenteling	Beleid stadhouder Willem V	Burgeroorlog	Verdrag van Den Haag

Tabel 5.4

Overzicht van de in de tekst genoemde oorlogen waarin de Republiek participeerde, of die op haar grondgebied plaatsvonden. De enige oorlog die wel in de tekst genoemd is maar waarin de Republiek niet zelf betrokken was, is de Dertigjarige Oorlog (1618-1648). Als de conflicten formeel werden afgesloten met een document is dat benoemd in de laatste kolom. Vanwege de verschillende doelen van de oorlogen en hun belang voor de concurrentiepositie van de steden, is in de vierde kolom een korte typering gegeven van het conflict. Alle binnenlandse conflicten zijn als 'burgeroorlog' getypeerd.

§ 5.3 Politiek-bestuurlijke organisatie

§ 5.3.1 Het ontstaan van de Republiek

Hoe gedroeg de vroegmoderne soevereine overheid zich in het territorium van de negen steden ten aanzien van de toegang tot overzeese markten in brede zin en de bescherming van de eigen nijverheid? Daarvoor moet eerst een blik geworpen worden op hoe de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden tot stand kwam. De formatieve periode – de institutionalisering – daarvan duurde zeer lang en het eindresultaat week sterk af van wat er elders in Europa gebeurde.⁵⁴⁹ De in 1579 gesloten Unie van Utrecht was vooral een verdedigend verbond geweest van de opstandige noordelijke gewesten tegen de toenemende invloed van hun landsheer: het gezag over het leger en de financiering van de oorlog stonden daarin centraal en zeker niet de vorming van een nieuwe staat. Het eerste artikel van het Unietraktaat bepaalde nadrukkelijk dat de bondgenoten elkaar zouden helpen bij het handhaven en beschermen van de oude rechten en vrijheden, zowel van de verschillende gewesten als van de afzonderlijke steden.⁵⁵⁰

Pas in 1648 werd met de Vrede van Münster de onafhankelijkheid van de zeven gewesten of provincies geformaliseerd en was de Tachtigjarige Oorlog – in de literatuur ook wel eenvoudig de Opstand of de Nederlandse onafhankelijkheidsoorlog genoemd – ten einde.⁵⁵¹ Gedurende deze lange periode van staatsvorming waren het voortbestaan van de staat en de kenmerken daarvan onzeker. Daardoor bleven de machtsverhoudingen lang onduidelijk. Dat gold vooral voor de periode tot de wapenstilstand met de voormalige landsheer van het Habsburgse of Spaanse Rijk

549 Het standaardwerk over de verschillende trajecten van staatsvorming in de vroegmoderne tijd is van **Tilly** 1992, *Coercion, capital and European states*. Voor een heldere beschrijving van de lange formatieve periode van de Republiek, de rol van steden daarin en de decentrale organisatie die tot stand kwam **'t Hart** 1989, *Cities and statemaking*; en voor een prachtige analyse van het functioneren van de Republiek ten opzichte van de andere staten in Europa zie **Stuurman** 1995, *Staatsvorming en politieke theorie*, in het bijzonder de paragraaf Vroege middeleeuwen tot de 17^{de} eeuw, p.13-87.

550 **Fockema Andreae** 1975, *De Nederlandse staat onder de Republiek*, p.3-4.

551 **'t Hart**, *Dutch wars of independence*. In deze studie zal ik verder de term Tachtigjarige Oorlog hanteren. Onder de Opstand worden hier de eerste jaren van de oorlog vanaf 1568 (de slag bij Heiligerlee) tot 1589 (als de graaf van Leicester vertrekt en de zoektocht naar een vervangende landvoogd gestaakt wordt) verstaan.

in 1609.⁵⁵² Er werd geëxperimenteerd met het aanbieden van de soevereiniteit aan andere landsheren: op initiatief van Willem van Oranje gebeurde dat eerst met de (katholieke) Frans van Anjou (de jongere broer van de Franse koning) en vervolgens in 1585 met de Engelse (protestantse) koningin Elizabeth I, die haar vertrouweling de graaf van Leicester met militaire steun naar de opstandige gewesten stuurde. Toen dit geen succes bleek, werd in 1588 besloten de soevereiniteit dan maar aan de Staten-Generaal van de opstandige gewesten te laten.

Er was bovendien een grote behoefte aan geld om de oorlog voor de onafhankelijkheid te kunnen bekostigen. Tussen 1570 en 1590 was de nieuwe staat vrijwel failliet. Om toch afdoende fondsen bijeen te brengen moest onderhandeld worden met een groot aantal partijen die bereid waren bij te dragen aan de financiering. Als gevolg daarvan hebben stedelijke vertegenwoordigers een grote rol gespeeld in het staatsvormingsproces dat de Republiek uiteindelijk haar vorm gaf.⁵⁵³ Tussen 1585 en 1590 verkreeg de staat pas weer kredietwaardigheid toen eerst de steden en later de Staten van Holland opnieuw lijfrenten gingen uitgeven. Het resultaat was een federatie met een Staten-Generaal waarin de gewesten soeverein bleven en hun eigen, onafhankelijke financiële instellingen behielden.⁵⁵⁴ Voor besluitvorming over oorlog, vrede en belastingheffing was unanimiteit een vereiste. Overheidsfuncties waren sterk gedecentraliseerd, dat wil zeggen, ze waren verspreid over verschillende gewesten en steden. Dat gold voor de oorlogsvloot (de zogenoemde Admiraliteiten), de muntslag en de organisatie van de belastingheffing.

De bepalingen uit de Unie-tekst (voor een hechter verband in de vorm van een gezamenlijk defensiebudget, algemene munt en belastingstelsel) van 1579 werden, ook na 1588, niet uitgewerkt. Alle zeven gewesten hielden vast aan hun eigen soevereiniteit, en daarbinnen zaten grote verschillen. In Utrecht domineerden adel en geestelijkheid het gewestelijke bestuur, maar in Holland hadden de steden de overhand.⁵⁵⁵ De Hollandse steden speelden gedurende de formatieve periode als zogenoemde *statemakers* een belangrijke rol bij de totstandkoming van de Republiek. Dat vertaalde zich in de uitbreiding van het aantal zetels voor stedelijke vertegenwoordigers in de Hollandse Statenvergadering, van zes (Dordrecht, Haarlem,

552 Zie bijvoorbeeld **Kooijmans en Misset** 2002, *Politiek en bestuur tijdens de Opstand*, p.23-8.

553 't Hart 1989, *Cities and statemaking*; Gelderblom 2004, *The Political Economy of Foreign Trade*, in het bijzonder p.23-4. Voor de sterke onderhandelingspositie die stadsbesturen daardoor soms kregen zie **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.156-7. Vanwege de openstaande leningen voor gemaakte oorlogskosten aan de Staten van Holland kon Rotterdam het baljuw- en schoutambt, het recht van de waag en maten, het dijkgraafschap van Schieland, de domaniale erfpachten in de stad en de heffing op gruit naar zich toe trekken. Ook wist de stad zo een eigen ontvangstkantoor voor belasting te krijgen.

554 Ibidem.

555 **De Monté Verloren en Spruit** 1982, *Hoofdlijnen*; **Fockema Andreae** 1975, *De Nederlandse staat*, in het bijzonder p.42-51, 55-8. Voor Utrecht zie **Faber** 1997, *Bestuur in een soeverein gewest*, p.213-34.

Gouda, Delft, Leiden, Amsterdam) naar maar liefst achttien. Behalve Rotterdam kregen nu ook Gorinchem, Schiedam en Brielle (de steden van het zogenoemde Zuiderkwartier) en Enkhuzen, Hoorn, Alkmaar, Edam, Purmerend, Monnickendam en Medemblik (het Noorderkwartier) een stem, tegenover één van de adel.⁵⁵⁶ De steden behielden hun eigen financiële basis die zij in de middeleeuwen hadden verworven, waarbij inkomsten vooral verkregen werden uit het heffen van accijns.⁵⁵⁷ Alle steden droegen een vast aandeel bij aan het gemeenschappelijke budget van de Staten van Holland, die op haar beurt weer een aandeel van de gemeenschappelijke kosten van de Staten-Generaal van de Republiek betaalde.

Het gemeenschappelijke budget van de Staten-Generaal, die verantwoordelijk waren voor de gemeenschappelijke buitenlandse politiek en defensie, was beperkt. Wel gold er een vaste verdeelsleutel volgens welke het Hollandse gewest gemiddeld 58% bijdroeg aan de gezamenlijk kosten. Daarnaast schoten de Staten van Holland het aandeel van andere gewesten ook vaak voor, waardoor ze in de Staten-Generaal de meeste macht bezaten.⁵⁵⁸ Het gevolg daarvan was echter ook dat in 1795 maar liefst drie vierde van de staatsschuld op dit gewest drukte, maar daar stond tegenover dat de uitgaven voornamelijk bestemd waren voor oorlogvoering, hetgeen doorgaans de commerciële belangen van Holland diende.⁵⁵⁹ Sowieso wordt in de literatuur vaak gesteld dat de Hollandse invloed in de Republiek doorslaggevend was – mede om die reden is tot op de dag van vandaag gangbaar om *Holland* en *Nederland* als synoniem te gebruiken. Weliswaar had formeel elk gewest in de vergadering een even grote stem en moesten belangrijke besluiten unaniem worden genomen, maar de andere provincies waren vaak onderling verdeeld en Holland kon ze vrij eenvoudig onder druk zetten door aan de geldkraan te draaien.⁵⁶⁰ De Hollandse invloed op het buitenlandse beleid was tevens groot: de meeste bureaucraten waren Hollanders, zowel de Staten-Generaal als de Statenvergadering vergaderden in Den Haag en hadden daarom veel onderling contact. Door het overwicht van achttien stemhebbende steden hadden ook de kleintjes inspraak in de buitenlandse politiek en werd de gewestelijke politiek bepaald door stedelijke regenten. In de praktijk had Amsterdam de zwaarste stem.

556 't Hart 1989, *Cities and statemaking*.

557 Zie voor een overzicht van de organisatie van de financiën bijvoorbeeld het standaardwerk van **Israel** 1995, *The Dutch Republic*, in het bijzonder de paragrafen The institutions of the Republic, p.276-306. In principe was de bijdrage verdeeld volgens een vaste sleutel (het repartiestelsel) waarbij de gewesten de kosten onderling, en daaronder weer onder de deelnemers, verdeelden. De gewesten zelf verkregen inkomsten uit accijns, tol en in bijzondere gevallen uit grondbelasting. De voorkeur ging uit naar indirecte belastingen. Steden hieven op hun beurt accijns; zie ook **De Vries en Van der Woude** 1995, *The First Modern Economy*, in het bijzonder de paragraaf Under the Republic, p.96-228. Zeer verhelderend is ook **Knapen** 2008, *De man en zijn staat*, vooral p.140-50.

558 **Kooijmans en Misset** 2002, Van rebellen tot koningen in eigen huis; **Van Tielhof** 2002, Een open economie.

559 **Van Tielhof** 2002, Een open economie.

560 **Kooijmans en Misset** 2002, Van rebellen tot koningen in eigen huis, p.29.

In het staatsbestel van de Republiek bestonden veel onduidelijkheden, waarvan de voornaamste misschien wel de rol van de stadhouder was.⁵⁶¹ Onder het Habsburgse rijk was de stadhouder een gewestelijke waarnemer van de landsheer, maar onder de Republiek had de functie een ambivalent karakter: ze fluctueerde naar omstandigheden van monarchale autoriteit tot de beperkte invloed van een aangesteld functionaris of ambtenaar. In principe was de stadhouder de bevelhebber van leger en vloot, en werd hij door verschillende gewesten afzonderlijk aangesteld. Zo hadden de noordelijke provincies vaak een andere stadhouder dan Holland en Utrecht. Daarnaast nam hij deel aan de Raad van State, een overheidsorgaan over wiens rol eveneens onduidelijkheid bestond, en bezat hij benoemingsrecht in het leger, maar ook voor andere instituten zoals het stadsbestuur. Gedurende de zogenoemde stadhouderloze periodes van 1650-1672 en 1702-1747 bleef de post in Holland onbemand.⁵⁶² In Utrecht was de stadhouder, vanwege zijn vergaande benoemingsrechten, invloedrijker dan in Holland en die invloed nam in de loop van de 18de eeuw nog toe.⁵⁶³ Utrecht was bovendien slechts eenmaal stadhouderloos.

Het eindresultaat van het langdurige staatsvormingsproces in de Republiek is omschreven als een staat die nauwelijks centrale instellingen kende, die niet geïnteresseerd was in het oprichten van grootschalige handelskoloniën (wel in handelsposten) vanwege de permanente bureaucratie en omvangrijke kosten, waar het gemeenschappelijke budget minimaal was en de belastinginning vooral decentraal georganiseerd bleef.⁵⁶⁴ Die federatieve staat werd gedurende haar gehele bestaan ook nog van binnenuit bedreigd door vier fenomenen: separatisme op het niveau van de deelnemende gewesten, rivaliteit tussen stedelijke oligarchieën, concurrentie tussen de verschillende instituten in Den Haag en de dubbelzinnige positie van de stadhouder. Niet voor niets wordt nogal eens gesteld dat de Republiek feitelijk gebukt ging onder onvolkomenheden in haar staatsbestel.⁵⁶⁵ Toch heeft ze gedurende een

-
- 561 **Fockema Andreae** 1975, *De Nederlandse staat*, p.6-10; **'t Hart** 1989, *Cities and statemaking*; **Knapen** 2008, *De man en zijn staat*, p.145-6; zie ook **De Bruin** 1997, *De pest van Utrecht*.
- 562 **'t Hart** 1995, *The urban impact*. Na 1747 nam de greep van de stadhouders toe, via de mogelijkheden die de regeringsreglementen van vooral de landgewesten na het rampjaar 1672 voor patronage bood.
- 563 **Faber** 1997, *Bestuur in een soeverein gewest*, p.213-34; **Aalbers** 1997, *Met en zonder stadhouder*, p.235-68; en **De Bruin** 2007, *De prins en zijn regenten*, p.269-82.
- 564 **Tilly** 1992, *Coercion, capital and European states*; **Stuurman** 1995, *Staatsvorming en politieke theorie*, p.13-87. Tilly schreef overigens ook dat de Republiek geen staand, permanent leger of vloot had maar volgens **'t Hart** 1993, *The Making of a Bourgeois State*, bezat de Republiek gedurende enkele decennia zowel een vloot als een leger dat tot de grootsten in Europa behoorde.
- 565 **Kooijmans en Misset** 2002, *Van rebellen tot koningen in eigen huis*, vooral p.11; **Borger e.a.** 2011, *Twaalf eeuwen ruimtelijke transformatie*. De negatieve beoordeling van de staatsinrichting van de Republiek gaat waarschijnlijk terug op de bevindingen van Fruin. Zie daarvoor bijvoorbeeld **Knapen** 2008, *De man en zijn staat*, p.141.

groot deel van de 17de eeuw prima gefunctioneerd. In de 17de eeuw vergaarde ze zelfs een zekere hegemonie binnen Europa en werd ze een internationale grootmacht.⁵⁶⁶ Het voordeel van de Republiek was dat vanwege de grootschalige deelname aan de internationale handel en de toegang die de lokale machthebbers tot omvangrijke kapitaalstromen hadden, grote sommen geld bijeengebracht konden worden als dat nodig werd gevonden.⁵⁶⁷ Het grote aantal handelsschepen kon bovendien in korte tijd omgebouwd worden tot een indrukwekkende oorlogsvloot, zonder dat daarvoor de geldverslindende bureaucratie van een permanent leger of marine noodzakelijk was. Vanwege het kleine territorium – de soevereiniteit had zich immers vrij abrupt teruggetrokken op een vrij klein gebied – was het niet nodig om een grote permanente bureaucratie te onderhouden. Door de open economie en het grote belang van de buitenlandse economische betrekkingen werd zowel in de Staten van Holland als in de Staten-Generaal prioriteit gegeven aan het waarborgen van onbelemmerde en laag belaste handel.⁵⁶⁸

Tegenover de bestuurlijk-organisatorische voordelen van de Republiek stonden echter ook nadelen. Juist vanwege de omvangrijke handel moest de vloot wel regelmatig ingezet worden om commerciële belangen veilig te stellen, zeker toen in de 18de eeuw de toegang tot afzetmarkten vaker bevochten moest worden tegen concurrerende staten die steeds grotere permanente legers en oorlogsvloten onderhielden. Bovendien breidde ook de Republiek uiteindelijk haar overzeese territorium uit. Tussen de tweede helft van de 17de en het eerste kwart van de 18de eeuw bereikte het koloniale imperium van de Republiek zijn grootste omvang, ondanks het verlies van Nederlands-Brazilië, Taiwan en Nieuw-Nederland in respectievelijk 1654, 1662 en 1664.⁵⁶⁹

Daarnaast was de Republiek kwetsbaar voor onenigheid tussen de deelnemers.⁵⁷⁰ Met een minimaal gemeenschappelijk budget en de verplichting om ten aanzien van oorlog en belastingheffing tot unanimiteit te geraken, was continue onderhandeling noodzakelijk totdat de benodigde gelden bijeengebracht waren. Een beperkt budget

-
- 566 Zie voor de hegemonie van de Republiek bijvoorbeeld **Eatwell** 1997, *European political cultures*.
- 567 **Tilly** 1992, *Coercion, capital and European states*; **Stuurman** 1995, *Staatsvorming en politieke theorie*, p.13-87; **'t Hart en Van der Heijden** 2009, *Stadslucht maakt vrij*; **Prak** 2009, *Nederlandse stadsrepublieken*, vooral p.74.
- 568 **Van Tielhof** 2002, Een open economie, in het bijzonder p.167-8. Pogingen daartoe zoals de tariefhervorming van 1725 en de zogenoemde Propositie van 1751 waren nauwelijks succesvol, of werden geheel niet uitgevoerd (als ze neigden naar ondergraving van de traditionele stapelmarktpolitiek). **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.318.
- 569 Ibidem; **McNeill en McNeill** 2003, *The Human Web*. Vanwege het mercantilisme zag de Republiek zich uiteindelijk genoodzaakt om ook koloniën af te grendelen: de voornaamste daarvan was Indonesië. Zie bijvoorbeeld **Israel** 1995, *The Dutch Republic*, vooral de paragrafen Beginnings of the Dutch Colonial Empire, p.318-27, en *The Colonial Empire*, p.934-58, vooral p.936.
- 570 **Tilly** 1992, *Coercion, capital and European states*.

op het niveau van de Staten-Generaal, waar besloten werd over handelsoorlogen en gezamenlijke buitenlandpolitiek, betekende dat er voor uitvoering van beleid regelmatig middelen geworven moesten worden op lagere bestuursniveaus.

§ 5.3.2 De macht van de stedelijke elites

Besluitvorming in de Republiek was door een combinatie van factoren doorgaans een moeizame aangelegenheid. Enerzijds speelden de onduidelijke machtsverhoudingen (door competentiegeschillen tussen instellingen), de noodzakelijke unanimiteit en het beperkte gemeenschappelijk budget een rol. Anderzijds was het zogenoemde particularisme van invloed op de besluitvorming. Particularisme – het verschijnsel waarbij stedelijke vertegenwoordigers primair de belangen van de eigen stad ter harte nemen in de gewestelijke en nationale politiek – was uiteraard vooral een kenmerk van het gewest waarin steden met achttien stemmen tegen één voor de adel oververtegenwoordigd waren: Holland.⁵⁷¹ De politiek in de Hollandse Staten kenmerkte zich vaak door conflicten tussen steden, wat het nemen van beslissingen ernstig kon bemoeilijken. Tegenstellingen in de besluitvorming konden dan ook voor een groot deel herleid worden tot de economische belangen van de oligarchieën in de stemhebbende steden. Dat legde beperkingen op aan de snelheid waarmee beslissingen genomen konden worden.⁵⁷² Zeker in tijden waarin er geen stadhouder aangesteld was, waren stedelijke elites in Holland machtiger dan ooit tevoren. Bestuurders voor de gewestelijke Staten werden namelijk in de stemhebbende steden geworven, en binnen de steden wezen bestuurders in de regel elkaar aan. Als er geen stadhouder in dienst was die bestuurders uit een lijst van dubbeltallen aan kon wijzen (gedurende de stadhouderloze tijdperken van 1650-1672 en 1702-1747) golden de zogenoemde regeringsreglementen. Dan viel de controle van de stadhouder weg, wat betekende dat de stedelijke elites slechts onderling – binnen de eigen stad – verantwoording aan elkaar af hoefden te leggen. Daarom is wel gesteld dat de soevereiniteit in Holland na de Opstand feitelijk bij de stedelijke oligarchieën berustte.⁵⁷³

571 **Kooijmans en Misset** 2002, Van rebellen tot koningen in eigen huis, p.9-78; **Groenveld en Leeuwenberg** 1985, *Bruid in de schuit*, p.241.

572 **'t Hart** 1989, *Cities and statemaking*. De loyaliteit van de bestuurder lag in de regel bij de stad die hij vertegenwoordigde. Om die reden is de Republiek ook wel een 'staat van 58 steden' of een 'stedenrepubliek' genoemd

573 **Roorda** 1980, *The ruling classes*, p.109-13.

Typierend voor de naijver van de stedelijke elites was de omgang met de vestiging van het regeringscentrum.⁵⁷⁴ Dat dit uiteindelijk weer in het dorp Den Haag terecht kwam, had namelijk niet primair te maken met het in stand houden van de bestaande traditie, maar vooral met de noodzaak om onderlinge jaloezie tussen de elites van stemhebbende steden te voorkomen. Illustratief voor de onderlinge naijver was het gedrag van de Delftse vertegenwoordigers. Omdat het onversterkte Den Haag tijdens de eerste oorlogsjaren te onveilig was geweest om het hof van de opstandige Staten en hun stadhouder te huisvesten, werd in de jaren 1583-1585 uitgeweken naar het dichtbijzijnde Delft. Omdat de stad graag regeringscentrum wilde blijven, hadden haar vertegenwoordigers in de Staten (tevergeefs) voorgesteld om Den Haag preventief plat te branden. Delft was eveneens een fervent tegenstander van de verlening van stadsrechten aan Den Haag.

Gedurende haar bestaan werden de machtsverhoudingen in de Republiek sterk gekarakteriseerd door verschuivende coalities binnen de Staten-Generaal. De politieke praktijk werd in de regel bepaald door een machtsevenwicht tussen steden, Staten en stadhouder, en door de vorming van enkele gewestelijke facties – in Holland vooral die rond Amsterdam en Leiden – waardoor het besluitvormingsproces in zekere mate gestroomlijnd werd.⁵⁷⁵ Eenstemmigheid in de Hollandse Statenvergadering was van groot belang voor de besluitvorming in de Republiek als geheel. Als de belangen van de verschillende gewesten namelijk te veel verschilden om zich te verenigen, kregen die van Holland – en dan in het bijzonder die van de stad Amsterdam – de overhand.⁵⁷⁶ Als men binnen Holland dus tot overeenstemming kon komen over de te volgen koers in de Staten-Generaal met betrekking tot het gemeenschappelijke beleid, dan was de kans dat dit beleid ook als zodanig uitgevoerd werd groot. De vorming van coalities of facties binnen Holland en daarmee in de Staten-Generaal, werd echter in sterke mate bepaald door het particularisme van de stedelijke elites rondom zaken als oorlog, vrede en de uitbreiding van leger en vloot. En daarbij lieten ze zich doorgaans leiden door economische motieven.

Dat particularistische belangen van stedelijke vertegenwoordigers en economisch gemotiveerde coalities binnen Holland van invloed waren op het collectieve beleid van de Republiek, blijkt bijvoorbeeld uit de besluitvorming die voorafging aan het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) met Spanje. Stedelijke vertegenwoordigers die een groot belang in de textielnijverheid hadden, vreesden heropleving van de concurrentie uit de Zuidelijke Nederlanden, die nog in Spaanse handen waren. Die producten werden door hoge in- en uitvoerrechten buiten de deur gehouden. Ook de koloniale handel profiteerde van de mogelijkheid om Spaanse en Portugese bezittingen in

574 't Hart 1989, *Cities and statemaking*.

575 Ibidem.

576 Ibidem; Groenveld en Leeuwenberg 1985, *Bruid in de schuit*, onder andere p.243.

het verre oosten en Amerika aan te vallen. De steden die in grote mate afhankelijk waren van de rivierhandel en de handel binnen Europa, leden echter onder de handelsbelemmeringen van Spanje en Portugal, en de kaapvaart tussen Engeland en Frankrijk: zij neigden naar vrede. In concreto betekende dit dat vertegenwoordigers van Leiden, Haarlem en Rotterdam de vredespolitiek van de Hollandse raadspensionaris Van Oldenbarnevelt (1547-1619) steunden, terwijl Amsterdam samen met de stadhouder Maurits van Oranje voor voortzetting van de oorlog was.⁵⁷⁷

Een vergelijkbare situatie ging vooraf aan de Vrede van Münster van 1648.⁵⁷⁸ Tijdens de onderhandelingen tussen 1629 en 1632, waarbij aanvankelijk naar een wapenstilstand gestreefd werd, stonden binnen Holland de vredesgezinde steden Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht tegenover oorlogszuchtige steden als Leiden en Haarlem. De eerste groep bestond uit handelssteden die de kosten van de oorlog te hoog vonden en de tweede uit nijverheidssteden die oplevende concurrentie in de Zuidelijke Nederlanden vreesden. Binnen de Staten-Generaal waren de kustgewesten Groningen, Friesland en Zeeland sowieso voor voortzetting van de oorlog en de landgewesten Gelderland en Overijssel tegen. Uiteindelijk zouden de vredesgezinde partijen dus in 1648 de overhand krijgen.

Nadat de aanval van Engeland, Frankrijk en de bisschop van Münster in het zogenoemde rampjaar 1672 was afgeslagen, triomfeerden economische belangen van stedelijke elites over de ambitie van stadhouder Willem III (1650-1702) om de oorlog voort te zetten. Vanwege de hoge oorlogskosten, de geleden handelsschade en de wens om op goede voet te blijven met Frankrijk (waar veel handelsproducten afgezet werden) waren vooral Leiden en Amsterdam voor het tekenen van de Vrede van Nijmegen in 1678 met Frankrijk geweest.⁵⁷⁹ Het was overigens niet zo dat stedelijke elites per definitie altijd voor een bepaalde oorlog- of vredesgezinde coalitie kozen. Dat bleek al uit de verschillende standpunten van Amsterdamse, Leidse en Haarlemse vertegenwoordigers, die de ene keer handelsbelemmeringen prefereerden boven oplevende concurrentie of vice versa. Ook Leiden en Amsterdam steunden bijvoorbeeld halverwege de jaren 1680 ineens stadhouder Willem III in zijn wens om deel te nemen aan de Coalitieoorlogen tegen de Franse Lodewijk XIV in de jaren 1688-

577 **Groenveld** 2003, *Leiden tot 1795*, p.64-5; **Van de Ree-Scholten** 1995, *Deugd boven geweld*, p.154-7. Dit kwam overigens mede omdat er onenigheid bestond tussen de Amsterdamse stedelijke elite en Van Oldenbarnevelt over de oprichting van een tweede handelscompagnie naast de VOC, waarin de staatspensionaris zelf forse belangen had. Zie **Knaben** 2008, *De man en zijn staat*, in het bijzonder de paragraaf De Verenigde Oostindische Compagnie, p.191-201.

578 **Groenveld en Leeuwenberg** 1985, *Bruid in de schuit*, p.85-90; 122-4; 141-3; **Groenveld** 2003, *Leiden tot 1795*, p.65-6. Oorspronkelijk werd gestreefd naar een wapenstilstand voor twintig jaar, waarbij allereerst de Staatse soevereiniteit formeel erkend werd en daarnaast afspraken gemaakt werden over de sluiting van de Schelde en beperking van de Vlaamse scheepvaart. De verhoudingen in Indië, het tracé tussen de Republiek en het zuiden en de religieuze toestand aldaar moesten nog geregeld worden.

579 **Groenveld** 2003, *Leiden tot 1795*, p.69-70.

1697 en 1702-1713, ondanks de grote financiële problemen die de Republiek zich daarmee op de hals haalde.⁵⁸⁰

Tot slot waren de economische belangen van Haarlem (dat de linnenexport wilde beschermen) en Amsterdam sturend in het conflict omtrent de landsverdediging, dat tussen 1775 en 1778 in de Staten-Generaal speelde. Terwijl de landgewesten augmentatie (uitbreiding van het leger) wensten, streefde Holland juist naar equipage (uitbreiding van de vloot).⁵⁸¹ Holland wenste versterking van de vloot tegen de Engelsen met wie reeds drie zeeoorlogen bevochten waren tussen 1652 en 1653, 1665 en 1667 en 1672 en 1674, en die op dat moment mede vanwege de Amerikaanse vrijheidsoorlog na 1778 Hollandse schepen aanhielden. Uiteraard konden economisch gemotiveerde coalities ook rond andere zaken dan oorlog en vrede geformeerd worden. Zo groepeerden vertegenwoordigers van Dordrecht, Haarlem en Leiden zich in de Staten van Holland gedurende de jaren 1720 en 1730 tegen Amsterdam, en in mindere mate Rotterdam, om belastingkorting te krijgen, wat uiteindelijk in 1734 lukte.

Naast het gegeven dat stedelijke economische belangen een rol speelden in de besluitvorming van de Staten van Holland en de Staten-Generaal, blijkt uit het bovenstaande dat de Republiek erg vaak in oorlog was. Met uitzondering van het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) was de Republiek gedurende zo'n tachtig jaar in oorlog met haar voormalige landsheer, de Spaanse koning die heerste over de Habsburgse Nederlanden, om onafhankelijkheid te verkrijgen.⁵⁸² Dat ging voor een groot deel om het bestaansrecht van de nieuwe staat en de afbakening van de grenzen van het territorium dat daarbij hoorde. Maar daarnaast maakte economische oorlogvoering een belangrijk onderdeel uit van de strategie in de Tachtigjarige Oorlog. Daarbij verdrongen schepen uit de Republiek Spaanse en Portugese kooplieden uit de overzeese gebieden van het Habsburgse Rijk.⁵⁸³ De overzeese steunpunten en handelsbetrekkingen van de Republiek werden in belangrijke mate bijeengehouden door de VOC en WIC, door de Staten-Generaal gesteunde handelscompagnieën, met een handelsmonopolie op respectievelijk het gebied ten oosten van Kaap de Goede Hoop (1602) en West-Afrika, Amerika en de eilanden in de Stille Oceaan (1622). Beide geotrooieerde compagnieën werden grotendeels via aandelen gefinancierd en

-
- 580 **Van de Ree-Scholtens** 1995, *Deugd boven geweld*, p.161-3, 163-4 en 167-8. Willem III was sinds 1689 niet alleen stadhouder van verschillende gewesten in de Republiek, maar ook koning van Engeland. Hier komt een groot deel van zijn ambitie om de Engelse aartsrivaal Frankrijk te bestrijden vandaan. Voor deze fascinerende gedeelde geschiedenis van Engeland en de Republiek, zie het verhelderende werk van **Jardine** 2008, *Going Dutch*.
- 581 *Ibidem*, p.167. Ondertussen dreef de vrijheidsoorlog in Amerika van 1778 de zaken verder op de spits.
- 582 Zie bijvoorbeeld **'t Hart**, *Dutch wars of independence*. Hoewel trouwens opgemerkt moet worden dat het territorium van de Republiek, ondanks de Tachtigjarige oorlog, al aan het begin van de 17^{de} eeuw de vorm kregen die ze tot 1795 zou behouden.
- 583 De term is van **Lesger** 2004, *De wereld als horizon*, p.119.

mochten van de Staten-Generaal troepen aanstellen, militaire forten bouwen en oorlog voeren in de gebieden waarvoor zij het staatsmonopolie hadden.⁵⁸⁴ In die zin waren ze een verlengstuk van de soevereine overheid. Oorlogen die zowel binnen Europa als in de koloniale gebieden uitgevochten werden, waren de vier Engels-Nederlandse oorlogen van 1652-1654, 1665-1667, 1672-1674 en 1780-1784.⁵⁸⁵ Gevechtshandelingen vonden vooral op zee plaats en hadden de hegemonie op de internationale vaarten als inzet. Naast deze Europese oorlogen en de conflicten in de koloniale gebieden waren er de traditionele Sont-oorlogen die we ook kennen uit de middeleeuwen, vaak op instigatie van Amsterdam, in 1645, 1655 en 1658.⁵⁸⁶ Tot slot deed de Republiek in de 17de en 18de eeuw eveneens mee aan oorlogen op basis van haar rol als internationale grootmacht, zoals de reeds genoemde oorlogen tegen Lodewijk XIV van Frankrijk in 1688-1697 (de Negenjarige Oorlog) en 1702-1713 (de Spaanse Successieoorlog): deze waren dus niet rechtstreeks economisch gemotiveerd. Na 1672 werd gepoogd om een neutrale strategie te volgen, maar deze had blijkens de oorlogen van 1672-1674, 1688-1697 en 1702-1713 weinig succes.⁵⁸⁷

Bij de bespreking van de middeleeuwen bleek dat oorlog van grote invloed kon zijn op de ontplooiing van de functionele profielen van de steden in zowel positieve als negatieve zin. Binnenlandse oorlogen konden de productie verstoren, terwijl blokkades ver buiten het territorium de loop van handelsstromen structureel konden verleggen. En in beide gevallen werd de belastingdruk erdoor opgedreven. Over het algemeen vonden de meeste oorlogshandelingen van de Republiek buiten haar territorium plaats. De voornaamste uitzondering daarop was de inval van Engeland, Frankrijk en de bisdommen Keulen en Münster in 1672. Veel minder dan gedurende de middeleeuwen was de periode van circa 1560 tot 1795 er een van burgeroorlogen. Wel brak enkele keren politieke onrust uit: in 1617-1618 (toen stadhouder Maurits de wet verzette in de stad Utrecht), in 1650 (toen stadhouder Willem II (1626-1650) een aantal Hollandse bestuurders gevangen liet zetten op slot Loevenstein en een wetsverzetting in Amsterdam doorvoerde) en in 1672 (naar aanleiding van de

584 't Hart 1995, *The urban impact*. Zie eveneens bijvoorbeeld Israel 1995, *The Dutch Republic*, vooral de paragrafen *Beginnings of the Dutch Colonial Empire*, p.318-27, en *The Colonial Empire*, p.934-58; De Vries en Van der Woude 1995, *The first modern economy*, vooral de paragrafen *The rise of the VOC*, p.382-96 en *Trade with Africa and the New World*, p.396-402; Knapen 2008, *De man en zijn staat*, in het bijzonder paragraaf *De Verenigde Oostindische Compagnie*, p.191-201.

585 Van der Schoor 1999, *Stad in aanwas*, p.273.

586 't Hart 1989, *Cities and statemaking*. Als het om oorlog op zee ging wist de stad Amsterdam veel invloed op het beleid uit te oefenen.

587 Voor de gevolgd neutrale strategie zie bijvoorbeeld De Vries en Van der Woude 1997, *The first modern economy*, p.678-9; maar ook Hell 2005, *Vrede en verdeeldheid*, p.208.

inval door buitenlandse troepen).⁵⁸⁸ De Republiek werd dus minder geteisterd door binnenlandse onrust die de concurrentiepositie van de steden kon verstoren. Oorlogen die beslissend waren voor de functionele ontwikkeling van de steden vonden vooral buiten de grenzen van het territorium van de soevereine overheid plaats.

Binnenlandse onrust kwam in de loop van de 18de eeuw steeds vaker voor, in de vorm van belastingrellen en rond 1772 als gevolg van het conflict tussen de patriotten (staatsgezinden) en de orangisten (prinsgezinden), partijen die tegenstrijdige ideeën hadden over de manier waarop de Republiek zich aan haar economische en geopolitieke neergang kon ontworstelen.⁵⁸⁹ Tegelijkertijd werd het ook steeds moeilijker om binnen de Hollandse Statenvergadering succesvol economisch gemotiveerde coalities te vormen, waardoor de besluitvorming als het ware stakte.⁵⁹⁰ Dat hing onder andere samen met de economische achteruitgang in het gewest, waardoor het lastiger werd om tegengestelde belangen te verzoenen: stedelijke vertegenwoordigers wilden het liefst de belangen van hun eigen stad eerst veiligstellen. Hierdoor werd het eveneens steeds moeilijker om in de Staten-Generaal een vuist tegen de stadhouder en de andere gewesten te maken. Alle partijen blokkeerden hervormingen die de balans in het voordeel van de ene of de andere kant zouden kunnen doen doorslaan. De gestagneerde besluitvorming zou uiteindelijk door buitenlandse interventie doorbroken worden. Dat gebeurde al in 1787, toen troepen uit Pruisen de in moeilijkheden geraakte stadhouder Willem V kwamen steunen tegen de opstanden van de Patriotten in de Republiek.⁵⁹¹ Na enkele jaren van relatieve rust brak vervolgens de Bataafse opstand uit met behulp van Franse troepen. Met het uitroepen van de Bataafse Republiek in 1795 hield de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden definitief op te bestaan.

-
- 588 Bij het conflict over de zogenoemde waardgelders in 1617-18 greep Maurits militair in te Utrecht, omdat hij meende dat het inhuren van huurlingen zijn verantwoordelijkheid als opperbevelhebber van leger en vloot was. Op last van de Staten-Generaal werd het stadsbestuur vervangen. Voor het conflict van de waardgelders, zie bijvoorbeeld **Struick** 1984, *Utrecht door de eeuwen heen*, p.202-6. In 1650 liet stadhouder Willem II een aantal Hollandse bestuurders gevangenzetten op slot Loevenstein, en voerde hij een wetsverzetting door in Amsterdam, om ervoor te zorgen dat de Hollandse Statenvergadering de betaling van legersoldij aan zijn ambitieuze landleger zou hervatten. **Groenveld en Leeuwenberg** 1985, *Bruid in de schuit*, p.135-9.
- 589 **Groenveld en Leeuwenberg** 1985, *Bruid in de schuit*, p.149; **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.368-77. Beroemd is het pachtersoproer van 1748 dat niet in Rotterdam, maar wel in Haarlem, Leiden, Den Haag en Amsterdam uitbrak. **Van de Ree-Scholtens** 1995, *Deugd boven geweld*, p.156-7.
- 590 **Kooijmans en Misset** 2002, *Van rebellen tot koningen in eigen huis*.
- 591 De 'revolutie' van 1787, waarbij patriotten stadsbesturen vervingen, werd door ingrijpen van de broer van de echtgenote van de stadhouder Willem V, de koning van Pruisen Frederik Willem II, de kop ingedrukt. **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.363.

§ 5.3.3 Besluit: vroegmoderne competitieve voordelen

Terugkijkend op de voorgaande paragrafen valt allereerst op dat, mogelijk nog wel meer dan in de middeleeuwen, (1) handelspolitiek in de zin van bescherming van economische activiteiten buiten de grenzen van het territorium, bijvoorbeeld door verdragen of handelsoorlogen, belangrijk is geweest voor de stedelijke economieën. Want meer dan ooit waren de functionele profielen van veel steden afhankelijk van de internationale markt. Gezien het belang van handelskoloniën in de 18de eeuw zal ik de omgang daarmee eveneens bespreken bij handelspolitiek. Omdat ik vermoed dat het binnenlandse beleid, gezien de voorkeur van de Republiek voor de buitenlandse economische betrekkingen, sterk samenhangt met het buitenlandbeleid, zal ik deze waar mogelijk eveneens hier bespreken (en niet afzonderlijk, zoals ik bij de middeleeuwen gedaan heb). Gezien het belang van ontsluiting, om de grote goederenstromen die noodzakelijk waren voor het onderhouden van internationale handelscontacten en een op export gerichte nijverheid in stand te houden, lijkt het vanzelfsprekend om ook (2) infrastructuur weer apart te behandelen. Voor de middeleeuwen was het daarbij lastig om de rol van de soevereine overheid te duiden, evenals het veronderstelde profijt dat de afzonderlijke steden van het vanaf de 15de eeuw min of meer stationaire infrastructuurnetwerk hadden. We zullen zien of het nu helder wordt. Daarnaast zagen we dat (3) de vestiging van overheidsinstellingen opnieuw voor Den Haag van groot belang was. Zijn functionele profiel was daar vrijwel geheel van afhankelijk. Aangezien de Republiek casu quo de gewesten gedurende de vroegmoderne tijd soeverein waren, was er echter sprake van meer overheidsinstellingen dan in de middeleeuwen het geval was. Te denken valt aan de muntslag, de Admiraliteiten, de Staatse Hogescholen, maar ook aan de kantoren van de geotrooieerde compagnieën. Op de vraag in hoeverre die laatste groep ook als overheidsinstelling gezien kan worden, zal ik in de vijfde paragraaf van dit hoofdstuk ingaan. Net als in de middeleeuwen waren er ook zaken die duidelijk ongunstig waren voor de concurrentiepositie van de steden binnen de economische context van de 17de en vooral van de 18de eeuw. In het vorige hoofdstuk waren dat vooral maatregelen van de overheid die niet zozeer als een instrument voor de stimulering van de concurrentiepositie van een stad bedoeld waren, maar eerder onbedoelde neveneffecten van overheidshandelen zoals politieke instabiliteit, langdurige afsluiting van overzeese markten en hoge belastingen. Het belangrijkste voorbeeld van competitieve nadelen in de vroegmoderne tijd is (4) drukkende belastingen die de prijzen van nijverheidsproducten opstuwden en minder concurrerend maakten. Het is duidelijk dat met name nijverheidsproducten hinder ondervonden van de toenemende concurrentie en het protectionisme op de internationale markt, terwijl de Republiek zelf nauwelijks gebruikmaakte van protectionistische maatregelen. Ik zal dat nader bekijken en bij de competitieve nadelen bespreken. Uiteraard gold ook hier dat wat voor de ene stad een voordeel was, voor de ander mogelijk nadelig kon werken.

Overigens valt op dat in vergelijking met het vorige hoofdstuk er in de vroegmoderne tijd minder categorieën competitieve voordelen aan te wijzen zijn dan in de middeleeuwen. Bovendien lijken het vooral de exclusief op de concurrentiepositie van een enkele stad of steden gerichte stimuleringsmaatregelen te zijn geweest die uit beeld verdwenen. Dat gold voor stapelrechten, maar ook voor vrijstelling van algemeen geldende belemmeringen (zoals tolvrijstelling), schenkingen van gronden en attributen, of stadsrechten en inspraak. Uiteraard werd het aantal stemhebbende steden in de Hollandse Staten na de jaren 1570 belangrijk uitgebreid van zes naar achttien, maar afgezien daarvan lijkt vooral de situatie met de voorkeursposities van vóór de Opstand te zijn gehandhaafd.⁵⁹² De bestaande posities met vrijstellingen en privileges bleven behouden en werden niet meer noemenswaardig uitgebreid. Er zijn ongetwijfeld verschillende redenen aan te wijzen waarom competitieve voordelen als stads- en marktrechten, tolvrijheden en dergelijke in onbruik raakten. Weliswaar verdwenen deze al vanaf de 15de eeuw geleidelijk uit beeld, maar het kenmerkende particularisme van de stedelijke vertegenwoordigers en het gegeven dat zij in de Hollandse Staten als collectief de beslissingsbevoegdheid van de landsheer hadden overgenomen, wekken ook de indruk dat stedencollectieven het waarschijnlijk moeilijk vonden om te beslissen over maatregelen die de concurrentiepositie van een mogelijke concurrent versterkten. Dat wordt bijvoorbeeld gesuggereerd door de wijze waarop met de plaatsing van het regeringscentrum en het dorp Den Haag omgegaan werd.

§ 5.4 Competitieve voor- en nadelen

§ 5.4.1 Handelspolitiek

Vanwege het grote belang van overzeese handel en visserij genoten deze sectoren een krachtige politieke bescherming tijdens het bewind van de Republiek.⁵⁹³ Vooral de Hollandse belangen op het gebied van internationale handel, scheepvaart en de rol van Amsterdam als wereldstapelmarkt werden voortdurend beschermd. Veel van de dure

592 Ibidem, vooral p.24.

593 Van Tielhof 2002, Een open economie.

buitenlandse oorlogen die de Republiek uitvocht waren mede in het belang van die drie economische activiteiten. Internationale economische politiek van de Republiek kwam vooral voor in de vorm van handelsoorlogen, die vaak in het belang van Holland en daarbinnen vooral van Amsterdam waren. Dat begon al met de afgrenzing van de Schelde na 1585. Meer in het algemeen maakte economische oorlogvoering een zeer belangrijk deel uit van de Tachtigjarige Oorlog tegen Spanje.⁵⁹⁴ Bijzonder succesvol was de agressieve strategie vanaf het laatste decennium van de 16de eeuw om handelscompagnieën in te zetten tegen Spaanse en Portugese overzeese bezittingen. Daarvoor had de nadruk namelijk gelegen op het oprichten van maritieme blokkades in de Azoren en bij de Canarische eilanden en het Iberisch schiereiland (1580-1590). Daarbij vergeleken waren de compagnieën aanmerkelijk efficiënter en goedkoper. Ze hebben dan ook een grotere bijdrage geleverd aan de economische expansie van de Republiek dan alleen met blokkades verkregen had kunnen worden.

De vraag is in hoeverre de geotrooieerde compagnieën als een instrument van de soevereine overheid gezien kunnen worden. Ik zal hier het standpunt verdedigen dat dit het geval is.⁵⁹⁵ Al bij de oprichting van de Compagnie van Verre voor de vaart op Guinee in 1594, die in Portugese handen was, steunden de Staten-Generaal deze met zowel vrijstelling van konvooien en licenten (in- en uitvoerbelasting) als de levering van geschut.⁵⁹⁶ Ook de staatsmonopolies zijn op te vatten als een vorm van staatssteun. Ze boden niet alleen bescherming tegen concurrentie binnen de Republiek zelf, maar werden daarnaast via internationale afspraken met andere soevereine overheden internationaal afgedwongen. In tegenstelling tot in Engeland werd er bovendien niet betaald voor het verkrijgen van het handelsmonopolie. De Noordse Compagnie (dat het monopolie op walvisvaart kreeg) en de voorloper van de WIC (de Nieuw Nederlandsche Compagnie, die functioneerde tussen 1614 en 1617) betaalden zelfs helemaal niets. Daar kwam nog bovenop dat zeker de VOC zich een aantal maal heeft mogen verheugen in steun via publiek geld: de WIC was daar trouwens veel minder succesvol in.⁵⁹⁷ Tussen 1609 en 1617 betaalden de Staten-Generaal de militaire uitrusting van de VOC, en ook de WIC wist zich soms militair gesteund.⁵⁹⁸ Belangrijker is dat de monopolies de compagnieën in staat

-
- 594 't Hart, *Dutch wars of independence*.
- 595 Gelderblom 2004, *The political economy of foreign trade*, stelt zelfs dat de grote koloniale handelscompagnieën (naast kapers en leveranciers van schepen, wapens en munitie) in de vroegmoderne tijd belangrijker instrumenten waren in de rivaliteit tussen staten. Knapen 2008, *De man en zijn staat*, in het bijzonder p.191-201.
- 596 Gelderblom 2004, *The political economy of foreign trade*, in het bijzonder p.17; zie ook Lesger 2004, *De wereld als horizon*, p.135.
- 597 't Hart 1995, *The urban impact*, p.72; Gelderblom 2004, *The political economy*, p.9-17.
- 598 Gelderblom 2004, *The political economy*, p.9 en 17. Omdat kooplieden vanwege het expliciete militaire oogmerk van de WIC minder gretig investeerden, droeg de overheid een relatief groot deel van de eerste kosten en ook daarna bleef de staat de kostbare oorlogen financieren.

stelden om zelfstandig militair op te treden en overzeese gebiedsdelen onder leiding van de door hen aangestelde gouverneurs te beheren.⁵⁹⁹ Daarmee besteedden de Staten-Generaal een aantal exclusief aan de soevereine staat toebehorende taken voor een door de lengte van het monopolie bepaalde periode uit aan een handelscompagnie. Daarnaast droegen de Staten-Generaal een deel van de kosten die noodzakelijk waren om de handelsactiviteiten buiten de Republiek te beschermen. Ze financierden bijvoorbeeld uit algemene middelen een fort en een oorlogsvloot op de zuidpunt van Afrika en vulde de tekorten aan van de Admiraliteiten, die met gematigde tarieven van in- en uitvoerrechten te weinig inkomsten hadden om de handelsvloot naar behoren te kunnen beschermen.⁶⁰⁰

Omdat de handelsoorlogen in Azië, Amerika en Afrika vooral door de compagnieën uitgevochten werden en de oorlogen in Europa door de oorlogsvloot en het leger, heb ik ervoor gekozen ze apart te bespreken. Omdat de vier Engels-Nederlandse oorlogen binnen en buiten Europa bevochten werden, komen deze herhaaldelijk naar voren. Overigens ben ik in de vroegmoderne tijd zelfstandige politieke betrekkingen tussen steden en buitenlandse machthebbers nauwelijks tegengekomen (zoals in de middeleeuwen wel het geval was). Dat betekent uiteraard niet dat ze helemaal niet meer voorkwamen, maar het lijkt er sterk op dat dit voortaan een zaak van de grote havensteden was. Het ging vooral om Amsterdam en Rotterdam die in de loop van de vroegmoderne tijd in een concurrentiestrijd verwickeld raakten, onder andere om de handelsbetrekkingen met Engeland. Omdat hierin geen heel duidelijke voorkeur voor een van deze twee steden optrad en veranderingen ook niet samenvielen met een evidente verandering in de functionele taakverdeling, laat ik ze buiten beschouwing.⁶⁰¹

§ 5.4.1.1 De inzet van vloot en leger in Europa

Naast de handelscompagnieën bestonden er een min of meer reguliere oorlogsvloot en een landleger. Behalve voor de veiligheid op de eigen territoriale wateren was de oorlogsvloot cruciaal voor de bescherming van de Nederlandse schepen in de Europese wateren, via het varen in konvooi.⁶⁰² De overheid nam daarbij een groot deel van de

599 't Hart 1995, *The urban impact*, p.72; Boelens en Taverne 2009, *De verstedelijking van de Eurodelta*, p.233-4.

600 Lesger 2004, *De wereld als horizon*, p.143.

601 De Vries 1965, *Economische rivaliteit*.

602 't Hart, *Dutch wars of independence*. Het lukte overigens niet altijd om de vloot te beschermen tegen bijvoorbeeld de Duinkerker kapers, een soort piraten die hun basis in Duinkerken hadden. Nederlandse kapers brachten overigens ook aan andere schepen schade toe.

kosten uit handen van handelaren die anders zelf geld hadden moeten spenderen aan bescherming. Bij afloop van het Twaalfjarig Bestand in 1621 bezat de oorlogsvloot een kern van grote en zwaarbewapende oorlogsschepen die aangevuld kon worden met gehuurde schepen. Hierdoor was de Republiek – zeker als in de Staten-Generaal overeenstemming bereikt werd over tijdelijke uitbreiding van de vaste kern – in militair opzicht bijzonder sterk op zee. De Spaanse oorlogsvloot was dan ook weinig succesvol in het beperken van de overzeese handel; de pogingen in 1588 en 1639 mislukten, en ook de succesvollere Duinkerker kapers (die met steun van Spanje Hollandse schepen aanvielen) waren niet in staat om de commerciële expansie van de Republiek tegen te gaan.

In welke oorlogen participeerde de Republiek binnen Europa en welke economische belangen werden daarmee gediend? Uiteraard was er de Tachtigjarige Oorlog geweest, die om de afbakening van de grenzen van de Republiek ging, en gedeeltelijk ook om het bestrijden van concurrentie in de Zuidelijke Nederlanden. Deze stonden dus in dienst van de economie van de Republiek als geheel - ware het niet dat in sommige gevallen de nijverheid er meer bij te winnen had vanwege de uitschakeling van de Zuid-Nederlandse concurrentie. De blokkade van de Schelde diende vooral de belangen van de handelssteden, in het bijzonder die van de stapelmarkt Amsterdam. Sommige oorlogen waren primair offensief. Dat gold bijvoorbeeld voor de interventie in het conflict tussen Zweden en Denemarken in 1645, met als oogmerk de tolvhoging in de Sont (1637-1639) op te heffen.⁶⁰³ Ook de Noordse Oorlog (1655-1660) betrof een confrontatiepolitiek ter bescherming van handelsbelangen tegen de expansiedrift van de Zweedse koning, vooral aangezwengeld door vertegenwoordigers van Amsterdam.⁶⁰⁴ Het openhouden van de Sont voor de Oostzeehandel was eveneens de inzet bij de ingreep van de Republiek in 1658 tegen Zweden, dat als uitvloeisel van de Zweeds-Poolse oorlog (1655-1660) Denemarken bezet had.⁶⁰⁵

Er waren echter ook oorlogen die eerder defensief van aard waren. Dat was vanaf het midden van de 17de eeuw steeds vaker het geval. Bij de Eerste Engels-Nederlandse Oorlog (1652-1654) moest de Republiek zich verdedigen tegen kapers die via de in Engeland uitgeroepen Akte van Navigatie (1651) gestimuleerd werden om Nederlandse koopvaardijsschepen te bemachtigen.⁶⁰⁶ Dit bracht hoge kosten met zich mee, terwijl tegelijkertijd de inkomsten door een Britse kustblokkade terugliepen.

603 **Van Tielhof** 2002, Een open economie.

604 **Hell** 2005, De ware vrijheid, p.173. Vervolgens vertraagde de stad het sluiten van een vrede als gevolg van ongunstige handelsbepalingen. Raadspensionaris De Witt wilde die vrede wel omdat oorlog met de bondgenoten Engeland en Frankrijk op de loer lag.

605 **Van Tielhof** 2002, Een open economie.

606 **Hell** 2005, De ware vrijheid, p.170-3. De voornaamste voorwaarde van de Vrede van Westminster van Engelse zijde was de zogenaamde Akte van Seclusie, waarin in het geheim vastgelegd werd dat er nooit meer een Oranje als stadhouder van Holland benoemd mocht worden.

Omdat de Nederlandse kaapvaart ook de Engelse handel schaadde, kwam het al in 1654 tot vredesonderhandelingen. In tegenstelling tot de drie handelsoorlogen tussen Engeland en de Republiek die daarop zouden volgen werd eerste zeeoorlog vooral in Europese wateren uitgevochten. Daarna zou een groot deel van de gevechten in de koloniale wateren plaatsvinden. Bij de Tweede Engels-Nederlandse oorlog tussen 1665 en 1667 ging het eveneens om een tegenactie van de Republiek, die enkele WIC-forten aan de Afrikaanse westkust, het schiereiland Nieuw-Amsterdam en Curaçao wilde heroveren met behulp van een Staatse oorlogsvloot. In dit geval werd er zowel in Europese wateren als voor de kusten van (West-Afrika) en Amerika gevochten. Beide oorlogen eindigden niet in ongunstige voorwaarden voor de Republiek. Bij de Vrede van Westminster (1654) werden weinig handelsafspraken gemaakt; bij de Vrede van Breda (1667) werden de Engelse Scheepvaartwetten versoepeld en bleven Curaçao en Suriname in handen van de Republiek terwijl alleen Nieuw-Amsterdam (het latere New York) naar de Engelsen ging. Defensief was uiteraard ook de oorlog na de inval van Frankrijk, Keulen en Münster in het rampjaar 1672 en de Derde Engels-Nederlandse Oorlog die daarmee uitbrak (1672-1674). Om te voorkomen dat Holland in handen van de vijand zou vallen, werd daarvoor in allerijl de Hollandse waterlinie ingericht waarmee grote aaneengesloten gebieden onder water gezet konden worden, vooral in Utrecht. Met de Vrede van Nijmegen in 1678 werden de conflicten met alle betrokken partijen (Frankrijk en zijn Spaanse en Duitse bondgenoten) tegelijkertijd beëindigd. Onderdeel van de gemaakte afspraken in het vredesvoorstel was de door de Franse koning aangeboden verlaging van Colberts invoertarieven.

Na 1672 probeerde de Republiek een neutrale strategie te volgen en zo kostbare conflicten te vermijden, wat onder andere als gevolg van reeds gemaakte internationale afspraken niet goed lukte.⁶⁰⁷ Oorlogsdreiging met Frankrijk leidde in de jaren 1680 indirect tot verslechtering van de concurrentiepositie van de Republiek. De reden daarvoor was dat de Republiek met Spanje een verdrag gesloten had, waardoor de Staten-Generaal gedwongen waren om zich achter deze partij te scharen in een conflict met Frankrijk over Spaans-Luxemburg.⁶⁰⁸ Het ging hier vooral om het nakomen van de verplichtingen die de Republiek als internationale grootmacht was aangegaan en economische belangen waren niet evident betrokken bij de afweging. Onenigheid in de Staten-Generaal over de vergroting van de troepen verhinderde uiteindelijk deelname aan het conflict, maar ondertussen had de Republiek wel steun moeten zoeken bij Engeland, dat als tegemoetkoming had geëist dat de handel met Frankrijk gestaakt zou worden. Ook kwam er geen verzachting van de Akte van Navigatie (de Engelse scheepvaartwetten).

607 De Vries en Van der Woude 1997, *The first modern economy*, p.678-9; Hell 2005, Vrede en verdeeldheid, p.208.

608 Hell 2005, Harmonie en conflict met Oranje, in het bijzonder p.201-4.

De economische resultaten van de Negenjarige Oorlog (1689-1697) en de Spaanse Successieoorlog (1702-1713) waren eveneens teleurstellend. Daarin streed de Republiek tegen Frankrijk en Spanje. Met de Vrede van Utrecht (1713) werd een achttal barrièresteden in de Zuidelijke Nederlanden verkregen, maar niet de door kooplieden felbegeerde handelsvoordelen in Zuid-Amerika. Bovendien had de handel eronder geleden.⁶⁰⁹ Feitelijk hadden beide oorlogen vooral negatieve effecten gehad op de handel en de scheepvaart en ook de staatsschuld was er flink door opgelopen. Vanaf 1689 onttrok de staatsschuld veel geld aan de particuliere sector.⁶¹⁰ Bij één van de laatste handelsoorlogen waar de Republiek in verzeild zou raken was ze wederom niet zelf de agressor en in dit geval waren de voorwaarden waarmee het conflict afgesloten werd beslist ongunstig. Bij deze Vierde Engels-Nederlandse oorlog van 1780 tot 1784 grepen de Engelsen de Amsterdamse wapenhandel met de rebellen in de Amerikaanse koloniën via het Nederlandse eiland St. Eustatius aan om de Republiek de oorlog te verklaren. Daarbij ging onder andere de helft van de vloot van de VOC door aanvallen van de Engelsen in Azië en Europa verloren.⁶¹¹ Bij de Vrede van Parijs (1783) verloor de VOC de internationale erkenning van haar specerijenmonopolie: de Engelsen mochten voortaan op de Molukken varen en namen de handel op delen van de Indiase kust van de Republiek over.

Samenvattend lijkt het er sterk op dat de inzet van vloot en leger binnen Europa tot circa het midden van de 17de eeuw succesvol was, waarbij de Republiek zowel bij offensieve als defensieve oorlogshandelingen erin slaagde om de handel over water te beschermen. Datzelfde kan gezegd worden van de bescherming van de landsgrenzen en de blokkade van de Schelde. Na 1650 lukte dit echter steeds minder goed en werd het lastiger om gunstige handelsvoorwaarden over zee af te dwingen en waarschijnlijk ook om opkomende concurrentie van de nijverheid uit de Zuidelijke Nederlanden tegen te gaan.⁶¹²

609 **Hell** 2005, Vrede en verdeeldheid, in het bijzonder p.207-8.

610 **Hell** 2005, De ware vrijheid, vooral p.173-4.

611 **De Vries en Van der Woude** 1997, *The first modern economy*, vooral de paragraaf Trade with Asia, p.429-57.

612 **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.294. In Rotterdam is er bijvoorbeeld een duidelijk verband tussen de oorlogen in de tweede helft van de 17^{de} eeuw en de stagnatie van de bevolkingsgroei door afnemende immigratie.

Hoe gedroegen de Staten-Generaal (of de gewestelijke Statenvergaderingen van Holland en Utrecht) zich ten aanzien van de toegang tot andere overzeese markten, bijvoorbeeld met betrekking tot de importbelemmeringen van andere staten en de greep op de overzeese handel via het oprichten van koloniën? Aanvankelijk had de Republiek, vanwege de grote bureaucratische inspanning die dat kostte, geen interesse in de greep van grootschalige koloniën in overzeese gebieden; ze gaf de voorkeur aan versterkte handelsposten zoals op Kaap de Goede Hoop (Zuid-Afrika), Batavia (Java) en Dejima (Japan)⁶¹³ Met het verstrijken van de tijd werd er echter meer en meer gestreefd naar de opbouw van een koloniaal imperium.

Op het westelijk halfrond, waar Spanje in tegenstelling tot het oostelijk halfrond relatief grote gebiedsdelen in handen had, gold flinke concurrentie met de Engelsen, Portugezen en uiteraard de Spanjaarden. Hier was de instelling van plantages winstgevend en veel belangrijker dan handelsposten, terwijl juist de Republiek weinig extra mankracht had om de nieuwe koloniën te bevolken.⁶¹⁴ Het monopolie op de vaarten naar Amerika én West-Afrika was in 1621 voor een periode van vijftintig jaar door de Staten-Generaal aan de WIC verleend.⁶¹⁵ Rond 1635 wist de compagnie tijdelijk delen van Brazilië te veroveren waardoor de greep op de suikerhandel vergroot werd. De toevoer van suiker leidde tot expansie van de suikerraffinage in onder andere Amsterdam en Rotterdam.⁶¹⁶ De oprichting van *de Sociëteit van Suriname* (1683), waarbij na 1714 publiek geld geïnvesteerd werd, was gedurende zestig jaar redelijk succesvol. Daar stond overigens wel tegenover dat de planters in Suriname geen protectie genoten zoals hun Engelse en Franse rivalen.⁶¹⁷ Ook werden na de verovering van deze Braziliaans-Portugese suikergebieden vanaf 1637 slaven uit West-Afrika aangevoerd.⁶¹⁸ Tegen 1650 – voordat de Engelsen Nieuw-Nederland overnamen – was de bonthandel eveneens winstgevend.⁶¹⁹ Minder succesvol waren pogingen om de

-
- 613 Tilly 1992, *Coercion, capital and European states*; Stuurman 1995, *Staatsvorming en politieke theorie*, p.13-87; McNeill en McNeill 2003, *The Human Web*.
- 614 't Hart, *Dutch wars of independence*, p.54.
- 615 Groenveld 2003, *Leiden tot 1795*, p.163-7.
- 616 't Hart, *Dutch wars of independence*, p.54.
- 617 De Vries en Van der Woude 1997, *The first modern economy*, p.665-687, in het bijzonder p.675. Het van de grond krijgen van de suikerindustrie en -handel ging overigens met vallen en opstaan: vóór de oprichting van de Sociëteit stonden de raffinaderijen (rond 1680) vrijwel stil. De Sociëteit was een particuliere onderneming die in 1686 een octrooi kreeg.
- 618 Groenveld en Leeuwenberg 1985, *Bruid in de schuit*, p.163-7.
- 619 't Hart, *Dutch wars of independence*, p.54.

lucratieve zouthandel in het Caribische gebied in handen te krijgen.⁶²⁰ De WIC moest veel oorlog voeren en dat kostte veel geld. Al in 1647 ging de compagnie failliet en werd ze vervangen door een simpeler organisatie die Amerikaanse gebieden diende te beheren. Ze was ogenschijnlijk niet zo succesvol als de oudere VOC, die op het oostelijk halfrond opereerde, maar de compagnie stelde handelaren wel in staat om via hun rol als intermediair handelscontacten vanuit de Republiek te onderhouden. Overigens lijkt het monopolie van de WIC minder verstrekkend te zijn geweest dan dat van de VOC, want tegen betaling van recognitiegeld mochten particulieren uit de Republiek eveneens op de Caraïben varen, wat de concurrentie vanuit eigen land in het toch al zwaarbevochten gebied nog groter maakte.⁶²¹

De VOC had sinds 1602 het exclusieve monopolie op Oost- en West-Indië in handen, wat uiteraard niet automatisch betekende dat er geen problemen waren met de naleving daarvan door partijen van buiten de Republiek, zoals inlandse vorsten en Portugees-Spaanse en Engelse concurrenten.⁶²² Via de handelsposten in Ceylon (tegenwoordig Sri Lanka) en Batavia (het huidige Jakarta), waar de VOC als lokale machthebber optrad, opereerde ze aanvankelijk vooral als vrachtvaarder tussen de verschillende regio's in Azië om de in Europa begeerde peper en specerijen te kunnen verkrijgen. Afgezien van edelmetaal was er in Azië zelf namelijk weinig vraag naar producten uit Europa. In 1652 werd een kolonie gesticht op Kaap de Goede Hoop die als tussenstop voor de vaart naar Azië dienst deed.⁶²³ Aanvankelijk droeg de VOC nog niet veel bij aan de totaalomzet in de Republiek – het ging vooral om winsten van aandeelhouders en nog niet om afgeleide economische activiteiten. In de late jaren 1630 was dat nog maar tussen de 6 en 10%, terwijl het tegelijkertijd duurder werd om de overzeese posten (in het bijzonder de Indonesische archipel) te besturen.⁶²⁴ Vanaf de jaren 1660 kreeg ook de VOC in toenemende mate te maken met concurrerende handelscompagnieën uit Engeland en Frankrijk. Zo ondervond ze tussen circa 1670-1680 veel ongemak van de Britse Oost-Indische Compagnie. Tegelijkertijd verhinderden politieke problemen in Japan en China (Taiwan) de exclusieve toegang tot die markten. Desondanks hield ze het bestuur over grote delen van Java, de Molukken en Ceylon – en ook na 1680 werd de politieke greep op Bantam (Sumatra's westkust) en delen van de zuidoostkust van India (Coromandel) agressief verdedigd. Maar in de

-
- 620 **Purmer** 2003, Nederlandse cultuurhistorie overzee. Een prettig overzicht van de belangrijkste ontwikkelingen op de Bovenlandse Eilanden is te zien in de tabel op p.3. Zo ontstaat eveneens een beeld van de vele oorlogen die op de Caraïben tussen de Republiek en haar concurrenten gevoerd zijn.
- 621 **Gelderblom** 2004, *The political economy of foreign trade*, in het bijzonder p.9.
- 622 **Groenveld en Leeuwenberg** 1985, *De bruid in de schuit*, p.163-7.
- 623 **De Vries en Van der Woude** 1997, *The first modern economy*, vooral paragraaf Trade with Asia, p.429-57, in het bijzonder p.439, 442, 449 en 455. In 1740 werd het staatsmonopolie verlengd.
- 624 **De Vries en Van der Woude** 1997, *The first modern economy*, vooral p.665-687, in het bijzonder, p.675.

loop van de 18de eeuw verloor de VOC steeds meer haar greep op de handel op het oostelijk halfrond. De compagnie werd verdreven uit Perzië (Iran), Surat, de Malabar kust (beide westelijke kustzones van India) en Bengalen (Bangladesh): de meerderheid daarvan kwam in Engelse handen terecht. Daarnaast kon de Republiek niet verhinderen dat ook in Japan meer handelsbeperkingen gingen gelden.⁶²⁵

Op het westelijk halfrond kwamen Brazilië en Nieuw-Nederland in handen van respectievelijk de Portugezen en de Engelsen. Alleen Suriname en enkele eilanden op de Caraïben bleven behouden. Tot de uitbouw van een groot koloniaal rijk kwam het dus niet, maar vanaf de jaren 1680 werden via de plantages uit onder andere Suriname enorme hoeveelheden suiker de Republiek binnengevoerd. De sterke nijverheid in suiker, tabak, zijde, katoen en diamant die Amsterdam de 18de eeuw doorhielpen, hing wel samen met de hechte band die de stad met de koloniën had.⁶²⁶ De handel met de koloniën hing weer sterk samen met de monopolies van de geötrooieerde compagnieën die via Kamers over enkele steden waren verdeeld.

Welke steden profiteerden van de koloniale successen? In principe trokken investeerders en beleggers overall in de Republiek profijt van de handelswinsten. Maar voor zover er sprake is van een rechtstreeks verband tussen het functionele profiel van een stad en de koloniale handel, heeft het er alle schijn van dat het bezit van een Kamer van zo'n compagnie daar richtinggevend voor was. Omdat ik de Kamers als overheidsinstellingen beschouw, zal ik daar later in dit hoofdstuk op terugkomen.

Vergeleken met andere handelscompagnieën in Azië wist de VOC tot 1780 de voorsprong op haar grote rivaal, de Britse Oost-Indische Compagnie, relatief lang te behouden. Tussen 1784 en 1790 kreeg de VOC daarbij financiële steun van de Staten-Generaal en de Staten van Holland in de vorm van subsidie en garantstelling (zo'n 58 miljoen gulden). Na 1790 gebeurde dat opnieuw met een vergelijkbaar bedrag.⁶²⁷ Ook heeft de compagnie vanaf de jaren 1780 geprobeerd zichzelf te verdedigen tegen de toenemende concurrentie in de handel op Azië door de militaire uitgaven te verhogen via de uitgifte van aandelen. Hierdoor slaagde ze er uiteindelijk wel in om haar assortiment uit te breiden en werd ze een grotere werkgever (tussen 1680 en 1720 verdubbelde ze in omvang en werden naast peper en specerijen ook zijde, 'calicoes', porselein, koffie, suiker en thee verhandeld, die erg in trek waren). Desondanks waren de winsten in de tweede helft van de 18de eeuw marginaal.⁶²⁸ Na 1790 overstegen de kosten van protectie de capaciteit van de VOC⁶²⁹

625 Ibidem.

626 Lesger 2005, Stagnatie en stabiliteit, p.262.

627 De Vries en Van der Woude 1997, *The first modern economy*, vooral p.429-63, waarvan in het bijzonder p.456.

628 Ibidem.

629 't Hart, *Dutch Wars of Independence*, p.56.

Hoewel de Republiek dus in de loop van de 18de eeuw steeds minder succesvol werd in het bewaken van de toegang tot internationale markten, bleven de Indonesische archipel, de Wilde Kust (Suriname), de Antillen en de kolonie op Kaap de Goede Hoop behouden. De handel in exotische producten van vooral de VOC, en de verwerking van suiker (via zowel de VOC als de WIC) bleef profijtelijk. De algemene indruk die door het bovenstaande gewekt wordt, is dat de Republiek haar best heeft gedaan om de greep op de internationale handel via oorlogen te vergroten of te verdedigen, waarbij geopolitieke en commerciële belangen vaak onlosmakelijk verbonden waren. Eerder werd opgemerkt dat een grote vloot en een omvangrijk leger op permanente basis ontbraken en dat bovendien besluitvorming over de uitrusting en de inzet ervan lastig was.⁶³⁰ Vanaf het laatste kwart van de 17de eeuw was de Republiek in militair opzicht in ieder geval steeds minder succesvol in het bedrijven van handelspolitiek. De strijd om de internationale markten, in Europa maar vooral ook in Amerika, Afrika en Azië, werd steeds vaker verloren van concurrenten die wel geïnvesteerd hadden in de voortdurende uitbreiding van leger, vloot en een staande bureaucratie in omvangrijke overzeese gebieden. Van een rol als agressor werd ze steeds vaker in het defensief gedwongen, waarna de Republiek gedwongen werd om ongunstige handelsafspraken te accepteren of oude handelsgebieden links te laten liggen.

De internationale handel werd overigens ook in het binnenlandse beleid beschermd, althans in Holland. Belasting op im- en export, evenals op winsten gemaakt uit handel, werden vermeden omdat dit negatief kon inwerken op de internationale handel en daarmee mogelijk schadelijk was voor de stapelmarkt. In plaats van invoer- en uitvoerbelasting of inkomstenbelasting te heffen, kozen de Staten voor indirecte belastingen in de vorm van accijns op eerste levensbehoeften zoals granen, bier, vlees, boter, zout, zeep en turf. De oorlogen werden dan ook vooral gefinancierd door de belastingdruk in de stemhebbende steden te verhogen, omdat zij degenen waren die het benodigde kapitaal via belastingopbrengst en renten aanleverden.⁶³¹ Op de vraag of dat gunstig was zal ik dadelijk terugkomen.

§ 5.4.2 Vestiging van overheidsinstellingen

De overheidsinstellingen van de Republiek vielen uiteen in een aantal soorten. Allereerst waren er de instellingen van de soevereine overheid die ook gedurende de middeleeuwen al bestonden, zoals het stadhoudelijk hof, de Rekenkamers en de

630 Van de Ree-Scholtens 1995, *Deugd boven geweld*, p.167.

631 Van Tielhof 2002, Een open economie.

vergaderuimtes van de Staten van Holland en de Staten-Generaal. Deze kwamen nog vóór 1610 allemaal in Den Haag terecht.⁶³² De voor Europese begrippen bescheiden impuls die uitging van het stadhoudelijk hof en de centrale overheidsorganen kwamen ten goede aan Den Haag (in de 18de eeuw kwamen elders nationale staten op die juist een zeer grote bestuurlijke, militaire en rechterlijke bureaucratie genereerden).⁶³³ Desondanks was er, vanwege de decentrale organisatie van de Republiek, ook een groot aantal overheidsinstellingen die per gewest verdeeld waren. In Holland kwamen de Staten eveneens in het dorp terecht (1585), terwijl ze in het Sticht traditioneel in de stad Utrecht plaatsnamen.⁶³⁴ Dan was er de muntslag. In de middeleeuwen was de muntslag voor Holland geconcentreerd geweest in Dordrecht.⁶³⁵ Onder de Republiek kwam er geen gezamenlijke munt voor alle gewesten en bleef de muntslag gedecentraliseerd. Na het rampjaar van 1672, toen de Republiek door verschillende partijen tegelijkertijd aangevallen werd, kwam er in Holland nog een vestiging bij. Omdat bestaande munthuizen in steden als Utrecht en Dordrecht overbezet of in vijandelijke handen waren, kreeg Amsterdam octrooi om eveneens een eigen munt te gaan slaan. Het wachthuis in de Regulierstoren (de huidige Munttoren) werd daarvoor ingericht.⁶³⁶

Voorts waren er de wetenschappelijke instellingen van de Republiek. In Leiden bevond zich de Academie van Holland, de eerste 'Nederlandse' universiteit die in 1575 gesticht was.⁶³⁷ De Academie drukte een stempel op de stad met instellingen als de hortus botanicus, het anatomisch theater en allerhande rariteitenkabinetten. Ook stimuleerde ze uitgeverijen en boekverkopers. In de 18de eeuw verloor de universiteit, die een streng Calvinistisch karakter had, haar internationale prestige, maar de Staten van Holland vonden er nog altijd hun adviseurs.⁶³⁸

-
- 632 Voor een opsomming van de centrale overheidsorganen die in Den Haag terecht kwamen en de monumentale gebouwen die dat opleverde, zie bijvoorbeeld **Stenvert** 2004, *Monumenten Zuid-Holland*, p.205. De Hoge Raad (1582), de Staten-Generaal en de Raad van State (1585) vestigden zich in het dorp. Ook de Raad van Brabant (1591) en de Generaliteitsrekenkamer (1609) kwamen er terecht.
- 633 **Lesger** 2005, *Vertraagde groei*, p.87.
- 634 **Faber** 1997, *Bestuur in een soeverein gewest*, p.214.
- 635 **'t Hart** 1989, *Cities and statemaking*. Het privilege van Dordrecht was uitgebreid naar vijf andere steden, waaronder Amsterdam.
- 636 **Hell** 2005, *Schatkist van den staet*. In het bijzonder p.185. In de Republiek mochten veertien steden verschillende munten slaan, eveneens volgens **Hell** 2004, *Financiële diensten*, p.294; **Knapen** 2008, *De man en zijn staat*, in het bij zonder p.146.
- 637 **Kooijmans en Misset** 2002, *Politiek en bestuur tijdens de Opstand*, p.24. De stichting van de universiteit werd gedaan door Willem van Oranje.
- 638 **Groenveld** 2003, *Leiden tot 1795*, p.63 en 220. Daarnaast had de stad nog haar eigen bestuursinstellingen plus instellingen met eigen bestuur en rechtspraak, zoals het hoogheemraadschap. Vóór 1630 was Leiden naast een intellectueel centrum ook een brandpunt van de schilderkunst (de beroemde Hollandse meesters). Verder was Leiden een marktcentrum, waar producten uit de omgeving verkocht werden, bijvoorbeeld groenten en aardewerk.

Ook Utrecht bezat een 'universiteit', maar dat was een pas in 1632 gestichte stedelijke hogeschool die twee jaar later een gewestelijke instelling werd.⁶³⁹

Andere nieuwe overheidsinstellingen waren de vijf Admiraliteiten, waarvan er twee in Hollandse steden (te weten Amsterdam en Rotterdam) gevestigd waren. Deze waren verantwoordelijk voor de oorlogsvloot van de Republiek, en daarnaast inden zij er de in- en uitgaande belastingen.⁶⁴⁰ De Admiraliteiten vonden hun plaats tussen circa 1575 en 1597. Een ander voordeel was dat de stedelijke scheepswerven verbonden aan de Admiraliteiten – en aan de Compagnieën – in de 17de eeuw wel bleven bestaan, terwijl de 16de eeuwse scheepswerven van Dordrecht en Haarlem (eveneens te Hoorn en Edam) de hunne verloren aan de Zaanstreek die zonder gilden of hoge lonen, en met meer ruimte, concurrerender was. De scheepswerven hielden ook de toeleveringsindustrieën in leven zoals de houtzagerij, zeildoekmakerij, ankersmederij, touwslagerij en de import van hout.⁶⁴¹

Bij de Admiraliteiten vond eveneens productie van wapens, vooral kanonnen, plaats. Maar het gieten van geschut was geen exclusief aan de Admiraliteiten gelieerd fenomeen. Naast de geschutsproductie in Amsterdam en Rotterdam waren er eveneens geschutsgieterijen in Den Haag (gesticht door stadhouder Maurits in 1589) en Utrecht.⁶⁴² De gieterij in Den Haag was een staatse en dus geen gewestelijke instelling. In Delft bevond zich ook een militaire instelling, maar dan een gewestelijke: de Wapenkamer van Holland.⁶⁴³ Dit was waarschijnlijk een uitvloeisel van de periode waarin Delft het bestuurlijk en militair centrum van de opstandige gewesten geweest was, toen Willem van Oranje er in 1583 zijn hof had gevestigd.⁶⁴⁴

Tot slot waren er de Kamers van de geöctrooieerde compagnieën. Naast de VOC en de WIC bestonden er overigens nog andere compagnieën, die echter kleiner en minder breed verspreid waren. De omvangrijke VOC en WIC bezaten namelijk beide vijf kamers in verschillende plaatsen. De VOC in Amsterdam, Middelburg ('Zeeland'), Delft, Rotterdam, Hoorn en Enkhuizen (de kamer van het Noorderkwartier wisselde

639 **Struick** 1984, *Utrecht door de eeuwen heen*, p.248-9.

640 **'t Hart** 1989, *Cities and statemaking*, p.663-87; **Gelderblom** 2004, *The political economy of foreign trade*, in het bijzonder p.20. De hier geheven belastingen op in- en export gingen niet naar de Staten-Generaal, maar werden geacht rechtstreeks benut te worden voor de bescherming van de handelsvloot. Veel steden waren niet al te nauwkeurig in het heffen van dergelijke belastingen, omdat zij de handel niet naar een concurrent wensten te sturen. De VOC en de WIC betaalden *lump sum*. Zie eventueel ook **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.157.

641 **Van Tielhof** 2002, *Een open economie*.

642 **'t Hart**, *Dutch wars of independence*, p.75. In 1611 hadden de Staten-Generaal de eisen voor kanonnen gestandaardiseerd: na 1594 steeg het aantal kanonnen aan boord en werden de oorlogsschepen groter.

643 **Stenvert** 2004, *Monumenten in Zuid-Holland*, p.113. In 1654 ontplofte het magazijn waarbij het noordoosten van de stad verwoest werd. Er kwam een geschutsmagazijn voor in de plaats, terwijl het kruithuis zelf buiten de stad geplaatst werd.

644 Zie bijvoorbeeld **Kooijmans en Misset** 2002, *Politiek en bestuur tijdens de Opstand*, p.36.

tussen twee plaatsen); en de WIC in Amsterdam, Rotterdam ('Maze'), Middelburg ('Zeeland), Groningen ('Stad en Lande') en Hoorn ('Noorderkwartier').⁶⁴⁵ Wat opvalt is dat in ieder geval de Kamers van de VOC opgericht werden in steden van waaruit al vóór de verlening van het octrooi door particulieren op de overzeese gebieden werd gevaren. Het monopolie beschermde daarmee feitelijk een gegroeide praktijk door deze tegen concurrentie van binnenuit de Republiek te beschermen.⁶⁴⁶ Er kan dus niet gezegd worden dat de soevereine overheid de Kamers actief verdeeld heeft; ze beschermde eerder bestaande belangen. Iets vergelijkbaars zou voor de andere compagnieën gezegd kunnen worden. Na het tweede kwart van de 17de eeuw traden er in ieder geval geen noemenswaardige veranderingen meer op.

De Kamers van vooral de VOC lijken aantoonbaar belangrijke uitstralingseffecten te hebben gehad op de functionele profielen van de steden die er één huisvestten. Dat werd vooral duidelijk gedurende de 18de eeuw, want de VOC was met name vanaf de jaren 1780 strategisch van groot belang voor het economisch welzijn van de Republiek. Dit kwam omdat haar expansie de krimpende rol van de handel in Europa compenseerde, en de producten uit Oost-Indië de rol van verdwijnende Europese producten op de Amsterdamse stapelmarkt overnamen.⁶⁴⁷ Naarmate de VOC groeide en de nijverheid kromp, werden de vraag van de geöctrooïerde compagnie voor goederen en diensten en de afgeleide vraag naar schepen, steeds belangrijker voor de steden die de zes Kamers huisvestten.

Iedere Kamer behield haar eigen pakhuizen en scheepswerven en sommigen bezaten eveneens touwslagerijen en andere ondersteunende diensten. Naast de vraag naar goederen voor de export, algemene benodigdheden en dergelijke, was de VOC ook een grote werkgever.⁶⁴⁸ Ze werd na 1660 weliswaar minder winstgevend, maar als arbeidsverstrekker werd ze juist steeds belangrijker. In de 18de eeuw vond 25% van de zeelieden er werk, waarmee de afname in de werkgelegenheid van de haringvaart en Europese koopvaardij enigszins werd gecompenseerd. De peper, fijne specerijen, koffie, thee, katoen, zijde (exotische producten) vormden een steeds belangrijker onderdeel van de producten die via de Amsterdamse stapelmarkt naar de Oostzee, Frankrijk en Duitsland werden verhandeld.

De handel in slaven en suiker van de WIC had mogelijk ook waardevolle uitstralingseffecten, want de combinatie maakte invoer, veredeling en heruitvoer van

645 Zoals de Noordse Compagnie voor de walvisvaart, die gevestigd was in Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen, Delft en Rotterdam (monopolie van de Staten-Generaal in 1614 voor 28 jaar). **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.197-8. Voor het belang van de WIC en de VOC zie p.210-6.

646 Ibidem.

647 **De Vries en Van der Woude** 1997, *The first modern economy*, vooral de paragraaf The VOC and the domestic economy of the Republic, p.457-58 en 461-62.

648 Ibidem.

suiker in Holland mogelijk. De vraag naar suiker was sinds het einde van de 17de eeuw in omvang toegenomen, vooral in Noord en Oost-Europa, en in 18de eeuws Duitsland.

Om die reden waren de Kamers felbegeerd. Na 1660, en zeker in de 18de eeuw, was de VOC duidelijk de kurk waarop krimpemde steden zoals Hoorn, Enkhuizen, Middelburg en vooral Delft bleven drijven.⁶⁴⁹ De vraag is in hoeverre alle steden in gelijke mate hebben kunnen profiteren van de uitstralingseffecten van de Kamers van vooral de VOC, want de internationale doorvoer in peper, specerijen en andere Aziatische waren waar de handelscompagnie het monopolie op had was vooral groot in Amsterdam. De ladingen uit Batavia belandden vrijwel automatisch in die stad en vanwege de inkoopmonopolies waren afnemers van buiten de Republiek gedwongen Nederlandse handelaren als tussenpersoon te gebruiken.⁶⁵⁰ Ook de suikerverwerkende industrie was sinds de vestiging van de eerste raffinaderijen vooral groot in Amsterdam: de stad was het onbetwiste centrum voor suiker in de Republiek.⁶⁵¹ In Rotterdam breidde de suikerraffinage, die zich vanaf 1593 in de stad gevestigd had, zich in het tweede kwart van de 17de eeuw ook uit als gevolg van de handel met de suikerproducerende Canarische Eilanden en St.Thomé. De zes raffinaderijen stonden echter in geen verhouding tot die in Amsterdam, waar er rond 1650 zo'n 40 in bedrijf waren.⁶⁵²

Uitstralingseffecten van zowel de VOC-Kamer als de Admiraliteit lijken ook met betrekking tot de ijzer-, koper- en wapenhandel juist in Amsterdam op te treden. Deze genereerden na 1585 (en voor de Kamer na 1602) samen een dusdanige vraag naar deze metalen dat ze tussen de 10 en 30% van de Zweedse productie afnamen. Deze grote vraag trok zo veel handel aan dat de stad daarna ook wapens en koper ging exporteren.⁶⁵³ Rotterdam en Delft hebben dus wel van hun Kamers (en Rotterdam ook van de Admiraliteit) kunnen profiteren, maar dat is bij Amsterdam aanmerkelijk duidelijker. Het zou goed kunnen dat het vooral de wisselwerking was tussen de functie als internationale stapelmarkt, Kamers van geotrooieerde compagnieën, beurs en Admiraliteit die een soort zelfversterkend effect in Amsterdam genereerden.

649 Ibidem.

650 **Lesger** 2004, *De wereld als horizon*, p.166. Het monopolie verbood rechtstreeks betrekkingen tussen Batavia en plaatsen buiten de Republiek. **Lesger** 2005, *Vertraagde groei*, p.46. Ook voor foelie en kaneel bezat de VOC in Azië een inkoopmonopolie.

651 **Van Tielhof** 2002, *Een open economie*.

652 **Van der Schoor** 1999, *Stad in aanwas*, p.227-9 en p305. Vanaf 1632 beschikte de VOC een eigen werf in Rotterdam. Hierdoor bleef de scheepsbouw nog tot 1650 op niveau, daarna daalde deze (evenals in Amsterdam) in omvang en richtte zich meer en meer op reparatie. De VOC en de Admiraliteit stimuleerden wel de aanleg van lijnbanen. De VOC en de WIC waren eveneens in het bezit van prestigieuze panden in de stad. Andere publieke functies waren de Admiraliteitshof (1645) en het Gemeenlandshuis van Schieland (1665).

653 **De Jong** 2005, *Trade in copper and iron*, p.36-57. De handel expandeerde schoksgewijs tussen 1586-1587, opnieuw tussen 1606-1608 en voor een langduriger periode tussen 1614 en 1620.

De omvang van zowel de door de Amsterdamse Admiraliteit geïnde 'konvoien en licenten', als de winsten van de VOC-Kamer liepen gedurende een groot deel van de 17de eeuw ook uit op die van de andere filialen. Overigens begon de Rotterdamse admiraliteit vanaf 1716 tot 1795 wel aan een inhaalslag, waarbij de Rotterdamse bijdrage van een zesde naar een vierde van het Amsterdamse aandeel steeg.⁶⁵⁴

De vestiging van het hof en de centrale overheidsinstellingen in Den Haag (rond 1585), de universiteiten (1575, 1632), de muntslag (in de jaren 1580 en in het rampjaar), de Admiraliteiten (tussen 1575 en 1597) en de Kamers van de geotrooierde compagnieën (tussen circa 1602-1630) werd feitelijk vooral in de zogenoemde formatieve periode van de Republiek bepaald. Met uitzondering van de muntslag in Amsterdam, die plaatsvond in het Rampjaar, en de institutionalisering van de WIC en haar Kamers, kregen de meeste instellingen hun plaats vóór 1621, toen de Republiek gedurende het Twaalfjarig Bestand een relatief stabiel punt in haar ontwikkeling bereikte. Daarvan waren alleen de centrale overheidsinstellingen, de universiteiten en de Admiraliteiten min of meer officieel verdeeld door de Staten-Generaal of de gewestelijke Staten. In veel gevallen was het eerder een bevestiging van een bestaande situatie.

§ 5.4.3 Infrastructuurconcessies

De aanleg van infrastructuur speelde vooral tussen 1630 en 1660, toen door de opening van een groot aantal vaarten de onderlinge verbindingen sterk verbeterden (Afbeelding 5.3). In de 16de eeuw werd alleen de Dordtse Kil (1597) en de Mallegatssluis naast Gouda aangelegd.⁶⁵⁵ In de 17de eeuw kwamen naast trekvaarten ook wel landwegen tot stand, vaak in samenhang (als jaagpad) met de waterwegen. Dat gebeurde tussen Amsterdam en Naarden; Amsterdam en Haarlem; Gouda en Rotterdam; en tussen Den Haag, Scheveningen en Delft.⁶⁵⁶

Evenals in de middeleeuwen is het lastig om greep te krijgen op de precieze rol die de soevereine overheid – de gewestelijke Statenvergadering of de Staten-Generaal – bij de aanleg van infrastructuur had. Het is in ieder geval duidelijk dat (trek)vaarten in principe op initiatief van twee te verbinden steden werden aangelegd: bilateraal dus.⁶⁵⁷

654 De Vries 1965, *Economische rivaliteit*, p.55-6.

655 Frijhoff 1998, *Dordrecht tot 1813*, in het bijzonder p.136.

656 Borger e.a. 2011, *Twaalf eeuwen ruimtelijke transformatie*, p.56.

657 Ibidem; zie voor een uitgebreidere toelichting Horsten 2005, *Wegenatlas*, p.53, 56-8.

Daar moest echter wel concessie voor worden aangevraagd, getuige bijvoorbeeld de aanvraag van een concessie door Gouda en Amsterdam voor de vaart over de Amstel, Drecht en Aar.⁶⁵⁸ Evenals in de middeleeuwen werd de strijd tegen infrastructuur in het belang van concurrerende steden in de rechtbank uitgevochten, of werd via de aankoop van gronden op de route geprobeerd om aanleg te verhinderen.⁶⁵⁹ Maar op lange termijn bleken dergelijke pogingen meestal weinig succesvol omdat de vaart uiteindelijk door het Hof werd toegestaan. Zo hebben Haarlem en Dordrecht vergeefs geprobeerd om de opening van de Leidschendam tegen te houden, wat in 1643 definitief mislukte. Ook de benutting van de Hogeveensche Vaart door Rotterdam naar het noorden werd door het Hof in 1613 toegestaan, ondanks de eerdere poging van Gouda om door aankoop van het windrecht in 1590 de overgang over de Hildam te blokkeren. Daarna heeft de stad zich ingespannen om de Hogeveense sluis zo klein mogelijk te houden en zodoende via een omweg het gebruik van de route te beperken.

Soms, zoals bij de Dordtse Kil, geschiedde aanleg op kosten van de gewestelijke Statenvergadering. De aanleg van de Mallegatsluis werd eveneens (op last van Willem van Oranje) uit algemene middelen betaald, met de belofte aan Gouda dat handelsverkeer de route door de stad zou blijven nemen en de grotere sluis alleen voor het ontzet van Leiden gebruikt zou worden. Het lijkt er dus sterk op dat de soevereine overheid alleen als concessieverlener, of in bepaalde gevallen waar men van mening was dat het om een collectief belang ging, bij de aanleg van infrastructuur betrokken werd. Wie profiteerde van de aanleg van het infrastructuurnetwerk? Er is wel eens beweerd dat het trekvaartnetwerk een eenzijdige oriëntatie op Amsterdam had.⁶⁶⁰ Meer in het algemeen wordt ervan uitgegaan dat deze de integratie van de stedelijke economieën sterk bevordert heeft en dus de vergaande specialisatie – en de onderlinge afhankelijkheid – van de functionele profielen onderling mogelijk heeft gemaakt.⁶⁶¹ Daarmee zou de aanleg van infrastructuur in de 17de eeuw profijtelijk zijn geweest voor alle steden, maar in de 18de eeuw – vanwege het concentratieproces – vooral voor Amsterdam. Er is op gewezen dat iets soortgelijks voor Rotterdam gold. Vanaf het midden van de 18de eeuw nam het verkeer naar beide steden in intensiteit toe, terwijl de onderlinge relaties tussen noord en zuid afnamen. De verbinding zou niet voor alle steden dus even profijtelijk zijn geweest. Ondanks het gegeven dat Haarlem, Leiden en Utrecht knooppunten in het trekvaartverkeer waren, zou Utrecht nauwelijks een rol in

658 **Wessels** 1939, *Gouda*, p.178.

659 *Ibidem*, p.177-8. Zie voor grondaankoop bijvoorbeeld **Van de Ree-Scholtens** 1995, *Deugd boven geweld*, p.145: Haarlem probeerde via het eigendom van de Uijterbuurt de aanleg van vaarten door Amsterdam tegen te houden

660 **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars** 1986, Het ontstaan van de Randstad.

661 **De Vries** 1980, *The urban system*.

de onderlinge taakverdeling hebben gehad en zouden Haarlem en Leiden van negatieve multiplier-effecten en contractie te lijden hebben gehad.

Naast de onderlinge verbinding van het trekvaartennetwerk speelde vanaf de 17de eeuw ook de organisatie van het verkeer een rol in de oriëntatie van vervoer van personen en handelsgoederen. De zogenoemde beurtvaart reguleerde het personentransport tussen twee steden. Soms werd de beurtvaart ook wel ingezet als instrument in de economische wedijver tussen steden waarbij geprobeerd werd om de verkeersstromen zo veel mogelijk op de eigen stad te richten.⁶⁶² Of dat ook gebeurd is, en welke steden daar dan van hebben kunnen profiteren, is onduidelijk.

Voor de greep op de Rijn- en Maasvaart, die vanwege de toenemende Europese handel in de 18de eeuw profijtelijker werd, was echter vooral een verbinding ver buiten Holland van belang. Door de aanleg van het Pannerdens kanaal, dat ervoor zorgde dat naar verhouding meer water via de Rijn afgevoerd zou worden in plaats van door de Waal, nam het verkeer naar Amsterdam toe.⁶⁶³ Juist in dit geval speelden de Staten-Generaal een rol, vermoedelijk omdat de Staten van Utrecht en Gelderland erbij betrokken waren en Dordrecht geprobeerd heeft om via steun in de Staten van Holland de aanleg te verhinderen. Net zoals bij de Mallegatsluis het geval was, gaf uiteindelijk de dreiging van een aanval als gevolg van de Spaanse Successieoorlog (1699-1713) de doorslag. Het kanaal functioneerde namelijk eveneens als onderdeel van de waterlinie.

§ 5.4.4 Competitieve nadelen: belastingdruk

Het duidelijkste voorbeeld van competitieve nadelen in deze periode is de stijgende belastingdruk in de steden. Deze bouwde geleidelijk op, maar hing wel sterk samen met de vele door de Republiek gevoerde oorlogen. In de 17de en 18de eeuw was de belastingdruk in de Republiek de hoogste van heel Europa, belasting die vooral in de steden geheven werd.⁶⁶⁴ Het is aannemelijk dat vanaf het laatste kwart van de 17de eeuw belastingdruk als competitief nadeel merkbaar wordt en gedurende de gehele 18de eeuw een probleem was voor de steden. Immers, zoals gezegd kozen de Staten van Holland, om de buitenlandse handel te ontzien, voor indirecte belastingen in de vorm van accijns op eerste levensbehoeften zoals granen, bier, vlees, boter, zout, zeep en turf. De lichte heffingen op internationale handel werden ontweken, wat

662 De Neve en Van Heezik 2007, Binnenvaart en zeehavens.

663 Frijhoff 1998, *Dordrecht tot 1813*, p.153-5.

664 Prak 2009, *Nederlandse stadsrepublieken*, vooral p.73.

getolereerd werd.⁶⁶⁵ Belasting drukte dus op de eerste levensbehoeften en werd vooral door de armere groepen onder de bevolking gevoeld, met als gevolg dat de meeste ongeregelde heden en volksoptanden in de Republiek als reactie op belastingen ontstonden. Elders in Europa ging het, naast belastingoptanden, vaker om voedseltekorten. De stijgende belastingen waren deels het gevolg van de toenemende openbare schuld van het gewest Holland. In 1795 drukte drie vierde van de staatschuld op dit gewest en 70% van de belastingopbrengst was bedoeld voor rente op de staatschuld. Prijzen van consumptiegoederen werden steeds hoger waardoor Holland, waar ook de huren hoger waren, een duurte-eiland werd. Het Hollandse beleid om belastingen vooral via stedelijke accijnzen te innen droeg belangrijk bij aan het hoge loonpeil, dat schadelijk was voor de concurrentiepositie van de Hollandse steden.

Pogingen om grote oorlogen te vermijden en zo de belastingdruk te verlagen waren niet succesvol. De kosten van het afslaan van de Franse invasie en de Engelse blokkade in het rampjaar 1672 hadden de publieke schuld en belastingen, die toch al hoog waren, verder opgedreven.⁶⁶⁶ Om handel en nijverheid weer profijtelijk te maken werd daarom na de Vrede van Nijmegen (1678) gestreefd naar een terughoudend beleid ten aanzien van oorlog. Maar als gevolg van toenemende politieke provocatie van Frankrijk (in 1658, 1667, 1687 en 1688) verliet de Statenvergadering haar beleid van internationale neutraliteit al snel, om de ambitie van de stadhouder om Engeland via de *Glorious Revolution* (1688) aan zijn kant te krijgen, te steunen. Hiermee hoopte men een blok tegen Frankrijk te kunnen vormen. Daardoor nam de publieke schuld tussen 1690 en 1713 enorm toe en werden de belastingen nog verder opgedreven: 70% van Hollands belastingopbrengst ging na 1713 op aan rente!

Binnen Holland werd weinig gedaan om de belastingdruk te doen afnemen of ten minste anders te verdelen. Vanaf het begin van de 18de eeuw hebben Haarlem, Leiden en Dordrecht vanwege hun economische en demografische neergang in de Staten van Holland gevraagd om verlichting van hun belastingdruk, maar vertegenwoordigers van Amsterdam en Rotterdam steunden dit voorstel lange tijd niet. Pas toen de stad Amsterdam vanwege de mogelijke toetreding tot het Verdrag van Hannover en de dreiging van de Oostendse Compagnie, zelf steun nodig had, werden haar vertegenwoordigers toegeeflijker op dit punt. In 1734 werd de verdeling van de belastingen in Holland herzien.⁶⁶⁷

Was stijgende belastingdruk nu in alle negen steden een even groot probleem? Om daar antwoord op te geven zou een vergelijking gemaakt moeten worden tussen de geheven belastingen per stad. Daarnaast zou gekeken moeten worden of belastingdruk inderdaad de lonen opdreef. Dat gaat het bereik van deze studie te boven, maar het is in

665 Van Tielhof 2002, Een open economie.

666 De Vries en Van der Woude 1997, *The first modern economy*, p.665-87 en met name p. 676-7, 678-9.

667 Van de Ree-Scholten 1995, *Deugd boven geweld*, p.164.

ieder geval duidelijk dat de accijns vooral op de steden drukte en dat er weinig gedaan is om de belastingdruk te verlagen. Ook in Amsterdam hadden bewoners te maken met hoge loonkosten als gevolg van de relatieve welvaart, de belastingdruk en de hoge kosten van het levensonderhoud in de stad.⁶⁶⁸ Hierdoor daalde vanaf de jaren 1770 het reële inkomen van de Amsterdammers. Desondanks was er nog een koopkrachtige elite bestaande uit renteniers en handelaren die het hoogste segment van de markt in stand hield.

Het lijkt er sterk op dat vooral de steden met een functioneel profiel waarin de op de internationale export gerichte nijverheid dominant was, leden onder de zware belastingdruk. De vraag blijft uiteraard of lagere belastingen de toegang tot internationale markten, in weerwil van het protectionisme, wel gegarandeerd zouden hebben.⁶⁶⁹ Belastingdruk en hoge lonen als oorzaken voor het verval van de nijverheid worden genoemd voor Leiden, Haarlem en Gouda. Eveneens is duidelijk dat juist arbeidsintensieve activiteiten verplaatst werden naar de oostelijke en zuidelijke grensgebieden en nog later, naar Luik en de Duitse staten (en niet naar het platteland van de maritieme gewesten, waar de lonen ook relatief hoog waren).⁶⁷⁰ Dat blijkt bijvoorbeeld bij Utrecht, hoewel daar vanaf het laatste kwart van de 17de eeuw ook wel industrieën opkwamen die het in Holland moeilijker hadden. Dat gold vooral voor textiel, met name zijde, die weer een afgeleide was van de handel in Amsterdam. Maar ook in Utrecht was er sprake van toenemend verzet tegen belastingen. Zo brak er in 1748 een volksoproer uit, waarna enkele heffingen op verbruiksgoederen werden afgeschaft.⁶⁷¹ Eveneens is duidelijk dat de weg van de protectie nauwelijks bewandeld is. Soms werd er subsidie ingesteld maar daar bleef het bij. Terwijl in andere landen bijvoorbeeld de export van industriële stoffen verboden werd om zo de binnenlandse nijverheid te verzekeren van goedkoop materiaal, werden in de Republiek zelden (ex- of import) verboden uitgevaardigd om de industrie een steun in de rug te geven. De 'bijna heilige status van de handel' verhinderde het voeren van krachtig protectionistisch beleid.⁶⁷² Zelfs toen in de 18de eeuw de neergang van de verschillende textielindustrieën grote armoede bracht onder delen van de bevolking van Leiden, Haarlem en Amsterdam, werd de export van wol, ruwe zijde en vlas nooit verboden. En hoewel de import van geveerd en afgewerkt Engels laken sinds 1655 formeel verboden was, werd deze oogluikend toegestaan.

668 **Lesger** 2005, Stagnatie en stabiliteit, p.263-5.

669 Zie voor verwijzingen naar belastingdruk als oorzaak van de teloorgang van de arbeidsintensieve bedrijfstakken bijvoorbeeld **De Vries e.a.** 2004, *Spectaculair succes en diep verval*, p.84-107 en dan in het bijzonder p.92-3. Voor Haarlem zie **Van de Ree-Scholtens** 1995, *Deugd boven geweld*, p.173-82.

670 **De Vries en Van der Woude** 1997, *The first modern economy*, vooral p.665-87, in het bijzonder p.676-7 en 678-9; zie ook **Smit** 2004, *Leiden op stoom*, vooral p.53-5.

671 **Struick** 1984, *Utrecht door de eeuwen heen*, p.244-46.

672 **Van Tielhof** 2002, *Een open economie*, in het bijzonder p.92.

§ 5.5 Conclusie: overheidsinvloed

§ 5.5.1 Hoofdconclusies

Hoe zag het totaalpakket aan maatregelen van de soevereine overheid er tussen het midden van de 16de eeuw en het einde van de 18de eeuw uit en wat waren de voornaamste verschuivingen daarin? De soevereiniteit was in de vroegmoderne tijd verdeeld tussen de Staten-Generaal van de Republiek enerzijds en de gewestelijke Statenvergaderingen van Holland en Utrecht anderzijds. In vergelijking met de middeleeuwen was het pakket aan maatregelen waarin competitieve voor- en nadelen in deze periode besloten lagen beperkt. In plaats van zeven voordelen heb ik er slechts drie kunnen aanwijzen: handelspolitiek, vestiging van overheidsinstellingen en infrastructuurconcessies. Belastingdruk in de steden was het belangrijkste competitieve nadeel. De distributie daarvan kan als volgt geperiodiseerd worden.

Het zwaartepunt van de distributie van de competitieve voordelen ligt duidelijk in het laatste kwart van de 16de en de eerste helft van de 17de eeuw. Toen vonden de meeste overheidsinstellingen – zoals de soevereine en gewestelijke regering, het stadhouderlijk hof, de universiteit, de muntslag, de Admiraliteiten, de munitie- en wapenopslag en de Kamers van de geotrooieerde compagnieën – hun plaats. Toen werd eveneens de overgrote meerderheid van de verbindende infrastructuur – het trekvaartennetwerk – aangelegd, bereikte het staatse koloniale imperium haar grootste omvang en werd het voortbestaan van de Republiek als soevereine mogendheid veiliggesteld. Daarmee werden de binnenlandse omstandigheden voor stedelijke nijverheid en binnenlandse- en buitenlandse handel geoptimaliseerd.

Vanaf de tweede helft van de 17de eeuw neemt de distributie van competitieve voordelen sterk in omvang af. Daarbij moet allereerst opgemerkt worden dat handelspolitiek in de vorm van oorlogen (onder andere via de geotrooieerde compagnieën) weliswaar gedurende de gehele periode een rol speelde, maar dat deze steeds minder succesvol was en daardoor mogelijk een minder grote bron van competitieve voordelen werd. Met het verstrijken van de tijd werden de handelsoorlogen steeds defensiever van aard, zowel binnen als buiten Europa: de geotrooieerde compagnieën verloren stapsgewijs hun greep op de overzeese handel, en binnen Europa werd de Republiek vaker gedwongen om verdragen met ongunstige handelsvoorwaarden te tekenen. Naar verhouding bleef de handelspolitiek van de door de Staten-Generaal sterk gesteunde VOC, die haar greep op de Indonesische archipel behield, het langste profijtelijk.

Daarnaast werd, met uitzondering van gehaaste ingrepen in noodgevallen, na het midden van de 17de eeuw nauwelijks nog nieuwe infrastructuur tot stand gebracht, of overheidsinstellingen verdeeld. Wat opvalt is dat overheidsinstellingen sowieso vooral in de formatieve periode van de Republiek verdeeld zijn. Uitzonderingen zijn de muntslag – die in het rampjaar 1672 naar Amsterdam ging – en het Pannerdens kanaal, dat vanwege de oorlogsdreiging die uitging van de Spaanse Successieoorlog in 1699-1713 kon worden aangelegd. Belastingverlaging zou vooral in de 18de eeuw een vorm van competitief voordeel kunnen zijn geweest, maar kwam in de praktijk nauwelijks voor. Dit competitief voordeel is geheel verwaarloosbaar als ze afgezet wordt tegen het gegeven dat drukkende belastingen in juist de steden in de loop van de 18de eeuw juist erger werden, terwijl de binnenlandse markt niet beschermd werd tegen de door buitenlandse overheden gesteunde concurrentie. Tegenover dit competitieve nadeel was belastingkorting slechts een druppel op een kokende plaat. Evenals bij de middeleeuwen was zware belastingheffing niet op te vatten als een bewust tegen de steden gericht instrument, maar eerder als een negatieve bijwerking van andere overheidsmaatregelen. Op hoofdlijnen geldt dus dat terwijl er tot pakweg het midden van de 18de eeuw veel stimulerende maatregelen voor de concurrentieposities van de steden verdeeld werden, er hierna nauwelijks nog gestimuleerd werd en de competitieve nadelen dominantier werden.

Werden bepaalde steden meer begunstigd met competitieve voordelen dan andere? Voor de overheidsinstellingen gold dat Den Haag daarin zeer bevoordeeld was. Daarnaast bezaten zeker Amsterdam (Admiraliteit, kamers VOC en WIC en de muntslag) en Rotterdam (idem, maar dan zonder muntslag) een geprivilegieerde positie. Delft was met een Kamer van de VOC en de gewestelijke geschutsopslag en Leiden met de universiteit, iets minder ruim bedeed. Dordrecht, Haarlem en Gouda kregen helemaal niets. Door het trekvaartnetwerk gingen in principe vrijwel alle steden er qua onderlinge verbindingen op vooruit. En hoewel Amsterdam bovengemiddeld geprofiteerd lijkt te hebben van de door de Republiek gevoerde buitenlandse handelspolitiek – waarbinnen de bescherming van de stapelmarkt, de internationale handel, scheepvaart en visserij prioriteit hadden, en waaraan het gevoerde belastingregime verbonden was – gold dat deze in principe niet per se exclusief gericht was op de concurrentiepositie van de stad aan het IJ en dat veel meer steden daarvan zouden moeten profiteren. Tegelijkertijd was ook de opgedreven belastingdruk in de steden geen bewuste politiek gericht op het benadelen van de concurrentiepositie van de nijverheidssteden en had deze in theorie overal een vergelijkbaar drukkend effect moeten hebben. Op hoofdlijnen waren de competitieve voor- en nadelen in de vroegmoderne tijd dus nog behoorlijk algemeen en weinig exclusief van aard.

§ 5.5.2 Terugblik demografische hiërarchie

Als we terugblikken op de verandering in de demografische hiërarchie in deze periode zoals weergegeven in de grafieken van [hoofdstuk 2](#), welke maatregelen van de soevereine overheid vertonen dan op het oog daarmee de grootse samenhang?⁶⁷³ De meest markante verandering was de volgende: gedurende de fase van stedelijke expansie vanaf het laatste kwart van de 16de eeuw vooral de enorme voorsprong van wereldstapelmarkt Amsterdam, op grote afstand gevolgd door die van de nijverheidssteden Leiden, Haarlem en de havenstad Rotterdam. Tijdens de daaropvolgende periode van stagnatie waren er vooral negatieve ontwikkelingen: naast de gecontinueerde groei van de havensteden Amsterdam, Rotterdam en bestuurscentrum Den Haag was dat het verval van vooral de nijverheidssteden Leiden en Haarlem.

Van welke van de bovengenoemde instrumenten of maatregelen van de soevereine overheid is het meest aannemelijk dat ze daaraan hebben bijgedragen? Inderdaad valt het zwaartepunt van de distributie van de competitieve voordelen tussen circa 1575 en 1650 samen met het hoogtepunt van demografische en functionele expansie van de negen steden. Maar er lijkt geen duidelijke samenhang te bestaan tussen de soorten competitieve voordelen die een stad ontving en veranderingen in de hiërarchie. Zo had Amsterdam met de Kamers van de Geotrooieerde Compagnieën en de Admiraliteit misschien een gunstige uitgangspositie, maar Leiden had alleen de universiteit en de zeer sterke expansie van de lakenstad is zeker niet op te vatten als een afgeleide daarvan.

Voor de fase van neergang vanaf circa het midden van de 17de eeuw lijkt er wel een aannemelijk verband te bestaan tussen de negatieve gevolgen van belastingheffing en het verval van de nijverheidssteden. Vermoedelijk werden alle steden in gelijke mate bezwaard door die belastingen, maar leden vooral steden met nijverheidsprofielen – branches die kwetsbaarder waren – eronder. Dit betekent dat evenals in de middeleeuwen onbedoelde negatieve neveneffecten mogelijk verklarender zijn voor verandering in stedelijke hiërarchie dan bewust stimulerende!

Meer in het algemeen valt op dat in de literatuur gewezen wordt op de mogelijkheid dat Amsterdam vaak bovengemiddeld profiteerde van voor het algemeen profijt bedoelde maatregelen. Dat gold voor de kostbare buitenlandse politiek, maar ook voor de onderlinge infrastructuur. Het trekvaartenstelsel zou volgens de literatuur een dusdanig gespecialiseerde taakverdeling mogelijk gemaakt hebben dat Amsterdam zijn positie ten koste van andere steden kon versterken. En ook van de opening van het Pannerdens Kanaal zou de stad meer geprofiteerd hebben dan Dordrecht.

673

Zie eventueel Afbeelding 2.4 en Afbeelding 2.5.

Het is eveneens aannemelijk dat de economische uitstralingseffecten van de Kamers van de geoctrooieerde compagnieën niet in alle functionele profielen even groot waren, en dat ze daarnaast pas in een later stadium tastbare uitstralingseffecten kregen. Dat kwam overigens mede omdat andere economische impulsen wegvielen, want ook de VOC en de WIC werden in de internationale concurrentiestrijd met overzeese opponenten steeds minder succesvol. En ook hier lijkt het erop dat de uiteindelijke effecten voor Amsterdam grootschaliger en gunstiger waren dan voor andere steden. Met andere woorden: Amsterdam trok dus het meeste profijt van voor het collectief als gunstig beoogd beleid terwijl dat niet per se als zodanig bedoeld was. De nijverheidssteden ondervonden op dezelfde wijze onbedoeld nadeel van voor het collectief als gunstig beoogd beleid.

§ 5.5.3 Nevenconclusies

Net zoals in de voorgaande periode kunnen ook bij de vroegmoderne tijd aan de hand van de inventarisatie van competitieve voor- en nadelen en hun distributie nog een aantal constateringën gedaan worden die enigszins terzijde staan van de ambitie van dit onderzoek, maar toch de moeite waard zijn om te benoemen. Bij de middeleeuwen betrefte dat vooral de rol van stedelijke overheden naast de soevereine, en de invloed die de regeringsdeelname van stedelijke vertegenwoordigers aan de Statenvergadering mogelijk had op de distributie van stimulerende maatregelen. De indruk die daarbij gewekt werd, was allereerst dat stadsbesturen zelf invloed uitoefenden op de distributie van competitieve voordelen door deze actief te verwerven bij verschillende partijen. Naast de soevereine overheid kon dat ook bij buitenlandse overheden of handelsorganisaties zijn.

Als we vanuit dit perspectief terugkijken naar de vroegmoderne tijd dan valt het volgende op. Allereerst bleek al bij de infrastructuur dat de stedelijke overheden daar zelf leidend in waren en dat de soevereine overheid slechts in bepaalde gevallen (zoals bij onenigheid) een rol speelde. Stedelijke overheden brachten, evenals gedurende de middeleeuwen, in de regel zelf de financiële middelen bijeen om infrastructuur aan te leggen en te onderhouden. Iets vergelijkbaars gold voor de Kamers van de geoctrooieerde compagnieën: ook hier waren de Staten-Generaal meer een spelverdeler voor binnen de steden zelf ontplooiden initiatieven. De rol van de soevereine overheid was hier dus een beperkte - en daar kwam nog bij dat de gewestelijke Statenvergadering, en ook de Staten-Generaal, bijeenkomsten waren waar lokale en regionale belangen besproken werden. De rol van de soevereine overheid - de Staten-Generaal of de gewestelijke Staten - bij de distributie van de competitieve voordelen lijkt dus voor lokale en vaak stedelijke initiatieven volgend of faciliterend te zijn geweest.

Ten tweede werd bij de middeleeuwen de indruk gewekt dat als meerdere stedelijke overheden deelnemen aan de regering op het soevereine niveau, ze geneigd lijken om vooral maatregelen te nemen die voor het collectief als gunstig beschouwd werden. In het verlengde daarvan viel op dat stedelijke overheden het waarschijnlijk lastig vonden om maatregelen te nemen waarvan de mogelijkheid bestond dat deze de concurrentiepositie van andere steden ten koste van hun eigen stad stimuleerden. Stedelijke vertegenwoordigers konden zich daardoor alleen in bepaalde gevallen verenigen, en dan vooral als het om belangen ging die voor het collectief als profijtelijk beschouwd werden.

Ik vermoed dat het onvermogen (of de onwil) van stedelijke vertegenwoordigers om de concurrentiepositie van andere steden te stimuleren, mogelijk ten grondslag heeft gelegen aan het gegeven dat de competitieve voordelen die in de vroegmoderne tijd gedistribueerd werden zo algemeen – en weinig exclusief – van aard zijn. Het zou eveneens een mogelijke verklaring kunnen bieden voor de inertie (de onveranderlijkheid) waardoor de vroegmoderne tijd met het verstrijken van de tijd in toenemende mate gekenmerkt werd. Want hoewel de exclusieve competitieve voordelen van de middeleeuwen zoals stads-, tol-, en stapelrechten in de vroegmoderne tijd uit beeld verdwenen, werden de bestaande stedelijke voorkeursposities geconserveerd. Na de uitbreiding van het aantal stemhebbende steden in de Statenvergadering van Holland werden de privileges niet merkbaar uitgebreid of aangevuld.

Tot slot is het de moeite waard om stil te staan bij de strategische rol van Amsterdams functionele profiel voor dat van de andere steden in de groep. Bij de middeleeuwen bleek dat de Hollandse Statenvergadering zich als collectief verenigde tegen de heffing van het congégeld dat de concurrentiepositie van de stad aan het IJ bedreigde. Dat was tekenend voor de cruciale betekenis van de Oostzeehandel, en daarmee van Amsterdam en voor het gemeenschappelijk belang van het gewest. Mijn indruk is dat deze trend in de vroegmoderne tijd werd voortgezet. De strategische rol die de stapelmarkt speelde voor de economische belangen van de Republiek zorgde ervoor dat de belangen van Amsterdam serieus ter harte genomen werden. Zo bekeken was het gegeven dat Amsterdam zo vaak bovengemiddeld kon profiteren van voor het collectief als profijtelijk beoogd beleid mogelijk geen toeval, maar het logische gevolg van zijn strategische economische betekenis.





- Water
- Water
- Zand (hoog / laag)
Sand (high / low)
- Klei
Clay
- Veen
Peat
- Land onder invloed van hoogwater
Land subject to flooding
- In verving
Peat extraction
- Droogmakerij
Drained lake

Bewoning
Habitation

- Bebouwing
Built-up area

Infrastructuur
Infrastructure

- Hoofdvaarweg
Main navigation route
- Secundaire vaarweg
Secondary navigation route
- Straatweg
Paved road
- Spoorweg
Railway
- Tram
- Tram

Afbeelding 6.1
De negen steden in het landschap tegen 1900.



6 De moderne tijd: overheidsinvloed in het Koninkrijk vanaf 1795 tot 2000

Van de drie staatkundige periodes die in deze studie besproken worden is de afbakening van het onderzoeksmateriaal in de moderne tijd het grootste probleem. Allereerst gingen de steden vanaf het laatste kwart van de 19de eeuw een fase van enorme schaalvergroting in. Daardoor nam zowel de massa als de complexiteit van de steden toe. Daarnaast zijn de vele ontwikkelingen die in de moderne tijd optraden beter gedocumenteerd en dat materiaal is grotendeels ook bewaard gebleven, maar helaas niet altijd goed ontsloten of in samenhang beschreven. Aanknopingspunten bevinden zich in het domein van verschillende wetenschappelijke disciplines met hun eigen specialisme, of liggen nog in een archief. Vanwege de enorme omvang en gedetailleerdheid van het materiaal is voor deze periode dan ook een aantal ingrijpende beperkingen doorgevoerd.

Zo is voor de beschrijving van de functionele taakverdeling in tegenstelling tot de vorige periodes vooral gebruikgemaakt van algemene typering en beschrijvingen van de stedengroep als geheel. Na 1795 werden de steden naar verhouding groter en ingewikkelder qua interne geleding, met als resultaat dat de meeste stadsmonografieën te gedetailleerd en te eenzijdig zijn om nog aanknopingspunten te bieden. Met behulp van het bestaande overzichtsmateriaal heb ik me voor de functionele taakverdeling gericht op de expansie van het bebouwde oppervlak, bewonersaantallen, branchering en – nieuw in de geschiedenis van de steden – segmentering in de woonvoorkeur. Veel meer dan in de middeleeuwen en de vroegmoderne tijd wist de woonfunctie zich namelijk als gevolg van de toegenomen welvaart en mobiliteit te verzelfstandigen.⁶⁷⁴

Lastig voor de typering van de functionele taakverdeling is echter dat ook de expansie van het bebouwde oppervlak, in tegenstelling tot de vroegmoderne tijd,

674

Al tijdens de eerste groeiversnelling van de steden vanaf circa 1870 werd het bebouwde oppervlak niet alleen flink uitgebreid met havens en industrieterreinen, maar ook met woonwijken, in het bijzonder villawijken. Ondanks de groeivertragingen, opgelopen door handelsblokkades als gevolg van de Eerste Wereldoorlog, de grote recessie van de jaren 1930 en de daarop volgende economische schade tijdens en na de Tweede Wereldoorlog, breidden de gespecialiseerde woonwijken als onderdeel van het expanderende bebouwde oppervlak uit. Na het midden van de 20ste eeuw treden duidelijke veranderingen op in woonvoorkeuren van bevolkingsgroepen, wat tot uitsortering in en forensisme tussen bepaalde gebieden leidt. In het laatste decennium van de 20ste eeuw lijkt op basis van woonvoorkeur en clustering van bepaalde branches wederom een verandering in te zetten, maar gezien de korte tijdsduur zal ik deze niet bespreken.

geen exclusief stedelijk fenomeen meer was. Niet voor niets is erop gewezen dat na drie eeuwen consolidatie in het ruimtelijke verspreidingspatroon van de steden in Nederland, vanaf de 19de eeuw een nieuwe fase aanbrak waarin nieuwe steden opkwamen naast bestaande.⁶⁷⁵ De negen steden kregen dus in toenemende mate te maken met concurrentie van andere plaatsen. Het is niet meer dan logisch te veronderstellen dat ze eveneens een taakverdeling ontwikkelden met deze nederzettingen en dat die taakverdeling vanwege de toegenomen schaal vele male gespecialiseerder en diffuser was dan daarvoor het geval was geweest. Omdat die betrekkingen vanwege de selectie buiten beeld vallen, zullen aspecten van deze taakverdeling helaas ook buiten ons gezichtsveld blijven.

Daarnaast is het eveneens lastiger om de functionele taakverdeling van de negen steden zélf te typeren. De literatuur richt zich toch vooral op bepaalde internationaal of nationaal gerichte activiteiten en op grote steden met markante verschillen in hun profiel. Voor de kleinere steden is het veel moeilijker om hun functionele profiel te typeren, waardoor het eveneens lastig is om ze onderling, of met de grote steden, te vergelijken. Voor zowel de taakverdeling met de vele plaatsen buiten de negen steden, als tussen de negen steden onderling, zit er niets anders op dan ze zo goed en kwaad als het kan te typeren met behulp van de bestaande, algemene beschrijvingen.

Veel minder dan bij de middeleeuwen, en vooral de vroegmoderne tijd, wordt hier ingegaan op de economische context in internationaal verband. Dat komt omdat Nederland – en daarmee het territorium van de negen steden – een minder dominante rol op het economische wereldtoneel ging spelen, maar ook omdat over het overheidsingrijpen op de binnenlandse markt al veel te zeggen valt. De binnenlandse markt expandeerde aan het einde van de 19de eeuw sterk en bij de beschrijving van de economische context zal ik me vooral daar op richten.

Tot slot heeft de soevereine overheid, als gevolg van de ingrijpende herinrichting van het staatsbestel die rond het midden van de 19de eeuw doorgevoerd werd, steeds meer mogelijkheden gekregen om zowel in de rol van investeerder als van beleidsmaker rechtstreeks in te grijpen in de concurrentiepositie van de steden. Na de Tweede Wereldoorlog breidde het aantal thema's waarop ze dat deed nog eens belangrijk uit, waarbij geormerkt geld en uitvoerende taken voor bestemmingen, uiteenlopend van woningbouw tot sport- en cultuursubsidies van het Rijk, over gemeenten verdeeld zijn. Ik heb ervoor gekozen om me te beperken tot slechts enkele vormen van overheidsmaatregelen, die voor de gehele periode van circa 1795 tot 2000 een rol spelen of waarvan aangenomen kan worden dat ze een grote invloed hebben gehad op het functioneren van de negen steden.

675

Zie bijvoorbeeld **Abrahamse en Rutte** 2011, Verstedelijking in Nederland, vooral p.112-15. De auteurs maken in de groep nieuwe steden die naast de reeds bestaande opkwam onderscheid tussen industrie- en woonsteden.

§ 6.1 Verandering in de functionele taakverdeling van de steden

§ 6.1.1 Rijnverkeer en bestuursfuncties (circa 1795-1870)

Vóór 1870 groeide de meerderheid van de negen steden nauwelijks, niet qua bevolkingsomvang en niet qua bebouwd oppervlak. Bovendien gold dat er in de jaren 1820 in veel Hollandse steden sprake was van een dalend bevolkingsaantal. Eigenlijk maakten alleen Den Haag en Rotterdam vóór 1850 al een sterke bevolkingsgroei door, op afstand gevolgd door Utrecht en Haarlem (zie [hoofdstuk 2](#)). Dat leidde weliswaar niet tot verandering in de demografische rangorde, maar de periode vóór het laatste kwart van de 19de eeuw werd al wel gekenmerkt door verandering in de functionele profielen van de steden en in de manier waarop ze ontsloten werden door infrastructuur. Voordat ik zal ingaan op de functionele eigenschappen van de vier steden die een markante demografische ontwikkeling doormaakten, zal ik eerst stilstaan bij de ingrijpende verandering in de infrastructurele ontsluiting van deze periode. De schoorvoetende ontwikkelingen in de negen steden voor 1870 gingen namelijk gepaard met de aanleg van nieuwe infrastructuurnetwerken, waarin de aanleg van spoor- en waterwegen nog het meest in het oog ([Afbeelding 6.3](#)).⁶⁷⁶ Zo werden in de jaren 1820 en 1840 ten minste drie kanalen aangelegd die Amsterdam, Rotterdam en Utrecht een betere verbinding tussen de Noordzee en de Rijn moesten geven: het Voornse Kanaal (circa 1830), het Noordhollands Kanaal (1819-1824) en de Keulse vaart (rond 1825). Tussen 1824 en 1825 werd ook de verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam via het Aarkanaal verbeterd.

Kort daarop, tussen circa 1830 en 1850, werden de steden onderling ook verbonden door spoorwegen. De verbinding op de as tussen Amsterdam en Rotterdam kwam stapsgewijs in 1839 (Haarlem), 1842 (Leiden), 1843 (Den Haag) en 1847 (Delft en Rotterdam) tot stand. Voor de zogenoemde Rijnspoorweg vanaf Amsterdam gebeurde dat in 1843 (Utrecht), 1847 (Arnhem) en 1856 (aansluiting Duitsland). Met de lijnen vanaf Rotterdam naar Gouda en Utrecht in 1853 en 1855 was de spoorring tussen de negen steden gesloten. Vanaf de late jaren 1830 werden ook internationale

676

Voor de beschrijving van het infrastructuurnetwerk, de annexaties en de vergroting van het bebouwde oppervlak heb ik het kaartmateriaal en de begeleidende tekst van **Borger e.a.** 2011, *Twaalf eeuwen transformatie, als vertrekpunt genomen*. Als een andere bron gebruikt is vermeld ik deze apart. Voor de beschrijving van de schillen in de uitbreiding van het bebouwde oppervlak van en rondom de steden heb ik de kaart van **Engel** 2005, *Randstad in kaart*, p.40, als leidraad gebruikt. De kaarten zijn als afbeelding opgenomen in dit hoofdstuk.

spoorverbindingen aangelegd met Keulen (de Rhijnspoorweg) en Antwerpen, maar voor 1877 – toen Rotterdam via Dordrecht en Moerdijk een verbinding met Antwerpen kreeg – was de enige spoorverbinding met België die via Utrecht, Den Bosch en Eindhoven. Dit waren echter alleen de spoor- en waterwegen die de steden onderling met elkaar, en daarbuiten met de Noordzee, België en Duitsland verbonden.

Deze volgden voor een groot deel het reeds bestaande infrastructuurnetwerk van middeleeuwse en vroegmoderne trekvaarten, die door de concurrentie van het spoor hun betekenis voor het personenvervoer geleidelijk verloren. Personenvervoer per stoomschip over grote kanalen en rivieren bleef tot circa 1900 nog wel rendabel. Daarnaast werden regionale en lokale wegen aangelegd en laat in de 19de eeuw uitgebreid met een regionaal stelsel van tramverbindingen.

Met wat voor soort veranderingen in de functionele profielen ging dat gepaard bij de sterke groeiers Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Haarlem? Met uitzondering van Rotterdam viel de bevolkingsgroei in deze plaatsen in belangrijke mate samen met de vestiging van overheidsfuncties. Dat gold nog het meeste voor Den Haag; na het vertrek van de Fransen in 1814 werd de plaats opnieuw aangewezen als residentie van de koningen van het Huis van Oranje. De nationale regering was er eveneens gevestigd, evenals het provinciale bestuur van de provincie Holland. Dit stimuleerde de vraag naar ondersteunende werkzaamheden (huishoudelijke en diplomatieke diensten, luxe producten). Het uitdijende ambtenarenleger stuwde de vraag naar lokale voorzieningen op en tot slot trokken hoofdkantoren van bedrijven erheen, om dicht bij het centrum van de macht te kunnen zitten. De stad bood daarnaast een aantrekkelijk woonklimaat voor renteniers en oud-kolonialen.⁶⁷⁷ Ondernemingen zoals Shell, Esso en de Billiton Tin.Mij die Nederlands-Indië als werkterrein hadden, wilden op goede voet blijven met het Ministerie van Koloniën. Vanaf de opening van het eerste badhuis in Scheveningen in 1818 kwam in Scheveningen het mondaine kusttoerisme op. In de eerste helft van de 19de eeuw had Den Haag het karakter van een hofstad waar 20% van de mannelijke beroepsbevolking ambtenaar was.⁶⁷⁸ Daarnaast huisvestte het een garnizoen. Naast al deze consumptieve en verzorgende activiteiten ontwikkelde Den Haag, dat sinds het begin van de 19de eeuw eindelijk de status van stad verworven had, tussen 1850 en 1890 ook een uitgesproken industrieel karakter. Zo ontstond bijvoorbeeld uit de in 1589 door de Staten van Holland opgerichte Staatsgeschutsgieterij het grootschalige metaalbedrijf E.B.L. Maritz & Co (1824), dat in 1848 onder de naam L.I. Enthoven & Co (1848) verder ging.⁶⁷⁹

677 **Musterd en De Pater** 1994, *Randstad internationaal*, p.19.

678 **Arnoldus** 2003, Van stapelmarkt tot poort van Europa, p.235-8; **De Nijs** 2005, Economie. Voor Rotterdam zie de paragraaf Rotterdam: van stapelhaven naar mainport, in **Boelens en Taverne** 2009, De verstedelijking van de Eurodelta, p.244-50.

679 **De Nijs** 2005, Economie, vooral, p.152-4.

Den Haag was niet de enige opvallend snelgroeiende plaats waar overheidsdiensten een stempel drukten op de functionele profielen. Ook in Utrecht en Haarlem ging de bevolkingsgroei gepaard met de vestiging van provinciale bestuursfuncties, zoals Gedeputeerde Staten en het provinciale Gerechtshof. Bij Utrecht was dat een voortzetting van zijn bestaande functie, maar in Haarlem was de instelling nieuw: het werd pas hoofdstad van de provincie Noord-Holland kort na de grondwetsherziening van 1848, bij de splitsing van Holland in een noordelijke en een zuidelijke provincie.

In beide steden speelde eveneens de opkomst van aan het spoor gerelateerde bedrijvigheid een rol, bijvoorbeeld de grootschalige metaalindustrie. In Haarlem hing dat samen met de vraag naar rijtuigen door koopkrachtige bewoners in de binnenduinrand terwijl in Utrecht de verknoping van spoorlijnen een impuls aan de metaalnijverheid (Demka, Werkspoor) gaf: na 1866 vestigden zich er twee spoorwegmaatschappijen. Naar verhouding bevonden zich in Utrecht veel door de centrale overheid geplaatste semipublieke instellingen. Naast de Rijksmunt werden ook andere instellingen van de centrale overheid hier geplaatst, zoals het Militair Gerechtshof, de Rijksveeartsenschool en het Rijksmilitair hospitaal. De bestaande universiteit werd in 1817 ook tot Rijksuniversiteit verheven. Naast al deze instellingen ontwikkelde eveneens de dienstverlening, zoals banken en verzekeringsbedrijven, en vanaf de jaren 1860 ontstonden uit kleinschalige bedrijvigheid in chemie, sigaren en textiel eveneens grootbedrijven.⁶⁸⁰

Alleen in Rotterdam was het niet zozeer het bestuurswezen dat een spin-off genereerde in de vorm van afgeleide bedrijvigheid en zelfs industrie, maar eerder het groeiende transitoverkeer tussen de industriële mogendheden Engeland en Duitsland. Al in de jaren 1840 werd daar meer geld mee verdiend dan met de traditionele eigenhandel. Bovendien waren sinds de afscheiding van België veel reders uit Antwerpen vertrokken, waardoor er gebrek aan havencapaciteit ontstaan was. Reeds in de jaren 1820 bevonden zich een scheepswerf en een machinefabriek op het eiland Feijenoord. Vanaf de tweede helft van de 19de eeuw breidden de havenfaciliteiten zich dan ook sterk uit. Aan de westzijde van de stad werden de Westervhaven, Veerhaven en Westerkade aangelegd. Hier deed de industrialisering zich voelen; onder de massagoederen die in de jaren 1870 werden overgeslagen speelde ijzererts een voorname rol. Vanaf de jaren 1880 zou de overslag van massagoederen zoals graan, kolen en ertsen nog verder toenemen, omdat deze nog altijd goedkoper over water dan over het spoor vervoerd konden worden. Na 1900 kwamen industriële massagoederen zoals petroleum en benzine daarbij. Minder en minder wisselden goederen van eigenaar in de stad: de overslag tussen verschillende transportmiddelen werd belangrijker. Rond de eeuwwisseling werden efficiëntere transitohavens aangelegd

680

Buiter en Jansen 1997, Handel en dienstverlening, p.275-96; **Van den Broeke e.a.** 1997, Werk in de fabriek, vooral 268-74; **Struick** 1984, *Utrecht door de eeuwen heen*, p.311-42.

zoals de Rijn-, Maas en Waalhaven en op de linkeroever Rotterdam Zuid. Hierdoor ontwikkelde Rotterdam zich tot dé doorvoerhaven voor de Rijnvaart.

Transitoverkeer langs de Rijn, centrale en provinciale (semi-)bestuursfuncties en aan het spoorgerelateerde metaalindustrie gaven dus een impuls aan de bevolkingsontwikkeling in de snelst groeiende steden. Maar wat voor soort profielen hadden de minder succesvolle steden? In vrijwel alle steden was er sprake van een bescheiden opleving van gemechaniseerde industriële nijverheid, waarbij regelmatig metaalindustrie een rol speelde. In Leiden en Haarlem vond er zeker tussen de jaren 1830 en 1840 een kortstondige opleving van de textielindustrie plaats, met name van de katoendrukkerij die onder andere op Nederlands-Indië gericht was.⁶⁸¹

Ook in Amsterdam groeide in de jaren 1830 het industrieel grootbedrijf, vooral de grootschalige suikerraffinaderij, in samenhang met de handel op de koloniën.⁶⁸² In Gouda, Dordrecht en Delft kwam ook grootschalige industrie tot stand. Bij de eerste ging het om zeepziederij en kaarsen en bij de laatste twee vooral om voedingsmiddelen.⁶⁸³ Vaak ging het echter om heropleving van oude nijverheid in een min of meer gemechaniseerde vorm, die regelmatig weer verdween ten gunste van een nieuwe vorm van grootschalige industrie. Leiden en Delft hadden eveneens een nationaal georiënteerde onderwijsfunctie. De universiteit van Leiden had net als die in Utrecht in 1917 de status van Rijksuniversiteit gekregen, maar nieuw was de Koninklijke academie voor burgerlijk ingenieurs in Delft. Deze werd in 1842 opgericht met steun van de koning.⁶⁸⁴ Beide ontwikkelden zich tot belangrijke werkgevers.

Hoewel de functionele ontwikkeling van de negen steden in zekere zin op elkaar leek – deze laat zich typeren als een voorzichtige ontwikkeling van gemechaniseerde industrie gevolgd door een schoorvoetende ontplooiing van dienstverlening en kleinbedrijven – waren er ook markante verschillen. Het min of meer stationair draaiende Amsterdam onderscheidde zich bijvoorbeeld door de grote consumptieve verzorgende sector: de vele welgestelden hielden relatief veel luxe en verzorgende ambachten in leven.⁶⁸⁵ De meeste daarvan waren gericht op consumptie binnen de stedelijke economie, maar soms werden luxeproducten eveneens geëxporteerd.

-
- 681 **Van Maanen** 2004, Het stadsbeeld, p.18-39; **Van de Ree-Scholtens** 1995, *Deugd boven geweld*, p.340-4 en 337.
- 682 **Aerts** 2006, De eischen des tijds, p.294 en 304.
- 683 Voor Gouda zie **Toussaint e.a.** 2002, Verval en herstel, p.587-618. Naast de pijpen- en pottenfabricage kwamen na 1850 de machinale garensponnerij, de kaarsenmakerij en het bouwbedrijf op.
- 684 Zie bijvoorbeeld **Mans en Van Winden** 1992, *Delft Architectuurgids*. In 1864 werd de Koninklijke Academie omgedoopt tot de Polytechnische Hogeschool. In 1905 kreeg de hogeschool de status van universiteit, hoewel de naam pas vanaf 1985 gevoerd zou worden. In tegenstelling tot de rijksuniversiteiten behoorde de universiteit in Amsterdam toe aan de stad. Het was een gemeentelijke instelling die pas in de jaren 1960 overheidsgeld zou gaan ontvangen. En de universiteit in Rotterdam ontstond pas in 1913 als gevolg van particulier initiatief.
- 685 **Aerts** 2006, De eischen des tijds, p.294 en 304.

Daarnaast gaf in voortzetting van de traditie het handelscomplex rondom de beurs de helft van de beroepsbevolking in Amsterdam werk. Het ging vooral om dienstverlenende beroepen zoals bemiddelaars, verkopers, verladers, vervoerders, administrateurs maar ook werkgelegenheid in de trafieknijverheid. Dit waren alle activiteiten die weer afgeleid waren van de werkzaamheden van kooplieden, makelaars in geld en effecten, reders, cargadoors en verzekeraars.



Afbeelding 6.2

De met nummers op de kaart weergegeven ingrepen in en uitbreiding van het stelsel van waterwegen betreffen achtereenvolgens 1) het Noordhollands kanaal (1819-1824), 2) het Aarkanaal (1824-1825), 3) de Keulse Vaart (1825) / Merwedekanaal (1892), 4) Zederikkanaal (1825) / Merwedekanaal (1892), 5) het Rijn-Schiekanaal (1893), 6) de Nieuwe Waterweg (1872), 7) het Voornse kanaal (1830) en 8) het Noordzeekanaal (1867).

§ 6.1.2 Industrie en cityvorming (circa 1870-1950)

Vanaf het laatste kwart van de 19de eeuw maakten de steden een fase van ongekende demografische expansie door, die weliswaar niet tot een verandering in de demografische rangorde van de steden leidde, maar wel resulteerde in een enorme voorsprong van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en in mindere mate Utrecht ten opzichte van de overige steden, die toch ook fors groeiden (Afbeelding 2.6). Binnen de koplopers wisten wederom Den Haag en Rotterdam fors te groeien waardoor ze inliepen op Amsterdam. Met wat voor functionele profielen corresponderen deze meest markante veranderingen in de demografische rangorde?

Hier moet van tevoren opgemerkt worden dat deze periode, ondanks de economische recessies gedurende de Eerste Wereldoorlog, de internationale crisis als gevolg van de instorting van de beurs op Wall Street in 1929 en de schade van de Tweede Wereldoorlog, er één van ongekende schaalvergroting in de steden was: niet alleen het inwoneraantal en het bebouwde oppervlak namen fors toe, ook de daar gevestigde bedrijven vergrootten hun omvang.

Overall kregen de oorspronkelijke stedelijke kernen als gevolg van de schaalvergroting meer uitstralingseffecten, waarbij vooral de grootschalige industriële werkgelegenheid en de woonfunctie voor draagkrachtige bevolkingsgroepen zich uit het stadscentrum verplaatsten. Terwijl deze zich vooral aan of buiten de stadsranden bevonden, ontwikkelde de oorspronkelijke stad zich door een mix van functies. Aan het einde van de 19de eeuw werd de lokale en regionale centrumfunctie van veel steden dan ook sterker. De woonfunctie in de oude centra van de steden nam voortdurend af ten gunste van grootwinkelbedrijven, kantoren, verzekeringsmaatschappijen, banken en hotels. Dit fenomeen, dat als eerste optrad in zeer grote steden zoals Amsterdam en Rotterdam, werd cityvorming genoemd. In Leiden gebeurde dat pas na de eeuwwisseling, met grootwinkelbedrijven en een kantorenwijk nabij het station.⁶⁸⁶ Daarnaast zetelden aldaar de traditionele regionale bestuurlijke instellingen, zoals het hoogheemraadschap van Rijnland, het stadsbestuur en de Kamer van Koophandel, net als de bekende economische en sociaal-culturele functies zoals markten, handelskantoren, universiteit, de schouwburg en cafés. In Amsterdam ontwikkelde de detailhandel zich juist vroeg.⁶⁸⁷

686 Van Maanen 2004, Het stadsbeeld, p.18-39.

687 Het verkrijgen van een indruk van de algemene ontwikkeling van binnensteden in deze periode gaat het eenvoudigst aan de hand van een vergelijking tussen de historische stadsatlassen. Vergelijk Van Schuppen 2006, *Historische atlas Den Haag*, p.35-64; Van de Laar en Van Jaarsveld 2004, *Historische atlas Rotterdam*, p.40-55; Renes 2005, *Historische atlas Utrecht*, p.46-59; Speet 2010, *Historische atlas Amsterdam*, p.50-55 en 58-63; Speet 2006, *Historische atlas Haarlem*, p.46-55 en 60-67. Voor Gouda zie Van den Berg en Sprokholz 2002, *Grenzen overschreden*, p.495-525. Voor Delft kan gebruikgemaakt worden van Mans en Van Winden 1992, *Delft Architectuurgids*. Voor Leiden Van Maanen 2004, *Het stadsbeeld*, p.18-39. Zie eventueel ook de beschrijving van Rutte 2009, *Historische atlas*.

Het lijkt er sterk op dat detailhandel en culturele voorzieningen zich weliswaar eerder ontwikkelden in steden die traditioneel een relatief draagkrachtige bevolking kenden (zoals Amsterdam, Den Haag en Haarlem), maar dat ruimtelijke uitsortering van functies en het vertrek van welgestelden hier eveneens eerder plaatsvonden. Dankzij lokale verkeersmiddelen, zoals het lokaalspoor en de tram, bereikte de suburbanisatie culminatiepunten tussen 1898 en 1914 en tussen 1923 en 1930, waarbij villawijken onder andere verrezen in het Gooi, Zuid-Kennemerland, op de Utrechtse Heuvelrug en langs de duinenrij in Noord- en Zuid-Holland. Vanaf 1900 gebeurde dat eveneens aan de randen van Den Haag en Rotterdam.⁶⁸⁸ Het gebeurde ook te Leiden, waar vanaf het laatste kwart van de 19de eeuw welgestelde burgers gebruikmaakten van de trein- en tramverbindingen voor woon-werkverkeer. In de villaparken aan de rand van de stad en in Oegstgeest heerste namelijk een milder belastingklimaat.⁶⁸⁹ De steden verloren daarmee een deel van hun woonfunctie aan randgemeenten. Vanaf de eeuwwisseling verplaatsten ook grootschalige industrieën zich meer en meer naar buiten, waarbij er gespecialiseerde industrieterreinen ontstonden aan de stadsrand binnen de gemeente, maar ook in randgemeenten. In de jaren 1930 profiteerde bijvoorbeeld Zaandam sterk van de uitstoot uit Amsterdam. Door die ruimtelijke uitsortering wordt het uiteraard steeds lastiger om de functionele profielen van de steden te duiden, of om een onderscheid te maken tussen functies die echt tot de stad behoorden of tot een randgemeente.

Maar wat is dan wel een zinvol onderscheid? Het lijkt erop dat wat er na 1900 overall gebeurde – ruimtelijke uitsortering, expansie van industrie, cityvorming, suburbanisatie – in de vier grootste steden grootschaliger en dramatischer optrad dan elders. Daarnaast behielden deze hun internationale oriëntatie, terwijl de kleinere steden een meer nationale of zelfs regionale uitstraling kregen. Bovendien clusterden grote industrieën zich vanaf 1900 in zeehavens, waardoor de groei hiervan zich naar verhouding meer daar concentreerde. Om die reden was de depressie in de jaren 1930 vooral merkbaar in het internationaal georiënteerde Amsterdam en Rotterdam (waar in 1934 maar liefst 25% van de beroepsbevolking werkeloos was). Ook de doorvoerproblemen naar Duitsland gedurende de Eerste Wereldoorlog waren vooral voelbaar in doorvoerhaven Rotterdam.⁶⁹⁰

Desalniettemin zou industriële expansie in vrijwel alle steden een belangrijke basis voor bevolkingsgroei vormen. Vanaf 1870 ontwikkelde industrie zich bijvoorbeeld prominent in Delft in de vorm van de Nederlandsche Gist- en Spiritusfabriek (1869) en de Nederlandse Oliefabriek (1883, het latere Calvé), waar olie, sauzen, margarine

688 **Bosma** 1993, *Ruimte voor een nieuwe tijd*, p.129. De omvang van de suburbanisatie kan aan de hand van het Gooi worden geïllustreerd: in 1870 woonden hier 18.000 en in 1940 ongeveer 138.000 mensen.

689 **Van Maanen** 2004, *Het stadsbeeld*, p.18-39

690 **Arnoldus** 2003, *Van stapelmarkt naar poort van Europa*, p.198-90.

en ketchup gemaakt werden.⁶⁹¹ Beide waren gevestigd aan de stadsrand, waar het spoor en het Schiekanaal (verbeterd in 1893) samenkwamen. Vanaf de jaren 1970 ontwikkelde de machinale industrie zich ook sterk in Leiden, Haarlem, Dordrecht en Utrecht. Overal creëerden machinebouw en overige metaalindustrie, de textiel-, voeding- en genotsmiddelenindustrie werkgelegenheid, hoewel plaatselijk de accenten anders konden liggen. Zo bleef in de tweede helft van de 19de eeuw de textielindustrie belangrijk in Leiden, hoewel ze minder dominant werd ten opzichte van bouwvak, metaalnijverheid, grafische-, voedings- en genotsmiddelenindustrie.⁶⁹² In Haarlem waren de typografische nijverheid (drukkerij) en de scheepsbouw naar verhouding groot, hetgeen onder andere samenhang met de nabijheid van het Noordzeekanaal. Ook in Dordrecht was de metaalnijverheid groot, naast gas- en elektriciteitsfabricage en de verzekeringsbranche.

Wel lijkt er sprake te zijn geweest van een specialisatieproces, waarbij taken die eerst in Dordrecht of Gouda zaten, verdwenen naar Rotterdam. Dit gold vooral voor dienstverlenende activiteiten op het gebied van transport en handel. Deze bleven in Dordrecht weliswaar belangrijk, maar namen relatief af ten opzichte van Rotterdam en vervolgens ook in absolute zin binnen Dordrechts profiel. Eerst verdwenen de rederijen op Nederlands-Indië, gevolgd door de stoombootvaart op Londen. Iets vergelijkbaars gold voor Gouda. Tot de opening van het Merwedekanaal (1889) had de stad nog kunnen profiteren van de toegenomen binnenvaart, waarbij de stoomvaart voor zowel passagiers als goederen vanaf de jaren 1870 tot 1890 expandeerde.⁶⁹³ Grote schepen met massagoederen verkozen steeds vaker grotere kanalen en rivieren en daar kwam nog bij dat in de jaren 1930 de concurrentie van het transport over de weg eveneens de binnenvaart ondergroef. Het personenvervoer ging echter geheel over op trein, tram, bus en auto en vrachtvervoer ging vanaf de jaren 1920 steeds vaker met de vrachtwagen. Ook tussen de vier snelste groeiers trad specialisatie op. Allereerst werd Rotterdam de Rijnvaarthaven voor de doorvoer van massagoederen bij uitstek, waarbij het Amsterdam sinds 1899 ver achter zich liet: tegen het einde van de 19de eeuw was de Rijnvaart in Rotterdam veertien keer groter. Die trend zette door en in 1910 werd hier twee derde van het gehele Nederlandse tonnage overgeslagen.⁶⁹⁴ Vanaf 1880 domineerde de haven de lokale economie in Rotterdam. Rond 1890 werkte meer dan de helft van de beroepsbevolking daar.⁶⁹⁵ Hoewel er ook nog havengebonden nijverheid

691 Zie bijvoorbeeld **De Jonge** 1974, *Stille nette plaats*.

692 **Van Maanen** 2004, *Het stadsbeeld*, p.18-39; **Smit** 2004, *Leiden op stoom*, p.52-81.

693 **Wessels** 1939, *Gouda*, p.184-8.

694 **Van der Woud** 2007, *Een nieuwe wereld*, p.264. De Rotterdamse haven oversteeg eveneens de groeikracht van de voornaamste Europese concurrenten Antwerpen, Hamburg en Bremen. Voor een goede vergelijking tussen de overslag van Rotterdam en Amsterdam zie eveneens **De Vries** 1965, *Economische rivaliteit*.

695 **Musterd en de Pater** 2004, *Randstad internationaal*.

bestond – zoals scheepsbouw, de metaalsector en klassieke trafieken zoals kuiperijen, houtzagerijen, rijstpellerijen, verwerking van koffie, cacao en tabak, waar onder invloed van de contacten met Amerika de margarine-industrie bijkwam – werden havengerelateerde dienstverlenende activiteiten steeds belangrijker. Daardoor had de economie een soms gevaarlijk eenzijdige oriëntatie.⁶⁹⁶ De nadruk lag op de doorvoer van massagoederen en niet op stukgoederen of opslag. Nadat gedurende de Eerste Wereldoorlog de transitohandel vrijwel stil kwam te liggen, werd met de stukgoed- en petroleumhaven Pernis in 1933 de transitofunctie verbreed.

Amsterdam bleef de internationale veilingplaats voor koloniale waren uit Nederlands-Indië en huisvestte veel dienstverlenende bedrijven en banken, maar in vergelijking met Rotterdam was de haven relatief van veel minder belang. Dat betekende echter niet dat de havenfunctie onbelangrijk was. Niet voor niets werden de havens continue vergroot.⁶⁹⁷ Aan de monding van het uit 1892 daterende Noordzeekanaal waren in 1918 de Hoogovens opgericht.⁶⁹⁸ Terwijl Amsterdam in Rotterdam met betrekking tot de Rijnvaart zijn meerdere moest erkennen, verloor Den Haag rond de eeuwwisseling zijn pas verworven industriële karakter. De nadruk kwam weer op winkels, handelskantoren en in mindere mate overheidskantoren te liggen. De stad huisvestte een naar verhouding koopkrachtig publiek dat zich al sinds 1885 in een heuse winkelpassage aan etalages van de detailhandel kon vergapen.⁶⁹⁹ Utrecht ontwikkelde zich, vanwege zijn centrale ligging, tot een distributiestad waarin de nationale groothandel een belangrijke rol speelde. In 1917 werd de Jaarbeurs daar geopend.⁷⁰⁰ In 1930 was er sprake van een min of meer complementaire taakverdeling tussen met name Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, die ook nog eens weinig verschilden qua bevolkingsomvang: de 'Randstad' was een feit.⁷⁰¹

De voorsprong in internationale en nationale oriëntatie van deze vier opvallend snelgroeiende steden ging gepaard met de uitbouw van nationale water- en spoorwegverbindingen en vanaf de jaren 1930 kwam daar de autosnelweg bij.

-
- 696 **Van de Laar** 2000, *Stad van formaat*, p.170-1.
- 697 Voor een beschrijving van de uitbouw van beide havens zie **De Neve en Van Heezik** 2007, Binnenvaart en zeehavens. In Amsterdam ging het om het Oostelijk havengebied, de Petroleum-, Suez-, Coen-, West- (in de jaren 1920) en Amerikahaven.
- 698 **Arnoldus** 2003, Van stapelmarkt naar poort van Europa, p.198-90.
- 699 **Stal** 2005, Ruimtelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld p.30; **De Nijs** 2005, Economie, p.162; **Arnoldus** 2003, Van stapelmarkt naar poort van Europa, p.235.
- 700 **Corten en Jansen** 1997, Schaalvergroting van de industrie in Utrecht, p.268-72. Vanaf 1895 kwamen vanuit heel Nederland modern-industriële bedrijven voor de nationale markt naar Utrecht, vanwege de combinatie van spoorwegen en sinds 1895, het Merwedekanaal. Het ging vooral om metaal-, voedings- en genotsmiddelenindustrie. Zie eveneens van dezelfde auteurs *De staalreuzen*, p.272-74.
- 701 **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars** 1986, Het ontstaan van de Randstad.

Tussen 1870 en 1890 ging de verbetering van de vaart tussen de Noordzee en de Rijn (Duitsland) een nieuwe fase in: het Noordzeekanaal (1876) en het Merwedekanaal vervingen het Noordhollands kanaal en de Keulse Vaart (Zederik- en Merwedekanaal, 1893) en de Nieuwe Waterweg (1870) verving het Voornse Kanaal ([Afbeelding 6.2](#)). Daarmee werd de internationale vaart over Utrecht, Amsterdam en Rotterdam opnieuw verbeterd. Vanaf Amsterdam en Rotterdam werden, naast goederenvervoer, internationale lijndiensten naar Amerika en Indonesië voor het overzeese personenverkeer onderhouden.

Tegelijkertijd werd het spoorwegennetwerk tussen de negen steden geïntensiveerd door de aanleg van kruisende verbindingen. In 1870 was het mogelijk om via Gouda tussen Den Haag en Utrecht te reizen en in 1878 kon ook tussen Leiden en Utrecht rechtstreeks gereisd worden. Een derde short-cut tussen Amsterdam en Rotterdam kwam in 1889 via Breukelen tot stand. Rond 1900 was het spoorwegennet vrijwel af. In het begin van de 20ste eeuw werden nog enkele nieuwe verbindingen aangelegd waardoor het netwerk verdichtte. Dat gebeurde vooral in het noorden, tussen Amsterdam, Haarlem, Leiden en Utrecht.

Een groot deel van deze lijnen zou door concurrentie van het openbaar busvervoer in de jaren 1970 en 1980 totaal uit beeld verdwijnen. Dat proces startte al vanaf de jaren 1930 met de op personenvervoer gerichte stoomvaart. Tegelijkertijd werden de eerste autosnelwegen aangelegd. Voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog bestonden aanzetten tussen Amsterdam, Leiden en Den Haag (A4 en 44), Den Haag en Utrecht (A12), Rotterdam en Den Haag (A13) en Moerdijk (A16).

Het verschil in het bereik van de functionele profielen van de steden wordt weerspiegeld in hun uitbreidingen. Voor 1900 waren de uitbreidingen van Leiden, Delft en Gouda zeer bescheiden. Deze vonden vooral plaats in Den Haag, Utrecht, Rotterdam, Amsterdam en Haarlem.⁷⁰² Na 1900 nam de uitbreiding van het bebouwde oppervlak overal een vlucht, ofschoon niet overal in even sterke mate. Om de capaciteit van de Rotterdamse havens te vergroten en de bereikbaarheid ervan voor steeds grotere schepen zeker te stellen, werden de havens steeds verder in westelijke richting uitgebouwd. Dat gebeurde eveneens in Amsterdam, zij het minder spectaculair dan in Rotterdam.



Afbeelding 6.3

Schillenkaart waarop weergegeven de historische kernen tot 1850; in groen de uitbreidingen tussen 1850-1940; in rood de uitbreidingen tussen 1940-1970 en in paars de uitbreidingen van 1970-2000.

§ 6.1.3 Dienstverlening en suburbanisatie (vanaf circa 1950)

Op de bovenstaande kaart (Afbeelding 6.2) springt de enorme expansie van het bebouwde oppervlak in het oog. Als dan de schillenkaart ernaast gelegd wordt, valt op dat tot 1940 de grootste uitbreidingen direct grenzend aan de bestaande stad zijn gebouwd. Dat gebeurde te Rotterdam, Den Haag, Amsterdam, Utrecht en Haarlem. Maar grote uitbreidingen vonden eveneens daarbuiten plaats, bijvoorbeeld rond IJmuiden en langs de binnenduinrand. In de periode tot de jaren 1970 zijn de uitbreidingen rondom de grootste vijf steden eveneens fors – hoewel opvalt dat de expansie rondom Haarlem beperkt is vergeleken met die van bijvoorbeeld Delft of Leiden. Het meest opvallend is echter dat in de tussenliggende open gebieden flinke bouwactiviteiten gaande zijn: vooral bij Purmerend, Zoetermeer, Hoofddorp en Alphen aan de Rijn. Juist in de binnengebieden zette de expansie tussen 1970 en 2000 door, hoewel ook in de omgeving van Rotterdam en Utrecht doorgebouwd werd. In Rotterdam ging het mede om forse havenuitbreidingen in zee, het Europoortgebied. Ook in de omgeving van Gouda, Leiden en Dordrecht werd gebouwd, terwijl de expansie rondom Amsterdam, Den Haag en Delft veel bescheidener was. In de omgeving van Haarlem was het rustig.⁷⁰³

Tot 1940 was de expansie van het bebouwde oppervlak van (en rondom) de negen steden gepaard gegaan met aanzienlijke annexaties van buurgemeenten, hoewel dat niet voor alle steden in gelijke mate gold. In de periode tot 1970 breidde Amsterdam nauwelijks uit (alleen de Bijlmer werd bij de stad getrokken) en in Den Haag veranderde niets. De gemeentelijke territoria van Utrecht, Haarlem, Leiden, Gouda en Dordrecht werden wel vergroot, zij het niet zo spectaculair als in Rotterdam. Daar ging het voor een groot deel om expansie van de haven. Bij de annexaties tot 2000 kregen Amsterdam, Haarlem, Leiden, Delft en Den Haag (vrijwel) geen grondgebied erbij. Utrecht werd iets vergroot, maar vooral Dordrecht en Rotterdam verwierven grond. In Rotterdam ging het daarbij wederom vooral om havens. Met de uitbreiding van de Maasvlaktes in zee werd het bebouwde oppervlak tot 1970, maar ook daarna, gigantisch uitgebreid. In Amsterdam werd het havengebied na 1970 niet meer vergroot. De enorme expansie van het bebouwde oppervlak nam dus ook vooral buiten de steden grotere vormen aan, waarbij bovendien een toenemende specialisatie tussen woon- en werkgebieden optrad. Daarbij heeft vooral de toegenomen suburbanisatie – het vertrek van draagkrachtige inwoners uit de stad – veel aandacht getrokken.

703

Bijvoorbeeld in de provincie Utrecht breidden stadjes zoals Wijk bij Duurstede, IJsselstein en Montfoort na de Tweede Wereldoorlog fors uit, en na 1950 deden dorpen langs de Vecht dat ook. Sommige dorpen breidden in 1966 ook voor woningzoekenden buiten de gemeente uit, waarmee bijvoorbeeld het inwoneraantal van Maarssen tussen 1945 en 1988 verzesvoudigde. **Buiter en Jansen** 1997, Uitdijende steden en krimpend platteland, p.190-1.

Tot de eerste helft van de 20de eeuw had uitsortering van bewoners naar bestedingsvermogen nog vooral plaatsgevonden binnen de sterk expanderende stedelijke gebieden.⁷⁰⁴ Alleen in de omgeving van Haarlem (Bloemendaal), het Gooi, en Den Haag (Wassenaar, Voorburg) waren reeds enclaves van draagkrachtige forensen ontstaan. In de tweede helft van de eeuw nam dat fenomeen veel grotere vormen aan. Tussen 1950 en 1965 ontstonden uitgebreide woongebieden rondom de steden die doorgaans met de naam stadsgewest aangeduid worden.⁷⁰⁵ Die suburbanisatie nam tussen 1965 en 1980 de vorm aan van speciaal van overheidswege aangewezen groeikernen. Dat ging gepaard met bevolkingsdaling in de steden, waar minder draagkrachtige bevolkingsgroepen achterbleven. Dit fenomeen wordt wel als de *urban crisis* getypeerd en beleefde haar hoogtijdagen in de late jaren 1970 en 1980.⁷⁰⁶

Na 1960 kwam de uitbouw van de autosnelwegen goed op gang, waarbij ingezet werd op capaciteitsvergroting van bestaande wegen. Vanwege de concurrentie van autobussen, vrachtwagens en personenauto's verdwenen de meeste lokale spoor- en tramwegen, een enkele uitzondering zoals de lijn Gouda-Alphen daargelaten. In de jaren 1970 en 1980 werden sporadisch regionale spoorlijnen naar groeikernen aangelegd, zoals die van Amsterdam naar Almere en Lelystad (respectievelijk 1987 en 1988) en die van Den Haag naar Zoetermeer (1977). Waar wel spooruitbreidingen tot stand kwamen gebeurde dat met name in het kader van de internationale verbindingen, en dan vooral met betrekking tot de nationale luchthaven Schiphol. De lijn langs Leiden (1981) en de ringlijn rond Amsterdam (1978-2006) maakten het mogelijk om rechtstreeks naar de luchthaven te reizen zonder verplicht Amsterdam aan te doen. De hogesnelheidslijn naar Antwerpen, Brussel en Parijs stopt, naast te Rotterdam en Amsterdam, eveneens op Schiphol. En de Rotterdamse haven kreeg een extra traject voor goederentreinen naar Duitsland, de Betuwelijn.

704 **Van Engelsdorp-Gastelaars** 1993, Verstedelijking in Nederland na 1945.

705 Zie bijvoorbeeld **Abrahamse en Rutte** 2011, Verstedelijking in Nederland, vooral p.112-15. Van de vijfendertig grootste steden in Nederland typeren zij Apeldoorn, Hilversum, Emmen, Almere, Zoetermeer en de Haarlemmermeer als woonsteden. Voor het stadsgewest zie bijvoorbeeld **Fit** 1992, Inrichting en bestuur, p.11-8.

706 Zie voor de stedelijke crisis bijvoorbeeld **Musterd en de Pater** 2004, *Randstad internationaal*: zij plaatsen deze tussen 1937 en 1984. Tussen 1817 en 1920 was het groeiende aandeel van de Nederlandse bevolking in het westen nog uitsluitend toe te schrijven aan de groei van de steden. Tussen 1921 en 1936 groeiden deze alleen nog in absolute zin. (25%). Tussen 1937 en 1984 vielen deze steden ook in absolute zin terug. Zie eveneens **De Groot e.a.** 2011, *Stad en land*, onder andere p.10.

De schaalvergroting, aan het einde van de 19de eeuw ingezet, ging aldus een nieuwe fase in, waardoor kernsteden en randgemeenten door voortdurende specialisatie samensmolten tot stadsgewesten, die bijeengehouden werden door aanzienlijke stromen forensen.⁷⁰⁷ Binnen de stadsgewesten werd vooral de woonfunctie gedecentraliseerd, samen met een aantal daaraan gerelateerde diensten zoals verzorgende detailhandel, ziekenhuizen en scholen. De indruk die gewekt wordt is dat voor sommige steden de woonfunctie relatief belangrijker werd, hoewel de inwoneraantallen van alle steden in deze periode flink expandeerden.⁷⁰⁸ Zeker steden als Gouda, Dordrecht, Leiden, Haarlem en Delft lijken steeds meer regionale centra te zijn geworden die in de consumptievraag van de vele huishoudens in de omgeving voorzagen. Hun bevolking groeide zonder dat daarbij een evidente verandering in het bereik van de branchering optrad. Industrie werd minder belangrijk terwijl dienstverlening overal toenam, maar deze bleef vooral regionaal of nationaal georiënteerd. Zij combineerden een groeiende bevolking met het uitblijven van een evident op de buitenlandse markt gerichte industrie, zakelijke dienstverlening of een rol in de internationale logistiek. In de vier grote steden waar dat wel het geval was daalde of stagneerde de bevolking juist.

Hoe zagen de profielen van de grote drie eruit?⁷⁰⁹ In Rotterdam werd de economie na 1950 verbreed met een industriële, vooral petrochemische component. Nadat de door de oorlog zwaar beschadigde havens hersteld waren, industrialiseerde het Waterweggebied met de industrieterreinen Botlek, Europoort en Maasvlakte. In 1962 huisvestte de stad qua goederenoverslag de grootste haven ter wereld en ontwikkelde de olieraffinaderij zich sterk. Na de eerste vestiging in 1936 van een raffinaderij van de Bataafse Petroleum Maatschappij (nu: Shell) werden in de Petroleumhavens nog twee

707 **Fit** 1992, Inrichting en bestuur, p.11. Fit omschreef de vorming van het stadsgewest als volgt "(...) een heel lang lopend proces van uitplaatsing van stedelijke functies waardoor de geconcentreerde stad overgaat in een sterpatroon van centrale stad met satellieten. Het overheersend op de centrale stad gericht patroon van relaties binnen het stadsgewest verandert steeds meer in een kriskraspatroon naarmate steeds gevarieerder en hoogwaardiger functies in de satellieten terechtkomen. Daarbij worden de relaties tussen de satellieten steeds sterker. De uiterste consequentie van deze netwerkvorming is het oplossen van de stad in een overlappend stelsel van stadsgewesten (...) Daarbinnen is sprake van een veelheid van centra die op een steeds hoger niveau functioneren en steeds meer in een concurrerende verhouding komen te staan met de oorspronkelijke centrale steden." Voor de nieuwe dimensie die ontmenging, verdunning en verstrooiing in de 19de en 20ste eeuw ingingen, zie **De Pater** 1989, *Stedenland*.

708 Dit is wederom het gemakkelijkst te bereiken met behulp van een vergelijking tussen de historische stadsatlassen. Vergelijk **Van Schuppen** 2006, *Historische atlas Den Haag*; **Van de Laar en Van Jaarsveld** 2004, *Historische atlas Rotterdam*; **Renes** 2005, *Historische atlas Utrecht*; **Speet** 2010, *Historische atlas Amsterdam*; **Speet** 2006, *Historische atlas Haarlem*. Voor Gouda zie **Van den Berg en Sprokholt** 2002, Grenzen overschreden, p.495-525. Voor Delft zie **Mans en Van Winden** 1992, *Delft Architectuurgids*, en voor het aandeel van de TU-wijk zie **Mácel e.a.** 1994, Ontwikkeling van de TU-wijk. Voor Leiden zie **Van Maanen en Waal** 2004, De stedelijke ruimte, p.14-41.

709 Hiervoor heb ik gebruikgemaakt van **Arnoldus** 2003, Van stapelmarkt naar poort van Europa en **Musterd en De Pater** 1994, *Randstad internationaal*.

(Shell en Caltex/Chevron) en in de Europoort eveneens twee (Esso en Gulf) exemplaren gebouwd. Bijproducten van raffinage zoals benzine en asfalt werden ter plekke verwerkt tot plastic, verpakkingsmateriaal en verf. De olieraffinaderij stimuleerde zo de chemische industrie.⁷¹⁰

Den Haag werd juist weer een uitgesproken ambtenarenstad, waarbij het overheidsapparaat en de daarmee samenhangende diplomatieke vertegenwoordiging en internationale instellingen een vestigingsvoordeel boden aan bedrijven en huishoudens.⁷¹¹ Na 1945 breidde het ambtelijk apparaat in weliswaar alle steden flink uit, maar Den Haag spande de kroon. Daar bevonden zich naast de stedelijke overheid ook de provinciale instellingen en de nationale overheid met ministeries, adviesorganen en instellingen zoals het Centraal Planbureau, de Sociaal Economische Raad en het Centraal Bureau van de Statistiek. Vanaf de jaren 1950 verlieten enkele overheidsdiensten geheel of gedeeltelijk Den Haag.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de havenfunctie van Amsterdam, mede vanwege verlies van de koloniën, minder belangrijk als werkgever. Mede als gevolg van de deportatie van de Joodse bevolking verdween aldaar de diamantnijverheid, lange tijd een grote werkgever. In Amsterdam kwamen olieraffinaderij en petrochemie (ondanks de poging van Mobil vanaf 1968) in tegenstelling tot Rotterdam, niet van de grond; toen Mobil in 1982 Amsterdam verliet werd er alleen nog aardolie opgeslagen. Wel bleef bij IJmuiden de ijzer- en staalindustrie van de Hoogovens bestaan.⁷¹² Daar kwam bij dat de scheepsbouw in de jaren 1960 en 1970 verloren ging, een fenomeen dat overigens tegelijkertijd in Rotterdam optrad.⁷¹³ In beide steden verdwenen eveneens de lijndiensten voor de intercontinentale personenvaart. Deze werd namelijk in de jaren 1960 verdrongen door de burgerluchtvaart. Het verlies van de Amsterdamse haven werd dus gecompenseerd door de opkomst van luchthaven Schiphol als internationaal knooppunt in het vliegverkeer.

Voor de vierde stad, Utrecht, gold dat deze zich vooral tot centrum van nationale dienstverlening ontwikkelde. Daarnaast bezat Utrecht zeker sinds de jaren 1970 een

-
- 710 Tussen 1950 steeg het tonnage van Rotterdam van 20 naar 120 miljoen per jaar: de haven beheerste 90% van de totale Rijninvoer. Daarvoor werd de haven enorm uitgebreid, met in 1950 het Botlekgebied voor olie- en chemicaliëntankers, in 1958 de Europoort (voormalig Rozenburg) en in 1974 de Maasvlakte en de mond van Hoek van Holland. **De Neve en Van Heezik** 2007, Binnenvaart en zeehavens.
- 711 **Arnoldus** 2003, Van stapelmarkt naar poort van Europa, p.235-9; **Van Schuppen** 2006, *Historische atlas Den Haag*, p.54. **De Nijs** 2005, Economie, vooral de paragraaf Hof en overheidsbureaucratie als aanjagers van de stedelijke economie 1815-1850, p.151-6.
- 712 **Arnoldus** 2003, Van stapelmarkt naar poort van Europa, p.198-90.
- 713 **De Groot e.a.** 2011, *Stad en land*. Ook in Rotterdam kromp de scheepsbouw na 1965 en nog harder na 1975. **Van de Laar** 2000, *Stad van formaat*, p.517-8. Na 1962 hadden Zweden en Japan Nederland als scheepsbouwland verdrongen: de grote passagiersvaart liep ten einde en supertankers werden er niet gebouwd.

sterke rol als 'nationale' winkelstad.⁷¹⁴ Een deel van de ruimte die in de binnenstad ontstond, nadat vanaf de jaren 1960 de universiteit richting de speciaal aangelegde Buitenhof was vertrokken, werd ingevuld met winkels en dienstverlenende bedrijven. Op de locatie van het voormalige academisch ziekenhuis ontstond, in aansluiting met kantoor- en winkelcomplex Hoog Catharijne, een grootschalige kantorenzone.⁷¹⁵

In het algemeen werd grootschalige industrie minder belangrijk in de functionele profielen van alle steden, zeker na de oliecrises van 1973 en 1979. In plaats daarvan werden de dienstverlening en de overheid grotere werkgevers. In de twee decennia daarvoor was het juist de industrie geweest die expandeerde. Zo zou na het midden van de 20ste eeuw de metaalsector in Leiden de van oudsher dominante textielbranche passeren.⁷¹⁶ Een ander illustratief voorbeeld is Dordrecht. Ook hier was na het midden van de 20ste eeuw industrie nog dominant. Er was toenemende werkgelegenheid in de bouw, de metaalsector en de voedingsmiddelenindustrie, hoewel de dienstensector en met name de zakelijke dienstverlening en maatschappelijke diensten belangrijker werden.⁷¹⁷ In 1958 werd voor de overslag van olie en erts nog de Julianahaven geopend. Maar toen vanaf de jaren 1970 de industrie fors afnam terwijl tegelijkertijd het aandeel van de dienstensector juist spectaculair steeg, veranderde de structuur van het bedrijfsleven ingrijpend. De dienstensector was daarom een vangnet voor de beroepsbevolking. De verzorgingsfunctie van de stad werd belangrijker, maar de detailhandel ervoer wel steeds meer concurrentie vanuit Rotterdam. Ook de metaalnijverheid in Utrecht beleefde vanaf 1965 een kentering: de ene na de andere 'staalreus' verdween, en andere bedrijven weken ook regelmatig uit naar randgemeenten waar eveneens bedrijventerreinen werden aangelegd.⁷¹⁸

Desondanks lijkt dienstverlening, met name de nationaal en internationaal georiënteerde, vooral in de vier grootste steden geëxpandeerd te zijn. Vanaf het laatste decennium van de 20ste eeuw lijkt Amsterdam als centrum van internationale dienstverlening belangrijker te worden. In Amsterdam, Utrecht en hun directe omgeving bleek de werkgelegenheid op het gebied van dienstverlening veel harder te groeien dan elders in het westen van Nederland (ook ten opzichte van het nationale

-
- 714 Zie **Buiter en Jansen** 1997, Utrecht, winkelhart van Nederland, p.284-5. Het stadsbestuur maakte zich overigens ook sterk tegen concurrentie uit Zeist, Hilversum en Amsterdam met de aanleg van winkel- en kantorencomplex Hoog-Catharijne in 1973.
- 715 **Buiter en Jansen** 1997, Uitdijende steden en krimpend platteland, p.190-1.
- 716 **Smit** 2004, Leiden op stoom, p.72-81.
- 717 **Kooij en Sleebe** 2000, *Dordrecht 1813-2000*, p.121-9. Door de betere bus- en tramverbindingen raakten bijvoorbeeld Bolnes, Slikkerveer en Ridderkerk (op het eiland van IJsselmonde) op Rotterdam georiënteerd: dat gold eveneens voor Alblasserdam. Na de Tweede Wereldoorlog industrialiseerden eveneens plattelandsgemeenten in de omgeving.
- 718 **Corten en Jansen** 1997, Schaalvergroting van de industrie in Utrecht, p.268. Zie eveneens van dezelfde auteurs De staalreuzen, p.272-74.

gemiddelde).⁷¹⁹ Daarbij richtte Utrecht zich vooral op (management) consultancy-gerichte bedrijven en bouwkundig ontwerp, terwijl Amsterdam de internationale zakelijke dienstverlening monopoliseerde. Den Haag richtte zich vooral op publieke en semi-publieke instanties en Rotterdam op havengerelateerde diensten. Bedrijven in Utrecht en Den Haag manifesteren zich vooral op de nationale afzetmarkt. Hoewel Rotterdam qua logistiek en architectuur een internationaal bereik heeft, zijn het vooral Amsterdamse bedrijven die domineren op de Europese of wereldmarkt. Dat geldt vooral voor reclamebureaus en financiële dienstverleners.⁷²⁰ Vanaf de jaren 1980, maar vooral in het decennium daarna – kenterde ook het tij ten aanzien van de *urban crisis*; toen werden in verschillende steden bepaalde stadswijken herontdekt door nieuwe, draagkrachtige groepen bewoners, de *yuppies* en *dinkies*.⁷²¹ In de decennia rond de eeuwwisseling trad tot slot nog een accentverschuiving op in de functionele profielen van de steden, waarbij Amsterdam en Haarlem naar verhouding meer consumptieve activiteiten herbergden dan Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Leiden, waar de verhouding meer 50-50 was. In Dordrecht was de productiezijde juist dominantier.⁷²²

§ 6.1.4 Besluit

Als we terugkijken naar de verandering in de demografische hiërarchie in [hoofdstuk 2](#), dan valt op dat tot circa 1950 een zeer snelle bevolkingsexpansie samenhang met een profiel dat gericht was op de internationale of nationale commerciële en zakelijke dienstverlening, internationale doorvoer (scheepvaart), industrie, nationaal bestuurswezen en nationale distributie (spoor- en autowegen). Naar verhouding minder bevolkingsgroei – die toch nog heel fors was – hing meer samen met een regionale verzorgingsfunctie en industriële bedrijvigheid. Na 1950 ging een gunstige demografische ontwikkeling juist gelijk op met een regionale verzorgingsfunctie (waarin industrie verdween) en ging een nationale of internationale oriëntatie juist op met een afnemende of stagnerende bevolkingsontwikkeling. Willen we dus greep

719 **Hall en Pain** 2006, *The Polycentric Metropolis*, p.36-7, 97 en 138-40. Ook tussen 1996 en 2002 groeide het aantal banen in de dienstverlening met 41% in zowel Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, maar ook in de omgeving van Schiphol en de Haarlemmermeer. Amstelveen en de gemeente Haarlemmermeer huisvesten veel op logistiek gerichte dienstverlening; deze hebben naast een regionaal ook een opvallend internationaal bereik vanwege het nabijge Schiphol. **Deinema en Kloosterman** 2009, Culturele industrieën, p.219-24.

720 Ibidem, p.225.

721 **Van Engelsdorp-Gastelaars** 1993, Verstedelijking in Nederland na 1945. 'Yuppie' is het letterwoord voor *young urban professional*, 'Dinky' dat voor *double income no kids*.

722 **De Groot e.a.** 2011, *Stad en land*, p.79.

krijgen op de instrumenten die een soevereine overheid in deze periode kon hanteren om de functionele profielen van de steden te beïnvloeden, dan ligt het voor de hand om naar de economische context van deze branches te kijken. Andere economische activiteiten die in de moderne tijd hun stempel drukten op de functionele profielen van de steden waren de industrie en de dienstverlening. Daarnaast verdient het wonen, dat zich steeds meer verzelfstandigde van het werken, bijzondere aandacht.

Terugblikkend op verandering in de taakverdeling tussen steden in de voorgaande periodes valt overigens het volgende op: ook in de moderne tijd maakte die opnieuw een ronde van specialisatie door, zij het in een nieuwe vorm. In de middeleeuwen en de vroegmoderne tijd was het onderscheid tussen de specialisaties vooral gebaseerd op de verschillende takken van productie en bedrijvigheid. Maar in de moderne tijd ontstond de mogelijkheid om een niche te ontwikkelen die vooral op consumptiegerelateerde activiteiten (met name wonen) gericht was, een specialisatie die voorheen alleen voor regeringscentrum Den Haag weggelegd was. Eveneens lijkt het erop dat bij periodes van schaalvergroting voortdurend verdere specialisatie optrad, waarbij steeds nieuwe, hogere én lagere 'rangen' werden toegevoegd aan de stedelijke hiërarchie.



Afbeelding 6.4

De hoofdinfrastructuur in het gebied van de negen steden tegen 2000. De legenda bestaat achtereenvolgens uit trekvaarten uit de 17de en 18de eeuw (blauwe lijn); straatwegen uit de 17de en 18de eeuw (blauwe doorbroken lijn); spoortracés tot 1900 (zwarte lijn); spoortracés tussen 1900 en 2000 (rode lijn); spoortracés na 2000 (gele lijn); opgeheven spoortracés (doorbroken zwarte lijn) en spoortunnels (><). Te zien is dat spoor- en autosnelwegen van het Rijk in belangrijke mate een echo zijn van de waterinfrastructuur zoals die in de middeleeuwen en de vroegmoderne tijd is opgebouwd. De grote oost-west gerichte waterwegen uit het einde van de 19de eeuw (de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal) zijn echter wel een trendbreuk, omdat de waterwegen voor die tijd voornamelijk oost-west gericht geweest waren.

§ 6.2 Economische context

§ 6.2.1 De Industriële Revolutie

De afbakening van de te bespreken thematiek in deze periode heeft vooral te maken met de zeer grote verschillen tussen de steden, waarbij Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht een zekere internationale oriëntatie behielden terwijl Haarlem, Leiden, Delft, Gouda en Dordrecht veel meer een nationale of regionale oriëntatie ontwikkelden. Voor de eerste groep is de internationale context relevanter, maar daar staat tegenover dat in beide groepen de toestand op de binnenlandse markt een belangrijke rol speelde vanwege het toenemende belang van de verzorgingsfunctie in nationaal verband. Ik heb er daarom voor gekozen de nadruk te leggen op veranderingen op de binnenlandse markt. Uiteraard zal ik wederom aandacht besteden aan zaken die van belang waren voor de branches die hun stempel op de profielen drukten, bijvoorbeeld de industrie, maar zeker ook het wonen en de internationale dienstverlening.

Overal in Europa verhoogde de Industriële Revolutie de welvaart. Maar in Nederland brak de zogenoemde industrieelkapitalistische productiewijze voor Europese begrippen laat door en daarnaast was het in tegenstelling tot de algemene trend ook niet de nijverheid die de impuls daartoe gaf, maar de hernieuwde bloei van handel en havenbedrijf.⁷²³ Al vanaf het eerste kwart van de 19de eeuw werd de handel in Europa geleidelijk geliberaliseerd. Voor de handel over de Rijn was dat in 1868 een feit. Meer in het algemeen zette een liberaliseringsgolf in nadat Engeland in 1846, naar aanleiding van het uitbreken van een aardappelziekte, de *Corn Laws* had afgeschaft.⁷²⁴ Hiermee werden buitenlandse markten geopend voor Nederlandse landbouwproducten, en Rotterdam profiteerde door de graanhandel op Duitsland van Antwerpen over te nemen (mede omdat vanwege de liberalisering transport over water weer concurrerend was geworden ten opzichte van het spoor). De Duitse eenwording na 1870 en de groeiende doorvoerhandel van het industrialiserende Ruhrgebied boden daarvoor nieuwe kansen. Daar kwam bij dat na 1870 de voornaamste Nederlandse kolonie, Nederlands-Indië,

723 **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars** 1986, Het ontstaan van de Randstad.

724 **Arnoldus** 2003, Van stapelmarkt naar poort van Europa, in het bijzonder p.198-90. De *Corn Laws* of Graanwetten beschermden via importheffingen de binnenlandse graanproductie van Engeland tegen concurrentie van buitenlandse graan.

ook interessant werd voor particuliere investeerders. Deze ontwikkelingen gaven een impuls aan de nationale nijverheid.⁷²⁵

In de laatste twee decennia van de 19de eeuw traden er veranderingen op in de binnenlandse industriële oriëntatie: de industrie in Holland, die doorgaans kapitaalintensief was (zoals de hoogwaardige diamantindustrie en de drukkerij) en zich op de buitenlandse export met behulp van geïmporteerde grondstoffen (scheeps- en machinebouw) richtte, ging zich nu ook op de integrerende binnenlandse markt oriënteren.⁷²⁶ Daardoor verbreedde de economie in het westen zich. Dankzij de schaalvergroting op de binnenlandse markt was eveneens een grotere mate van ruimtelijke specialisatie mogelijk, een proces dat in de sociaal ruimtelijke wetenschappen als centrum-periferievorming bekend staat. Hiervan profiteerde het westen van Nederland na 1870. Dat kwam omdat gemechaniseerde industrie het beste gedijde op die plaatsen waar spoor- en waterwegen samenkwamen en na 1900 de industrie zich meer en meer concentreerde rondom zeehavens.⁷²⁷ In het algemeen zouden grote steden, vanwege de aanwezigheid van een goedkoop leger arbeidskrachten, maar ook doordat ze tegelijkertijd door de hoge concentratie van mensen en bedrijven zelf een goed bereikbare afzetmarkt waren, een vestigingsvoordeel gaan vormen.⁷²⁸

De economie bleef echter, zoals altijd, in belangrijke mate afhankelijk van de internationale handel. Al aan het begin van de 20ste eeuw bleek dat Nederland economisch sterk afhankelijk was van Duitsland.⁷²⁹ De blokkade van Frankrijk en Engeland (de Entente) tegen Duitsland gedurende de Eerste Wereldoorlog trof ook de doorvoerhandel van het neutrale Nederland. Na de beurskrach in 1929 schrompelde de internationale handel ineen door de snel opgetrokken tariefmuren. Daarbij werd zowel de industrie als de agrarische sector getroffen. Desondanks was de periode tussen

-
- 725 **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars** 1986, Het ontstaan van de Randstad.
- 726 Zie onder andere **Musterd en de Pater** 2004, *Randstad internationaal*; en voor meer achtergrond **Nijhof** 1986, Nederland industrieel.
- 727 Voor de concentratie in zeehavens zie naast **Musterd en de Pater** 2004, *Randstad internationaal* ook **Anderson** 1993, 'Infrastructure and the transformation'.
- 728 Andere gunstige vestigingsvoorwaarden voor gemechaniseerde industrie waren de aanwezigheid van fossiele brandstoffen en een groot reservoir van goedkope arbeid. Beide waren in het territorium van de negen steden niet voorhanden. Zij waren vanouds aangewezen op de turfwinning en de aanvoer van brandstof van elders en vanuit de Hollandse steden. In Holland was de ligging ten opzichte van waterinfrastructuur, aangevuld met het spoor, dan ook bepalend voor de groei van industrie. Daarbuiten ging het meer om de aanwezigheid van grote aantallen goedkope arbeidskrachten en de aanwezigheid van een functie als markt- en bestuurscentrum. **Abrahamse en Rutte** 2011, Verstedelijking in Nederland, naar **De Schmidt en Wever** 1987, *De Nederlandse industrie*. De Hollandse steden leden juist onder de relatief hoge salarissen. Zie bijvoorbeeld **Hohenberg en Lees** 1985, *The Making of Urban Europe*, en dan vooral p.179-247, voor een beeld van een gunstige context voor industriesteden.
- 729 **De Rooy** 1999, Een zoekende tijd.

circa 1880 en 1920 er één van economische vernieuwing, waarin de basisstructuur voor de lange 20ste eeuw gelegd werd, een eeuw die gekenmerkt zou worden door een ongekende expansie van de welvaart.⁷³⁰

De industriële groei en de verhoging van de welvaart zetten pas goed door na de Tweede Wereldoorlog. Na de stagnatie gedurende de Eerste Wereldoorlog, de crisis van de jaren 1930 en de Duitse bezetting herstelden de binnenlandse koopkracht en de buitenlandse vraag, wat weer stimulerend was voor de binnenlandse industrie.⁷³¹ Tussen 1948 en 1962 verdubbelde de industriële productie, waarbij de vier bedrijfstakken van de metaal-, chemie- en textielindustrie en de bouwnijverheid samen 90% van de werkgelegenheid vormden; het Nederlandse aandeel in de stijgende wereldhandel groeide meer dan proportioneel. Het bedrijfsleven maakte grote winsten en het rendement op de aandelen was hoger dan ooit.⁷³² In de jaren 1960 nam het NBP gemiddeld met ruim 5% toe. Sinds de Gouden Eeuw had Nederland niet meer zo'n snelle en langdurige welvaarts groei meegemaakt. Tussen 1963 en 1973 steeg de productiviteit bovendien het snelste van heel Europa, wat overigens grotendeels te danken was aan het aardgas bij Slochteren (sinds 1959), dat vooral voor de export werd bestemd.

De geleidelijk stijgende welvaart, die na 1960 gigantische vormen aannam, zorgde ervoor dat er steeds meer consumptiegoederen binnen het bereik van steeds meer mensen kwamen, waaronder transportmiddelen. Het resultaat was een verhoogde mobiliteit, waardoor men meer gevolg kon geven aan woonwensen, los van de plaats waar men werkte. De ruimtelijke uitsortering van woongroepen – naar inkomen en gezinssamenstelling – was in de eerste helft van de eeuw vooral nog voelbaar binnen de expanderende steden, maar daarna raakte ook het ommeland erbij betrokken: tussen 1950 en 1965 ontstonden stadsgewesten op basis van suburbanisatie. In de daaropvolgende fase van 1965 tot 1980 nam dat de vorm aan van groeikernen, officieel aangewezen plaatsen waar gehoor gegeven kon worden aan de massale suburbanisatiedrang van gezinnen, terwijl de steden zelf bewoond bleven door studenten, allochtonen en andere huishoudens die naar verhouding minder te besteden hadden.⁷³³ Hierdoor nam niet alleen de bevolkingsdichtheid af, maar ook de draagkracht. Vanaf de jaren 1980 kwam daar een einde aan vanwege de stedelijke woonvoorkeur van nieuwe soorten draagkrachtige huishoudens, een fenomeen

-
- 730 **Van Zanden** 1997, *Een klein land in de 20ste eeuw*, p.242-7. Daarna werd deze verder ontvouwd en uitgebouwd: "Grote concerns kwamen er niet meer bij, maar hun belang in de economie nam enorm toe. De vakbonden groeiden grotendeels in de breedte en breidden hun invloed uit; de staat nam steeds meer rollen op zich, maar tot kwalitatieve veranderingen kwam het niet meer".
- 731 **Kooij en Sleebe** 2000, *Dordrecht 1813-2000*, p.121-9.
- 732 **De Liagre Böhl** 1999, *Spanningen in de verzorgingsstaat*, p.265.
- 733 **Van Engelsdorp-Gastelaars** 1993, *Verstedelijking in Nederland na 1945*.

dat onder de term 'gentrification' bekendstaat.⁷³⁴ Gentrification komt vaker voor in stedelijke milieus waar veel culturele bedrijvigheid is. Om die reden zou dit fenomeen vanaf 1980 juist groots in Amsterdam optreden.

Als gevolg van de stijgende welvaart en de toegenomen mobiliteit extensiveerde het stedelijk grondgebruik.⁷³⁵ Dat betekende dat het aantal inwoners per hectare daalde – een trend die vanaf 1910 inzette – zodat er minder functies per hectare voorkwamen. We zagen reeds dat in 2000 36% van het nieuwbebouwde oppervlak van de negen steden voor bedrijventerreinen bestemd was en de rest voor woningbouw. Dat blijkbaar zo veel extra ruimte nodig was voor woningbouw kwam ten dele voort uit de groeiende bevolking, maar de afnemende woningbezetting speelde eveneens een grote rol. Het aantal personen per woning daalde tussen 1910 en 2000 van 4,5 naar maar liefst 2,1! Het gevolg was dat de huisvestingscapaciteit van de bestaande woningen daalde. Om die reden ontstond er een enorme vraag naar woningen, waarin vanwege de toegenomen mobiliteit op steeds langere afstanden van het werk kon worden voorzien. Om een vergelijkbare bevolkingsomvang vast te houden, moest er dus flink gebouwd worden. Naast deze toegenomen vraag naar woningen en transportmiddelen leidde de groeiende koopkracht op de binnenlandse markt eveneens tot een stijgende vraag naar andere consumptiegoederen zoals voedingsmiddelen, kleding en allerlei consumptieve diensten. In de steden was dit te zien aan het toenemende aantal winkels, horeca- en, uitgaansgelegenheden en dergelijke, dat ten koste ging van de woonfunctie.⁷³⁶ De opkomst van het grootwinkelbedrijf, vaak in de vorm van warenhuizen, was overigens reeds begonnen in de jaren 1930: de Utrechtse 'Winkel van Sinkel' opende bijvoorbeeld al in 1839, en de eerste Peek en Cloppenburg te Rotterdam in 1869. De echte detailhandelsrevolutie voor confectiekleding volgde pas na de Eerste Wereldoorlog. Gedurende de gehele 20ste eeuw groeiden daarnaast de culturele industrieën bovengemiddeld.⁷³⁷

734 Zie bijvoorbeeld **Van Engelsdorp-Gastelaars** 1999, Nieuwe trends in de verhuisbehoeften.

735 **Borger e.a.** 2011, Twaalf eeuwen transformatie, p.82.

736 **De Groot e.a.** 2010, *Stad en land*, o.a. p.10-11; **Wolffram** 2009, De moderne stad. Voor een goede beschrijving van de opkomst van moderne winkelzaken, zoals de kleinschalige detailhandel maar vooral ook het grootwinkelbedrijf met haar filiaalbedrijven en warenhuizen, zie **Buiter en Jansen** 1997, Handel en dienstverlening, p.278-84. Compleet met de oorsprong van C&A, Hema, AH, V&D enzovoorts.

737 **Deinema en Kloosterman** 2009, Culturele industrieën, p.203-5.

§ 6.2.2 Globalisering en tertiarisering

De introductie van de industriële productiewijze leidde dus uiteindelijk ook in Nederland tot stijgende welvaart, sterke bevolkingsgroei en daardoor de expansie van de binnenlandse markt. De verzorging van de binnenlandse bevolking bood aldus nieuwe kansen voor de stedelijke economieën. Om die reden is gesteld dat de krachtige stedelijke groei in West-Nederland tussen 1870 en 1990 een uitvloeisel was van zowel de concentratie van snelgroeiende industrieën en dienstverlenende instellingen aldaar, als van de tegelijkertijd afnemende werkgelegenheid in de landbouw.⁷³⁸ Daar werd ingespeeld op de behoeften van de groeiende binnenlandse markt en dus op de stijgende binnenlandse vraag. In die nationale taakverdeling zou sinds 1870 weinig veranderd zijn, want nog in de jaren 1990 onderscheidde het westen van Nederland zich door de relatieve nadruk op commerciële dienstverlening, groothandel en transport en (een in het algemeen) hoog aandeel in internationaal georiënteerde activiteiten.⁷³⁹

In het laatste kwart van de 20ste eeuw zou het aandeel van de dienstverlening binnen de werkgelegenheid in het westen van Nederland nog verder toenemen. De mogelijkheden voor een gunstige ontplooiing van de internationaal georiënteerde dienstverlening waren na 1950 binnen Europa dan ook gunstiger geworden. Binnen West-Europa had de angst voor Duitsland en voor een opleving van protectionisme gedurende de oliecrisis (1973-1974), geleid tot een gezamenlijk streven om handelsbarrières te slechten en samen te werken op economisch en politiek gebied. De internationale dienstensector had veel te winnen bij liberalisering van de West-Europese markten en een welvarend Duits achterland. Het aandeel van diensten in de Hollandse provincies (van 43% in 1965 naar 61% in 1984) nam in de tweede helft van de 20ste eeuw sterk toe ten koste van de nijverheid (van 40% in 1965 naar 23% in 1984) en de landbouw (van 6% in 1965 naar 3% in 1984). Tegelijkertijd werd ook de overheid een grotere werkverschaffer met een groei van 11 naar 13%. De werkgelegenheid nam vooral in de internationale dienstverlening toe, met als zwaartepunt de zee- en luchthavens van Rotterdam en Amsterdam.⁷⁴⁰

Deze tertiarisering van de economie zette vooral door na de oliecrises van de jaren 1970. In de jaren 1980 ging dat vergezeld van verdwijnende grootschalige industrie. Daarin was Nederland overigens niet uitzonderlijk. Overal in de geïndustrialiseerde landen verdwenen grootschalige industrieën vanwege te hoge loonkosten, om zich

738 **Van Engelsdorp-Gastelaars** 1999, *Nieuwe trends in de verhuisbehoeften*; zie ook **Deinema en Kloosterman** 2009, *Culturele industrieën*, p.225.

739 **Priemus en Van der Wusten** 1993, *Bestuurlijke en ruimtelijke inrichting*, p.174-93.

740 **Arnoldus** 2003, *Van stapelmarkt naar poort van Europa*, in het bijzonder p.198-90.

opnieuw te vestigen in vooral Azië. Dat gebeurde bijvoorbeeld met de textielindustrie. In die zin was er sinds de middeleeuwen opvallend weinig veranderd. Het verdwijnen van de arbeidsintensieve industrieën naar lagelonenlanden wordt doorgaans op het conto van de globalisering geschreven. Want door de vele technologische innovaties in de 19de en 20ste eeuw was er op internationale schaal schaalvergroting ontstaan waardoor een vergaande ruimtelijke specialisatie op wereldschaal mogelijk werd gemaakt. Dit zou in de tweede helft van de 20ste eeuw leiden tot de uitplaatsing van arbeidsintensieve industrie vanuit Europa en Amerika naar andere continenten.⁷⁴¹ Dit betekende echter niet dat de westerse landen met lege handen achterbleven. Als gevolg van de toenemende economische verweving op wereldschaal ontstond er eveneens een toenemende behoefte aan coördinerende zakelijke en commerciële dienstverlening. Dit zijn kennisintensieve economische sectoren die ook met relatief hoge salarissen nog rendabel zijn. Er wordt nogal eens gedaan alsof de overgang naar een postindustriële economie een radicale omslag was, vergelijkbaar met de Industriële Revolutie, waarin de productieverhoudingen als het ware radicaal omsloegen en een geheel nieuwe samenleving ontstond.⁷⁴² Het lijkt mij echter waarschijnlijker dat de industriële component eenvoudigweg verplaatst is naar lagelonenlanden en dat de coördinatie van de verspreide internationale productieprocessen plaatselijk meer werk genereert. In ieder geval hebben steden overal in de westerse wereld zich op min of meer succesvolle wijze geheroriënteerd van grootschalige industrie op (internationale) dienstverlening.

Sommige steden slaagden daar echter beter in dan andere. Sinds het baanbrekende werk van Sassen wordt aangenomen dat de globalisering en de heroriëntatie op een dienstengerichte economie vooral gedragen werd door grote steden, die hiervoor het juiste vestigingsklimaat boden.⁷⁴³ In Nederland maakten de steden in het westen als eerste de transitie door naar een postindustriële, op diensten gerichte economie.⁷⁴⁴ Terwijl de industriële activiteiten over de wereld verspreid raken, concentreert de dienstverlening zich in toenemende mate in een beperkt aantal zogenoemde

-
- 741 Zie voor een beschrijving en analyse van schaalvergroting als rode draad in de wereldgeschiedenis bijvoorbeeld **McNeill en McNeill** 2003, *The Human Web*, p.211-2.
- 742 Bijvoorbeeld in de golventheorie van Toffler volgens **Musterd en de Pater** 2004, *Randstad internationaal*. Toffler onderscheidde drie golven: die van de landbouw (adel, invloedssfeer van 'heren'), de industriële revolutie (fordistische productiewijze of 'industriële code') en het postfordisme of de flexibele specialisatie, waarbij diversificatie, variatie, optimalisatie, authenticiteit, decentralisatie, spreiding en immateriële zaken belangrijker worden). Een 'golf' is voelbaar in de economie, het onderwijs, de politiek, de organisatie van de ruimte, enzovoorts.
- 743 Zie bijvoorbeeld **Sassen** 2001, *The global city of Sassen* 2002, *Global networks, linked cities*. In het eerstgenoemde wordt de nadruk gelegd op trends in de wereldeconomie en de gevolgen voor de zogenoemde *global cities*; in de laatstgenoemde wijst ze op het afnemende belang van staten na de jaren 1980.
- 744 **Hall en Pain** 2006, *The Polycentric Metropolis*, p.138. De definitie komt van p.6-7.

wereldsteden, met daaronder een tweede rang van ongeveer twintig steden. Die geavanceerde dienstverlening valt uiteen in vier subgroepen: de eerste betreft vooral de financiële en zakelijke dienstverlening (bank- en verzekeringswezen, maar ook commerciële dienstverlening zoals advocaten- en accountancykantoren, reclame- en pr-bureaus, en designgeoriënteerde diensten zoals architectuur, civiele techniek, industrieel ontwerp en mode). De tweede groep betreft zogenoemde internationale en nationale *control and command*-gerichte activiteiten, zoals overheidsdiensten maar ook gerechtshoven en dergelijke. De derde groep zijn de creatieve en culturele industrieën, en de vierde betreft vooral het toerisme en de leisuresector, zowel zakelijk als privé, in de zin van hotels, restaurants, uitgaansgelegenheden en transport.

Als gevolg van de toegenomen concurrentie op wereldschaal zou bovendien op nationale schaal een neiging tot clustering van internationaal gerichte dienstverlening ontstaan.⁷⁴⁵ Hoewel niet helemaal helder is waarom de internationale dienstverlening zich juist in bepaalde steden concentreert, lijkt de aanwezigheid van een internationale luchthaven, die goed is aangesloten op andere infrastructuurnetwerken zoals het (internationale) spoor- en autowegennetwerk, een conditie *sine qua non* te zijn. Internationale vervoersknooppunten konden dan ook enorme *spin-off* effecten genereren, ook bij de havens van Rotterdam en de nationale luchthaven Schiphol: in een straal van zestig kilometer rond deze vervoersknooppunten ontstond in de jaren 1990 veel gerelateerde bedrijvigheid.⁷⁴⁶ Vooral bij de luchthaven was dat een relatief nieuw fenomeen. Pas vanaf de jaren 1960 was het vliegverkeer van en naar Nederland sterk toegenomen.⁷⁴⁷ In de jaren 1990 treden hier ook door Sassen genoemde economische activiteiten naar voren. Zo expandeerde de reclamewereld en was er sprake van een 'internetbubbel'.⁷⁴⁸ Beide branches concentreerden zich vooral in Amsterdam.⁷⁴⁹

Terugblikkend op deze paragraaf valt op dat de doorvoerhandel gericht op het Europese achterland en dan in het bijzonder Duitsland, grote mogelijkheden bood. Voor de ontplooiing van industrie was in toenemende mate naast de buitenlandse ook de binnenlandse afzetmarkt van belang. In alle gevallen vroeg de schaalvergroting om steeds grotere, ongehinderde verkeersstromen en dus om steeds meer infrastructuur van uiteenlopende soorten en typen. Dat gold voor grote waterwegen, maar ook voor spoor- en autowegen op verschillende schaalniveaus: internationaal, nationaal en zelfs regionaal. Deze maakten de processen van schaalvergroting, centrum-

745 Hall 2008, How polycentric are mega-city regions?, p.24-29.

746 Priemus en Van der Wusten 1993, *Bestuurlijke en ruimtelijke inrichting*, p.174-93.

747 Zie bijvoorbeeld Bouwens en Dierix 1996, *Schiphol*.

748 Zie bijvoorbeeld Röling 2011, *Advertising Amsterdam*.

749 Deinema en Kloosterman 2009, *Culturele industrieën*, bijvoorbeeld p.217.

periferievorming en ruimtelijke specialisatie mogelijk. Voor de clustering van internationale dienstverlening was eveneens de samenkomst van verschillende soorten infrastructuur, in het bijzonder van een vliegveld, een vereiste. Voor de woonfunctie was in toenemende mate de mogelijkheid van expansie van het bebouwd oppervlak noodzakelijk. De woonfunctie was op haar beurt gelieerd aan het draagvlak, en daarmee aan het voorzieningenniveau van plaatsen in Nederland.

§ 6.3 Politiek-bestuurlijke organisatie

§ 6.3.1 De eenheidsstaat (circa 1795-1900)

In de 19de en 20ste eeuw is er op het territorium van de negen steden een groot aantal veranderingen in de politiek-bestuurlijke organisatie opgetreden. Maar ondanks de grondige herinrichting van het staatsbestel die sinds het uiteenvallen van de Republiek in 1795 doorgevoerd is, werd met de staatsregeling van 1789 reeds vastgelegd dat de soevereiniteit van het provinciale naar het centrale niveau verplaatst werd. De soevereiniteit is sindsdien daar gebleven. Zo waren Utrecht en Holland na eeuwen geen aparte soevereiniteiten meer. Dat betekende echter niet dat daarmee de zogenoemde volkssoevereiniteit – het ideaal van de laat 18de eeuwse en vroeg 19de eeuwse revoluties – ook een feit was. Het hoogste gezag werd aan het begin van de 19de eeuw nog door een koning belichaamd. Pas na 1848 was definitief duidelijk waar de soevereiniteit lag, namelijk bij een democratisch gekozen volksvertegenwoordiging.

Na het midden van de 20ste eeuw zouden voor de politiek-bestuurlijke organisatie samenwerkingsverbanden binnen Europa steeds minder vrijblijvend worden. Het is niet te zeggen in hoeverre dat beperkingen oplegt aan het beleidsstreven van de nationale overheid of haar soevereiniteit, maar het is in ieder geval duidelijk dat ze steeds meer rekening moet houden met Europese richtlijnen waarin eenvormigheid van bestuur en beleid nagestreefd wordt. Dit is in ieder geval merkbaar in de liberalisering van het luchtverkeer en het openstellen van de interne Europese grenzen.

Tussen 1795 en het midden van de 19de eeuw is de wijze waarop de overheid op het territorium van de negen steden georganiseerd was herhaaldelijk ingrijpend veranderd. De voornaamste gebeurtenissen die het staatkundig bestel veranderden – met name de verhouding tussen de lokale, gewestelijke en centrale bestuurslichamen, de aanstelling van de bestuurders en de wijze waarop belastinggeld geïnd en verdeeld

werd – zijn de grondwet van 1814-1815 en de herziening daarvan in 1848.⁷⁵⁰ Bij de eerste werd na de Franse Tijd – waarin de voormalige Republiek tijdelijk bij Frankrijk was ingelijfd – het Koninkrijk der Nederlanden (het huidige België was daarbij inbegrepen) uitgeroepen, waarmee de uitbouw van een centraal bestuurd eenheidsstaat begon. Aan het hoofd stond een koning, een ambt dat sedertdien door een Oranjetelg wordt bekleed. De soevereiniteit van de provincies werd opgeheven en naar het centrale niveau gebracht, wat overigens bij de eerste Staatsregeling in 1798 eerder geprobeerd was.⁷⁵¹ In 1840 werd de provincie Holland definitief gesplitst in een noordelijk en een zuidelijk deel.⁷⁵²

Met de liberale grondwetsherziening van 1848 werd deze centraal bestuurd eenheidsstaat een parlementaire democratie, waarbij het koningshuis primair een ceremoniële rol kreeg. Een door middel van regelmatige verkiezingen samengesteld kabinet van ministers onder leiding van een premier bereidde voortaan de besluiten voor en legde deze ter goedkeuring voor aan een eveneens door verkiezingen samengestelde Tweede en Eerste Kamer. De soevereiniteit werd daarmee verplaatst naar een volksvertegenwoordiging (de volkssoevereiniteit) die vooralsnog via een stelsel van getrapte verkiezingen en op basis van censuskiesrecht (de belastingbijdrage bepaalde of men stemgerechtigd of verkiesbaar was) georganiseerd werd. De bovengenoemde herinrichting van het staatkundig bestel die bekend staat als het Huis van Thorbecke is sindsdien niet meer grondig gewijzigd. Wel werd na het midden van de 19de eeuw het districtenstelsel afgeschaft, het kiesrecht uitgebreid (beide rond 1914) en nam het aantal thema's waarvoor de overheid zich verantwoordelijk achtte enorm toe.⁷⁵³

Hoewel de organisatie van de soevereine overheid voor en na 1848 fundamenteel verschilde, kende ze in beide periodes een vergelijkbare problematiek: een grote publieke schuld, een in vergelijking met de buurlanden achterblijvende industriële ontwikkeling en een gebrek aan economisch bestaansrecht in brede zin. Het in 1815 uitgeroepen Verenigd Koninkrijk was feitelijk een bufferstaat tussen de grote mogendheden in Europa, die door krachten van buiten bijeengehouden werd.⁷⁵⁴ Zowel de koningen Willem I (1772-1843) en II (1792-1849) als de liberale kabinetten die na 1848 aan de macht kwamen, hebben de oplossing gezocht in de stimulering van de industrie, de economische eenwording van het nationale territorium, het bevorderen van het

-
- 750 Ijkkpunten staatsbestel naar **Wagenaar en Van Engelsdorp-Gastelaars** 1986, Het ontstaan van de Randstad.
- 751 **Te Velde** 1999, Van grondwet tot grondwet, en **Aerts** 1999, Een staat in verbouwing.
- 752 **De Nijs** 2003, Politiek en openbaar bestuur.
- 753 **De Rooy** 1999, Een zoekende tijd, p.85. 1915 was in die zin een bijzonder jaar: toen werden zowel het algemeen kiesrecht voor mannen (passief voor vrouwen) als de afschaffing van het districtenstelsel en de invoering van evenredige vertegenwoordiging een feit.
- 754 **Stuurman** 1995, *Staatsvorming en politieke theorie*, in het bijzonder Van de zeventiende eeuw tot op heden, p.88-166.

binnenlandse en buitenlandse verkeer en de vergroting van de bevoegdheden van het centrale rijksbestuur ten opzichte van de gewestelijke en lokale bestuursniveaus.⁷⁵⁵

Desondanks zaten er grote verschillen in de wijze waarop beide koningen en de liberale kabinetten deze doelen nastreefden.⁷⁵⁶ De interventionistische politiek van vooral koning Willem I streefde ernaar traditionele elementen met centralistische maatregelen te verzoenen.⁷⁵⁷ Enerzijds probeerde hij via de aanleg van kanalen op rijkskosten de economische eenheid in zijn koninkrijk te stimuleren, anderzijds poogde hij via subsidies – voor de afscheiding in 1830 vooral in België – industriële bedrijvigheid te stimuleren. Zijn industrialisatiepolitiek steunde zwaar op de koloniale afzetmarkt van Nederlands-Indië (Suriname was blijkbaar minder interessant). Via de oprichting van een staatsbedrijf in 1824, de Nederlandse Handel Maatschappij (NHM) die het monopolie op de handel met de kolonie had, beheerste de koning het handelsverkeer tussen zijn koninkrijk en Indonesië. De Nederlandse industrie had zo een gegarandeerde toevoer van grondstoffen uit en eveneens een gegarandeerde afzet in de kolonie. Ook via de oprichting van andere rijksinstellingen – zoals de rijksopleidingen voor ingenieurs, de Nederlandse Bank (1814) – werd gepoogd meer eenheid in het koninkrijk te verkrijgen.

Dit werd gecombineerd met meer traditionele elementen, zoals pogingen om de stapelmarkt in Amsterdam te herstellen, of om een monopolie op de Rijnvaart – tussen het industriële Ruhrgebied en Engeland – te verkrijgen. Ook de instelling van een zogenoemd onvrij territorium bij de aanleg van het Noordhollands Kanaal in Den Helder, om te voorkomen dat Amsterdam concurrentie zou krijgen, was een traditioneel element.⁷⁵⁸ Deze pogingen en maatregelen hadden geen succes. De Rijnvaart werd geliberaliseerd en de subsidies bleken in 1840 onbetaalbaar te zijn geworden.⁷⁵⁹ In het revolutiejaar 1848, toen elders in Europa bloedige volksopstanden tegen het zittende bewind uitbraken, zag de koning zich genoodzaakt in te stemmen met een nieuwe grondwet en plaats te maken voor een gekozen regering met ministers die verantwoording schuldig waren aan het parlement.⁷⁶⁰

-
- 755 Voor de vergelijking van het beleid van de koningen voor 1848 en de liberale kabinetten heb ik gebruikgemaakt van Te Velde 1999, Van grondwet tot grondwet, Aerts 1999, Een staat in verbouwing en Knippenberg en De Pater 1988, De eenwording van Nederland. Als andere bronnen zijn gebruikt of er sprake is van een rechtstreeks overgenomen uitspraak, is dat vermeld in de vorm van een voetnoot.
- 756 Zie bijvoorbeeld **Van Zanden en Van Riel** 2000, *Staat, instituties en economische ontwikkeling*, vooral p.17-25 en 415-19.
- 757 De term 'interventionistische politiek' voor het beleid van Willem I is van **Van Zanden** 1997, *Een klein land in de 20ste eeuw*, p.242-7. Zie verder **Arnoldus** 2003, Van stapelmarkt naar poort van Europa, p.198-90.
- 758 **Van der Woud** 2007, *Een nieuwe wereld*, p. 277.
- 759 **Arnoldus** 2003, Van stapelmarkt naar poort van Europa, p.189-91.
- 760 **Stuurman** 1995, *Staatsvorming en politieke theorie*, p.88-166.

Na de grondwetswijziging van 1848 gingen de liberale kabinetten onder leiding van Thorbecke een heel andere koers varen. De liberale economische politiek stimuleerde het particulier initiatief en richtte zich op de verwijdering van bestuurlijke obstakels die de economische eenwording van het nationale territorium belemmerden. Die obstakels waren vooral tollens, tariefmuren en accijnzen die door de verschillende lokale overheden – maar met name door plaatsen met stadsrecht – naar eigen inzicht geheven werden.⁷⁶¹ Bij het opheffen van deze oude voorkeursposities hoorde een andere inrichting van het staatsbestel, waarin de verhoudingen tussen lokale en gewestelijke overheden met het Rijk opnieuw geregeld werden. De Gemeentewet van 1850 hief het traditionele onderscheid tussen stad en land op. Alle gemeenten kregen dezelfde rechten en plichten, waarmee alle oude voorrechten en belemmeringen, zoals stads- en stapelrechten en onvrij territorium, in een klap van tafel waren geveegd. De gemeenten verloren ook hun financiële autonomie, omdat ze beperkt werden in het verwerven van inkomsten. Dat gold uiteraard vooral voor de gemeenten die stadsrechten hadden bezeten.⁷⁶² Ook was men niet langer verplicht om in een stemhebbende stad te wonen om verkiesbaar te zijn. Daarmee verloor het stedelijke patriciaat in Holland, de machtige oligarchieën die tijdens de Republiek hun stempel op de gewestelijke en staatse politiek hadden gedrukt, hun invloed.⁷⁶³ De Gemeentewet voorzag eveneens in de mogelijkheid om diensten gemeentewerken in te richten, die het onderhoud en beheer van publieke werken voor hun rekening namen.

De belastingverlagingen, de afschaffing van subsidies, de vermindering van de staatsschuld en de bezuinigingen op niet noodzakelijk geachte uitgaven, kwamen ten gunste van de door de liberalen zo gewenste vrijhandelspolitiek.⁷⁶⁴ Het doel was om het particulier initiatief op de binnenlandse markt en in Nederlands-Indië (dat in 1870 opengesteld werd voor particuliere investeerders) te stimuleren. De overheid paste een terughoudende opstelling. Dat gold aanvankelijk ook bij infrastructurele werken als water-, spoor-, straat- en tramwegen. Toen het gewenste particulier initiatief uitbleef, zag de overheid zich genoodzaakt om vaker zelf het initiatief te nemen of financieel bij te springen. Dat gold bijvoorbeeld voor de staatsspoorwegen. Met de Spoorwegwet van 1860 nam de rijksoverheid de verantwoordelijkheid op zich om een onderling samenhangend spoornetwerk tot stand te brengen. In 1863 werd de M.E.S.S. opgericht, een particuliere organisatie die van staatswege aangelegde trajecten diende te exploiteren. Ook de grote waterwegen tussen Duitsland en de

761 **Knippenberg en De Pater** 1988, *De eenwording van Nederland*.

762 **De Nijs** 2003, *Politiek en openbaar bestuur*; zie eveneens **'t Hart en Van der Heijden** 2009, *Stadslucht maakt vrij*.

763 **Te Velde** 1999, *Van grondwet tot grondwet*.

764 **Van Zanden** 1997, *Een klein land in de 20^{ste} eeuw*, p.242-7.

Noordzee, via Rotterdam en Amsterdam, mochten zich in een grote interesse van het Rijk verheugen.⁷⁶⁵ De aanleg van de Nieuwe Waterweg werd zelfs door het Rijk geïnitieerd en betaald.

Toen het liberale programma rond circa 1870 na dertig jaar hervormingen *grosso modo* uitgevoerd was, namen politieke partijen (zoals de radicale links-liberalen en de socialisten) die juist een vergroting van overheidsinvloed op tal van terreinen voorstonden het initiatief over.⁷⁶⁶ Na dertig jaar vrijhandelspolitiek hadden de liberalen geen afdoende oplossingen voor de ‘sociale kwestie’: de armoede en exploitatie van de werkende bevolking. Het Kinderwetje van Van Houten uit 1874, dat kinderarbeid verbood, was in die zin een keerpunt.

§ 6.3.2 De verzorgingsstaat (circa 1900-2000)

Voor na 1900 zou het Rijk steeds meer verantwoordelijkheden op zich gaan nemen. Bij de bespreking van de opkomst van de verzorgingsstaat wordt doorgaans veel aandacht besteed aan maatschappelijke vraagstukken. Op zeer veel vlakken zou de burger te maken krijgen met een goedbedoelende maar bemoeizuchtige overheid.⁷⁶⁷ Zo maakte het Rijk zich verantwoordelijk voor de sociale zekerheid. Een ongekend hoogtepunt was de in 1965 uitgevaardigde Algemene Bijstandswet.⁷⁶⁸ Met de uitbreiding van het aantal thema’s waarover de overheid een standpunt innam (en daarmee eveneens verantwoordelijkheid), groeide ook het aantal diensten en sectoraal georganiseerde ministeries. En omdat de provincies en gemeenten voor een groot deel verantwoordelijk waren voor de uitvoering van centraal besloten beleidsdoelen werden zij ook steeds grotere werkgevers.

Sinds de Gemeentewet van 1850 had het laagste overheidsniveau een dualistische rol gekregen. De officiële motivatie was de vergroting van de gemeentelijke vrijheid, maar tegelijkertijd hadden de gemeenten een sterk uitvoerende taak gekregen voor op Rijksniveau neergelegde beleidsdoelen.⁷⁶⁹ Daarvoor was veel geld nodig. En dat hadden de gemeenten niet of nauwelijks. In 1929 werd daarom het Gemeentefonds opgericht. Een serie hervormingen in de wijze waarop belastingen geïnd werden had

765 Van der Woud 2007, *Een nieuwe wereld*, p.253-67.

766 Van Zanden 1997, *Een klein land in de 20^{ste} eeuw*.

767 Knippenberg en De Pater 1988, *De eenwording van Nederland*.

768 De Liagre Böhl 1999, *Spanningen in de verzorgingsstaat*.

769 Knippenberg en De Pater 1988, *De eenwording van Nederland*.

namelijk niet alleen geleid tot een standaardisering van de lokale heffingen, maar ook tot een relatieve toename van de rijksbelastingen ten op zichte van de gemeentelijke belastingen. De gemeenten betaalden niet langer zelf een bijdrage aan de centrale overheid, maar ontvingen geld van het Rijk dat rechtstreeks door de nationale belastingdienst geïnd was.⁷⁷⁰ Daarmee was de eeuwenoude taakverdeling omgedraaid en behoorde de financiële autonomie van de gemeente tot het verleden.

Het proces waarin de overheid steeds meer taken op zich nam begon al voor de Tweede Wereldoorlog en versnelde erna spectaculair. Een van de thema's die nog aan het begin van de 20ste eeuw tot onderwerp van politieke besluitvorming werd gemaakt, was bijvoorbeeld de snelle expansie van de steden en hun randgemeenten.⁷⁷¹ Aanvankelijk ging dat vooral via wetgeving door het Rijk, zoals de Woningwet van 1901. Die stelde feitelijk kwaliteitseisen aan de te bouwen woningen door gemeenten te verplichten toetsbare uitbreidingsplannen te maken. In 1921 en 1931 werd de wet aangepast. Gemeenten die kampten met een sterke groei van het bebouwde oppervlak werden verplicht bestemmingsplannen op te stellen. De functies van het nieuw te bebouwen gebied moesten daarin nauwkeurig worden vastgelegd. De wet- en regelgeving waren gericht op het beschermen van de open agrarische of natuurgebieden en op de beteugeling van de snelgroeiende steden. Ze waren van begin af aan gericht op de belemmering van de totstandkoming van industriële steden.⁷⁷² Ook met betrekking tot de stimulering van de industrie bleef het Rijk proactief. Zo werd in 1918 met staatssteun het ontbrekende element voor de ontwikkeling van een Nederlandse ijzerertsindustrie opgericht: de Hoogovens.

Met betrekking tot de internationale politiek werd een neutrale koers gevolgd. Reden was dat de Nederlandse economie grotendeels afhankelijk was van im- en export, vooral vanuit en naar Duitsland.⁷⁷³ Na 1914 was het politieke klimaat binnen Europa langdurig instabiel. Toch kon de neutrale opstelling niet voorkomen dat Nederland tussen 1940 en 1945 door Duitsland werd bezet.

De Tweede Wereldoorlog veroorzaakte dusdanige economische schade dat het Rijk na de bevrijding een dirigistische politiek voerde, gericht op verbreding van de economie door stimulering van de industrie.⁷⁷⁴ Zelden had de overheid zo'n paternalistische houding aangenomen. Het geloof in maakbaarheid van de samenleving was dan ook groot. Door het verlies van de koloniën was koloniale handel

770 De Nijs 2003, Politiek en openbaar bestuur.

771 Borger e.a. 2011, Twaalf eeuwen transformatie.

772 Bosma 1993, *Ruimte voor een nieuwe tijd*.

773 De Rooy 1999, Een zoekende tijd 1913-1949.

774 Arnoldus 2003, Van stapelmarkt naar poort van Europa, p.197-8, 201-4. In 1945 riepen Soekarno en Hatta de onafhankelijkheid uit in Indonesië.

uiteraard niet meer mogelijk. Dit moest gecompenseerd worden door meer export van industrieel vervaardigde producten. Het actieve industrialisatiebeleid van de jaren 1950 werd gesteund door een geleide loonpolitiek (die in grote mate bijdroeg aan het Nederlandse *Wirtschaftswunder*). De lonen werden tussen 1945 en 1963 kunstmatig laag gehouden. Toen die politiek werd losgelaten, volgde een explosieve toename van de lonen en de welvaart.

Op basis van de Marshallhulp werd tussen 1945 en 1951 een aantal industrialisatienota's uitgevaardigd waarin het Rijk ernaar streefde de industrie regionaal te spreiden.⁷⁷⁵ Dat was ingegeven door de dalende werkgelegenheid in de landbouw enerzijds en de zorg voor te zware druk op de ruimte in de Randstad anderzijds, zoals het dichtbevolkte en meest verstedelijkte deel van Nederland sinds de jaren 1950 was gaan heten.⁷⁷⁶ De vrees voor onbeperkte verstedelijking in het westen, die in de eerste helft van de eeuw al geleid had tot wetgeving ten aanzien van de uitbreiding van het bebouwde oppervlak, leidde tot het formuleren van nationaal ruimtelijk beleid.⁷⁷⁷ Op hoofdlijnen betekende dit dat van rijkswegen bouwbeperkingen opgelegd werden, terwijl op centraal daartoe aangewezen locaties via subsidies bebouwing juist gestimuleerd werd. Binnen de verzorgingsstaat functioneerde deze ruimtelijke ordening als een instrument voor de verdeling van de nationale welvaart.⁷⁷⁸ Industrieverstiging buiten het westen werd gestimuleerd met subsidies en de uitwaartse ontwikkeling van de Randstad met behulp van zogenoemde groeikernen (of overloopgebieden). Dat laatste ging gepaard met de contingentering van woningproductie. Dit betekende dat het Rijk de te realiseren bouwvolumes berekende en de provincie haar deel vervolgens in de vorm van woningbouwcontingenten naar gemeenten verdeelde.⁷⁷⁹

De ruimtelijke ordening was echter vooral succesvol in combinatie met andere sectorale doelen waarvoor het Rijk eveneens beleid maakte. Dat gold allereerst voor de genoemde centraal georganiseerde volkshuisvesting. Doel was de enorme woningnood na de oorlog te ledigen. Ruimtelijke ordening werd echter eveneens gecombineerd met beleid ten aanzien van verkeer en vervoer. Dat was bijvoorbeeld het geval bij de aanleg van rijkssnelwegen voor de personenauto en vrachtwagen, vervoersmiddelen die een ongekend snelle opmars maakten. Ook ten aanzien van het luchtverkeer (de burgerluchtvaart) die vanaf de jaren 1960 binnen het bereik van steeds meer mensen

775 De Liagre Böhl 1999, Spanningen in de verzorgingsstaat.

776 Voor de oorsprong en het in zwang raken van de benaming Randstad, zie bijvoorbeeld Engel 2005, Randstad in kaart.

777 Van der Burg 2004, Ruimtelijk beleid op nationaal niveau; zie ook Bosma en Wagenaar 1993, *Een geruisloze doorbraak*.

778 Berger e.a. 2011, Twaalf eeuwen transformatie, p.82-4.

779 De Nijs 2003, Politiek en openbaar bestuur.

kwam, meende het Rijk een verantwoordelijkheid te hebben. Terwijl particuliere vliegvelden nog in de jaren 1930 als een gemeentelijke verantwoordelijkheid werden gezien, werd Schiphol in 1958 aangewezen als nationale luchthaven.⁷⁸⁰

Veel verantwoordelijkheden moesten op het laagste overheidsniveau, dus de gemeente, tot uitvoering komen. Daarvoor ontstond een omvangrijke stroom van geormerkt rijksgeld in de vorm van zogenoemde doeluitkeringen naast de uitkeringen uit het Gemeentefonds. De afhankelijkheid van rijksgeld leidde bij de gemeenten met hun expanderende ambtenarenapparaat tot een receptieve bestuurscultuur, waarbij de inzet van gemeenten zich vooral richtte op het verkrijgen van zo veel mogelijk fondsen van het Rijk.⁷⁸¹

Een dergelijke grote Rijksinvloed kon alleen succesvol zijn zolang de middelen daarvoor bestonden. De ongekende expansie van het BNP in de jaren 1960 en de aardgasbaten uit Slochteren (ontdekt in 1959) hadden dit mogelijk gemaakt.⁷⁸² Na een periode van relatieve economische neergang vanaf de oliecrisis in 1973 (tot circa 1983) werd vanaf de eerste helft van de jaren 1980 gestart met een reeks neoliberale experimenten die het begin van een langdurig institutioneel hervormingsproces vormden.⁷⁸³ In 1993 werden de staatsspoorwegen geprivatiseerd en met de bruteringsoperatie van de woningcorporaties in 1995 – en daarmee de privatisering van de woningmarkt – werd een van de grootste centrale overheidsinstrumenten overboord gezet.⁷⁸⁴

§ 6.3.3 Besluit: moderne competitieve voordelen

Evenals in de voorgaande periodes was (1) infrastructuur belangrijk voor de concurrentiepositie van de steden, zij het dat het nu om veel meer soorten ging dan daarvoor het geval was, zoals vaarwegen, spoorwegen, autosnelwegen en luchtvaart, met daarbinnen een toenemend onderscheid tussen regionaal, nationaal en internationaal gericht verkeer van goederen en/of personen. Ook stelde de soevereine overheid zich gedurende de gehele moderne tijd in toenemende mate actief op ten aanzien van de verschillende soorten infrastructuur.

780 **Borger e.a.** 2011, *Twaalf eeuwen transformatie*, p.88.

781 **W.R.R.** 1990, *Van de stad en de rand*.

782 **De Liagre Böhl** 1999, *Spanningen in de verzorgingsstaat*. In de jaren 1960 groeide het NBP gemiddeld met 5% en tussen 1963 en 1973 had Nederland de snelste productiviteitsgroei in heel Europa. Sinds de Gouden Eeuw had Nederland niet meer zo'n snelle en langdurige groei van zijn welvaart meegemaakt.

783 **Van Zanden** 1997, *Een klein land in de 20ste eeuw*.

784 **Borger e.a.** 2011, *Twaalf eeuwen transformatie*, p.84.

Naast deze fysiek tastbare infrastructuur heeft de soevereine overheid waarschijnlijk een rol gespeeld bij de totstandkoming van communicatienetwerken (telegraaf, telefoon, glasvezelkabels). Vanaf het laatste kwart van de 19de eeuw maken zij zich los van de transportnetwerken. In het verlengde daarvan ontstonden energienetwerken (gas en elektriciteit). Die lijken echter vooral in handen geweest te zijn van gemeentelijke en later – vóór de verkoop van energiebedrijven – van de provinciale overheden. Omdat communicatie- en energienetwerken in de vorige periodes veel minder een rol speelden als competitieve voordelen, heb ik ervoor gekozen deze bij de bespreking daarvan buiten beeld te laten. Ik concentreer mij op de verbindende infrastructuur van water- spoor- en autosnelwegen, zee- en luchthavens en op de rol die de soevereine overheid daarbij speelde. (2) Industriebeleid lijkt eveneens een permanente factor te zijn geweest in het handelen van de soevereine overheid. Daarnaast hadden gemechaniseerde industriële activiteiten een belangrijke invloed op de functionele profielen van de meeste steden. Ook binnen de maatregelen die de soevereine overheid met betrekking tot industrie heeft genomen, wijs ik competitieve voor- en nadelen aan.

Daarnaast breidden, vooral door het toegenomen takenpakket van de overheid, (3) de overheidsdiensten in aantal en omvang belangrijk uit. Zowel de centrale als de provinciale en gemeentelijke overheden werden steeds grotere werkgevers. Naast ministeries en andere ondersteunende diensten waren er overheidsbedrijven als de Nederlandse Handels Maatschappij (NHM) en de Staatsspoorwegen. In de eerste paragraaf van dit hoofdstuk bleek dat de rijksuniversiteiten en andere door de centrale overheid opgerichte diensten een belangrijk stempel drukten op de functionele profielen van vooral Leiden, Delft en Utrecht. Een nadere blik op de rol en distributie van dergelijke overheidsinstellingen als competitief voordeel in de functionele profielen van de steden en de rol van de nationale overheid daarin, is dus geboden.

Verder zagen we dat, na een periode waarin de inwoneraantallen van alle steden zeer sterk stegen, vanaf het midden van de 20ste eeuw de woonfunctie in de functionele taakverdeling in enkele steden relatief belangrijker werd terwijl tegelijkertijd deze in andere juist afnam. Ondertussen bemoeide het Rijk zich, vanaf circa 1900, actief met de volkshuisvesting. Dat pleit ervoor om (4) volkshuisvesting en woonbeleid voor de gehele periode nader te analyseren als competitief voordeel. Na het midden van de 20ste eeuw ging volkshuisvesting vaak hand in hand met (5) ruimtelijkeordeningsbeleid van rijkswege. Het voorzien in de woonvraag was vanwege de huishoudenverdunding bovendien sterk afhankelijk van de mogelijkheid om het bebouwde oppervlak te kunnen vergroten. Vanwege de bouwbeperkingen die de nationale ruimtelijke ordening (6) oplegde, ligt het, ondanks de overlap met de volkshuisvesting, voor de hand om deze als competitief voordeel apart te bespreken. Ik leg daarbij de nadruk op de visies op steden en verstedelijking in het ruimtelijkeordeningsbeleid. Overlap met andere competitieve voordelen zal regelmatig optreden, omdat de ruimtelijke ordening nu eenmaal sterk afhankelijk was van allianties met andere beleidssectoren.

Tot slot besteed ik wederom aandacht aan competitieve nadelen. Omdat de mogelijkheid om inwoners te behouden via de huishoudenverdunding beperkt kon worden door (7) bouwbeperkingen van rijkswege, zullen deze hier in ieder geval ter sprake komen. Vanzelfsprekend sta ik ook stil bij een onevenwichtige verdeling van competitieve voordelen, bijvoorbeeld als deze duidelijk ten koste ging van andere steden.

In vergelijking met de competitieve voordelen van de vroegmoderne tijd valt overigens op dat internationale handelspolitiek – en zeker handelsoorlogen – veel minder een rol spelen. Uiteraard deden internationale handelsbetrekkingen er nog wel toe (getuige de internationale oriëntatie van Amsterdam en Rotterdam), maar handelsoorlogen zaten er niet meer in. Nederland was als kleine mogendheid aangewezen op samenwerking met andere staten, en volgde een doorgaans succesvolle neutraliteitspolitiek. Internationale betrekkingen speelden voor veel van de kleinere steden, zeker in vergelijking met de vorige periode, nauwelijks meer een directe rol. De verzorging van huishoudens op de binnenlandse markt was doorslaggevend.

Ten tweede valt op dat de soevereine overheid haar best heeft gedaan om de in de middeleeuwen ontstane voorkeursposities geheel op te heffen. Deze waren ontstaan, op basis van exclusief op de concurrentiepositie van een of enkele steden gerichte competitieve voordelen zoals tolvrijheden, stads- en stapelrechten. In de vroegmoderne tijd waren deze voorkeursposities weliswaar niet uitgebreid maar wel gehandhaafd. Pas in de moderne tijd werden ze ontmanteld.

§ 6.4 Competitieve voordelen

§ 6.4.1 Financiering van infrastructuur

Op hoofdlijnen geldt dat de soevereine overheid – het Rijk – vanaf de Staatsregeling van 1798 stapsgewijs steeds actiever zou gaan optreden met betrekking tot zowel de aanleg als het onderhoud van infrastructuur, waarbij ze zich steeds genoodzaakt zag vanwege de opkomst van nieuwe vormen van transport meer verantwoordelijkheden op zich te nemen. Daarmee werd ze een steeds grotere verstrekker van competitieve voordelen. Dat gebeurde echter niet van de ene op de andere dag. In de eerste helft van de 19de eeuw zag koning Willem I de aanleg van nationaal en internationaal verbindende vaarwegen als een rijksverantwoordelijkheid. Zo financierde hij met geld dat eigenlijk voor de marine

was bestemd de aanleg van het Noordhollands Kanaal tussen 1819 en 1924.⁷⁸⁵ Willems kanalen richtten zich nog op traditionele belangen. Naast het Noordhollands Kanaal werden het Voornse Kanaal (1827-1829) en het Zederikkanaal (bij Gorinchem, voor de Keulse Vaart) voor de vaarverbindingen met Duitsland aangelegd. Met spoor- en landwegen heeft hij zich nauwelijks merkbaar bemoeid.⁷⁸⁶

De liberale kabinetten na 1848 meenden daarentegen dat de verantwoordelijkheid voor grote internationaal georiënteerde waterwegen een particuliere aangelegenheid was, die slechts via concessieverlening hoefde te worden begeleid. Die houding hield echter niet lang stand. Al vanaf de jaren 1870 werd besloten dat Rotterdam een landsbelang diende dat van rijkswege, via de aanleg van de Nieuwe Waterweg, moest worden gefinancierd. De Nieuwe Waterweg had daarbij aanvankelijk prioriteit boven een tweede internationale vaarverbinding met Duitsland via Amsterdam.⁷⁸⁷ Deze kreeg wel concessie (in 1861 voor de tweede maal) maar geen financiële steun.⁷⁸⁸ Echter in 1862 verkreeg Thorbecke in beide Kamers toestemming voor de financiering van rijkswege van de aanleg van de Nieuwe Waterweg bij Rotterdam. Ook werd ingestemd met subsidieverstrekking aan een particuliere Kanaalmaatschappij die het Noordzeekanaal zou aanleggen. Vervolgens moest het Rijk financieel zo vaak bijspringen dat beide waterwegen feitelijk op rijkskosten werden aangelegd. Meer in het algemeen gaf het Rijk vanaf ongeveer 1870 prioriteit aan investeringen in infrastructuur in het westen van Nederland.⁷⁸⁹

De gevolgen waren overal duidelijk merkbaar, maar vooral in Rotterdam. Sinds de opening van de Nieuwe Waterweg in 1872 profiteerde de Maasstad optimaal van de sinds 1868 geliberaliseerde Rijnvaart. Hiermee liet Rotterdam de concurrentie van het nu duurdere transport via het spoor ook achter zich. Ook de handel in ijzererts, een afgeleide van de ijzerindustrie in het Ruhrgebied, ontwikkelde zich vervolgens stormachtig.⁷⁹⁰ De opening van het Noordzeekanaal in 1876 leidde in Amsterdam eveneens tot expansie van de havens.⁷⁹¹ Ook nadien heeft het Rijk flink geïnvesteerd in het veiligstellen van Amsterdams Rijnverbinding (1892-1993; 1931-1945)

785 **Aerts** 2006, *Stedelijke orde*, p.63.

786 **De Neve en Van Heezik** 2007, *Binnenvaart en zeehavens*. Overigens zijn tussen 1800 en 1840 ook zogeheten rijksstraatwegen aangelegd, zoals bijvoorbeeld die tussen Amsterdam en Utrecht (parallel aan de rivier de Vecht), en die tussen Utrecht en Amersfoort via De Bilt richting Amersfoort. Zie **Buiter en Jansen** 1997, *Utrecht, verkeersplein van Nederland*, p.201. Zie eveneens **Visser** 1993, *Infrastructuur op een hoger plan*.

787 Zie bijvoorbeeld **Van de Ven** 2008, *Een waagstuk*.

788 **De Rooy** 2006, *De geest van omverwerping 1851-1876*, p.354-7.

789 **Van der Woud** 2007, *Een nieuwe wereld*, p.234.

790 **Arnoldus** 2003, *Van stapelmarkt naar poort van Europa*.

791 Volgens **De Vries** 1965, *Economische rivaliteit*, p.82-3, bloeide de Rotterdamse economie al op vóór de aanleg van de Nieuwe Waterweg. In Amsterdam was dat pas na 1876 merkbaar.

waarmee ook Utrecht met Duitsland werd verbonden.⁷⁹² Vanaf de jaren 1890 werd eveneens geïnvesteerd in de verbetering van binnenlandse vaarten zoals het Rijn-Schiekanaal (1893) in Zuid-Holland en de verbindingen naar Amsterdam via Zaan en IJ (1925), Schinkel (1910), Amstel en Gouwe (1906). Ook in Delft en Haarlem werd zichtbaar geprofitteerd van deze kanalen. In Delft ontplooide tussen het spoor en het kanaal grootschalige industrie terwijl dat bij Haarlem nabij het spoor en het Spaarne gebeurde. Gouda en Dordrecht lijken er juist onder geleden te hebben, omdat zij een deel van hun transportfunctie aan Rotterdam, verloren.

De groter wordende overheidsinvloed op de spoorwegen volgde een vergelijkbaar traject als de waterwegen, hoewel de koningen hier geen bemoeienis mee hadden en er voor 1860 door particulieren al spoortrajecten tussen de steden waren aangelegd. Sindsdien nam het Rijk verantwoordelijkheid voor de totstandkoming van een nationaal samenhangend spoornetwerk. Aanvankelijk poogde het hiermee sporen te exploiteren waar particulieren geen concessie voor aanvrogen en de voor de internationale handel cruciaal bevonden verbindingen met Duitsland en België aan te leggen.⁷⁹³ Door de oprichting van de Staatsspoorwegen (1863) werden de aanleg en exploitatie van nationale en internationale spoorwegen steeds meer rijksaangelegenheden. Ook hier legde het Rijk de nadruk op internationale verbindingen via Utrecht, Amsterdam en Rotterdam en het nationaal verknopen van stedelijke centra. Provinciale en gemeentelijke overheden bleven verantwoordelijk voor de concessies voor lokale tram- en spoorlijnen.

Nog voor de Tweede Wereldoorlog poogde het Rijk ook greep op een derde vorm van interstedelijk transport te verkrijgen. De autosnelwegen werden vastgelegd in het Rijkswegenplan van 1927.⁷⁹⁴ In 1920 werd op het Eerste Nederlandse Wegencongres onderscheid gemaakt tussen de verschillende autowegen en overheidsniveaus die daar verantwoordelijk voor waren: (1) rijkswegen voor het doorgaand verkeer tussen de grotere bevolkingscentra en naar het buitenland, (2) provinciale wegen tussen de regionale bevolkingscentra en naar de hoofdcentra en (3) lokale verbindingen tussen de dorpen en naar de secundaire centra. De Wegenbelastingwet (1926) zorgde ervoor dat de rijwiel- en motorrijtuigenbelasting in een Wegenfonds gestort werd waaruit de provincies een percentage van de totale som ontvingen om hun eigen wegenplan te bekostigen. Hier was dus sprake van een taak voor lagere overheden, terwijl het Rijk

792 De Neve en Van Heezik 2007, Binnenvaart en zeehavens.

793 Voor een beschrijving in vier tijdvakken voor de verschillende transportmethoden en de houding van de overheid zie: Niemeijer 2003, Een aangeharkt en dichtbevolkt laagland.

794 Bosma 1993, *Ruimte voor een nieuwe tijd*; Zie eveneens Buijter en Jansen 1997, Utrecht, verkeersplein van Nederland, p.202-3. De Rijkswegenplannen van 1927 en 1931 bevatten nog geen autosnelwegen, die kwamen pas in 1938. Het in 1934 voorziene klaverblad bij Utrecht Oudenrijn werd vanwege geldgebrek in 1939 uitgevoerd als rotonde. Nadat de werkzaamheden in 1944 waren stilgevallen, werden ze tussen Amsterdam en Utrecht in de jaren 1950 hervat.

zich op de A-wegen richtte. Die kanaliseerden zeker vanaf de jaren 1960 (toen het particuliere autobezit toenam) het autoverkeer tussen de grote steden.

In de tweede helft van de 20ste eeuw ging de soevereine overheid zich eveneens ingrijpender bemoeien met de infrastructurele ontsluiting van bepaalde lucht- en zeehavens die zij van nationaal belang vond. Ze ging daarbij verder dan bij de aanleg van spoor- en autowegen. Het Rijk steunde havenuitbreiding financieel en met behulp van economisch beleid. Het meest opvallend gebeurde dat met luchthaven Schiphol. Voor de Tweede Wereldoorlog was de luchtvaart nog een verliesgevend bedrijf geweest, waar alleen enkele ondernemende gemeenten heil in zagen. Zo werd het noodlijdende particuliere vliegveld Schiphol door de gemeente Amsterdam financieel gesteund. Ook Rotterdam steunde het eigen vliegveld.⁷⁹⁵ Maar zeker na 1945 werd de nationale luchthaven (de eerste plannen dateren van 1938, en in 1947 werd de naamloze vennootschap opgericht waarin het Rijk en de gemeente Amsterdam de grootste aandeelhouders waren) gesteund door de rijksoverheid. Landingsrechten werden bilateraal met andere soevereine overheden afgesproken en vanwege de grote hoeveelheid plaatsen waarop vanaf Schiphol gevlogen kon worden werd het een aantrekkelijk knooppunt in het vliegverkeer.⁷⁹⁶ De naoorlogse herbouw en uitbreiding werden bovendien grotendeels door de overheid betaald. Overigens werd Schiphol pas vanaf de tweede helft van de jaren 1980 winstgevend door de ontwikkeling van commerciële activiteiten vóór de douane, en dus niet aan de 'luchtzijde' van de haven.

De fysieke uitbreiding van landingsbanen en de aansluiting op spoor- en autowegen, werden bovendien planologisch gefaciliteerd en verankerd in het nationale ruimtelijk beleid zoals de Vierde Nota Ruimtelijk Ordening (kortweg VINO, 1988) en de Planologische Kernbeslissing van 1992. De VINO ambieerde via een zogeheten mainportbeleid de economische ontwikkeling van Nederland ruimtelijk te steunen. Dat kreeg vooral vorm door grote infrastructuurprojecten zoals de internationale hogesnelheidslijn (via Schiphol) en de Betuwelijn voor goederen tussen de Rotterdamse haven en Duitsland.⁷⁹⁷ Ook bij de Rotterdamse haven is in die zin toenemende overheidsinvloed merkbaar, zij het minder duidelijk dan bij Schiphol. De haven was uiteraard al afhankelijk van de van rijkswege goede zorg voor de Nieuwe Waterweg, maar de haven zelf werd geëxploiteerd door een semipublieke instelling:

795 **Bouwens en Dierikx** 1996, *Tachtig jaar Schiphol*, p.103-5, 217-9, 340-3 en 416-8; zie eventueel ook **Bosscher** 2007, *De oude en de nieuwe stad*, p.372-5. Voor Rotterdam zie **Van de Laar 2000**, *Stad van formaat*, p.308-12, 508-11. Bij de verdeling van de wederopbouwgeden kreeg in Rotterdam de doorvoerhaven en in Amsterdam het overstapstation voor de luchtvaart, Schiphol, voorrang. In 1949 werd Schiphol aangewezen als nationale luchthaven. De BV trad pas in 1958 in werking.

796 Zie bijvoorbeeld **Riemens** 2011, *Schiphol is groter dan Nederland*.

797 **Priemus en Van der Wusten** 1993, *Bestuurlijke en ruimtelijke inrichting*, p.174-93.

het gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam.⁷⁹⁸ Grootschalige havenuitbreidingen in de jaren 1960 zoals Europoort en de Eerste Maasvlakte (jaren 1970), die voor ingrepen in het verloop van de Nederlandse kust en de nationale waterhuishouding zorgden, konden alleen met hulp van Rijkswaterstaat worden gerealiseerd. En de Tweede Maasvlakte moest sowieso via een Planologische Kernbeslissing (2003, 2006) worden toegestaan. Wat in ieder geval duidelijk is, is dat vooral de grote infrastructurele projecten van het Mainportbeleid bijgedragen hebben aan de distributieve rol van Nederland in internationaal verband – iets wat met het economische beleid sinds 1983 - Nederland distributieland – overigens ook geambieerd werd.⁷⁹⁹ Ook zou de nabijheid van Schiphol bijgedragen hebben aan de clustering van internationaal georiënteerde dienstverlenende bedrijven op de Amsterdamse Zuidas.⁸⁰⁰

Als we terugkijken naar de distributie van rijksinfrastructuur als competitief voordeel, is er dan sprake van een periodisering of hoofdlijnen? Kan gezegd worden dat sommige steden daar meer van geprofiteerd hebben dan andere? Allereerst valt op dat het Rijk zich stapsgewijs verantwoordelijk maakte voor allereerst de nationaal én internationaal verbindende waterwegen (sinds het tweede kwart van de 19de eeuw, en na een kort intermezzo, opnieuw vanaf circa 1860), gevolgd door het spoor (sinds circa 1860), de autowegen (sinds 1920) en de luchtvaart (sinds circa 1945). Hoewel de NS weliswaar geprivatiseerd is, blijft het Rijk nog altijd verantwoordelijk voor aanleg en onderhoud van het spoornet (Prorail). Meer in het algemeen is de rijksinvloed op geen van de vier transportvormen afgenomen. Daarnaast valt op dat rond 1900 het spoor- en waternetwerk vrijwel 'af' waren. Sindsdien werd het gebruik wel geïntensiveerd door capaciteitsvergroting op bestaande trajecten, maar groeiden ze niet meer. Met betrekking tot het spoor waren noemenswaardige uitbreidingen alleen die naar groeikernen zoals Zoetermeer, Almere en Lelystad (1977; 1987; 1988) en de internationale verbindingen die verband hielden met Schiphol (Schiphollijn 1981; ringlijn rond Amsterdam tussen 1978 en 2006; hogesnelheidslijn naar Parijs via Antwerpen en Brussel, die eveneens te Rotterdam, Den Haag en Amsterdam stopt en de Betuwelijn). De autosnelwegen werden pas na 1960 op grote schaal aangelegd. Zij verbonden opnieuw de grote steden, en hun groeikernen (A2, A6, A7, A12, A27). Voor Utrecht is beweerd dat de enorme opgang die de verzorgende en dienstverlenende sector sinds 1960 doormaakte voor een groot deel te herleiden is tot de ontwikkeling van de stad als knooppunt van nationale snelwegen. Ook de clustering van bedrijfsgebouwen langs de snelwegen ter hoogte van onder andere Woerden,

798 Zie bijvoorbeeld **Van de Laar 2000**, *Stad van formaat*, p.88, 453, 464, 467 (voor de beperkte steun bij de wederopbouw), 489, 499-503 (voor het Openbaar Lichaam Rijnmond, dat in 1964 werd opgericht). Voor de financiële steun aan de Europoort en Maasvlakte, zie p.489-89.

799 **Priemus en Van der Wusten 1993**, *Bestuurlijke en ruimtelijke inrichting*, p.174-93.

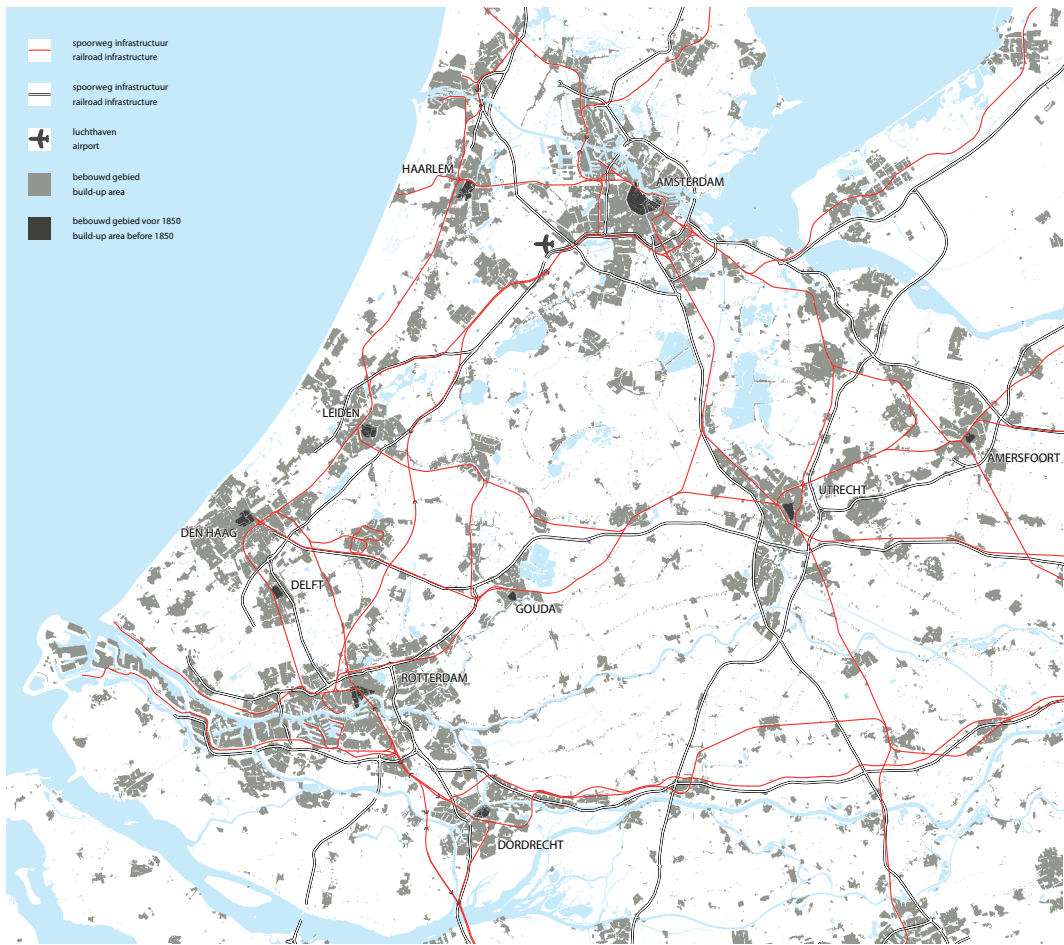
800 **Hall 2008**, How polycentric are mega-city regions?

Nieuwegein en Houten zouden daar het gevolg van zijn.⁸⁰¹ Dat was bovendien niet voor het eerst, omdat sinds 1830 de aanleg van wegen die al vanaf de Franse Tijd vanuit Holland werd ondernomen, de stad een voorsprong op andere plaatsen op de zandgronden bood om de Hollandse afmarkt te bedienen.⁸⁰²

We kunnen dus vaststellen dat het Rijk zich verantwoordelijk maakte voor de nationaal en internationaal verbindende infrastructuur. Het lijkt aannemelijk dat zeker door de clustering en verknoping van nationale en internationaal georiënteerde water-, spoor- en autowegen én de luchtvaart het Rijk de internationale en nationale oriëntatie van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht heeft mogelijk gemaakt (Afbeelding 6.4). Maar voor de woonfunctie van de steden en de suburbanisatie, was de provinciale infrastructuur mogelijk veel belangrijker. Deze faciliteerde immers in grote mate het forensisme dat het 'buiten wonen' mogelijk maakte. Te denken valt aan regionale spoor-, tram- en autowegen, en de exploitatie van publiek transport met autobussen. De afnemende woonfunctie van de grote steden en de toenemende verzorgende rol van kleine steden en nieuwe nederzettingen in de stadsgewesten waren dus misschien wel meer provinciale dan rijksaangelegenheden. Het Rijk daarentegen faciliteerde veel meer de centrum-periferievorming in nationaal verband, en ondersteunde de internationale betrekkingen van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag via het verknopen van internationale spoorverbindingen en zee- en luchthavens. Voor de uitsortering van vooral het gespecialiseerde wonen via concessieverlening aan tram- en spoorlijnen, en later via de aanleg van regionale autowegen en het verlenen van concessies aan openbaar vervoermaatschappijen, waren de provincies verantwoordelijk.

801 Zie **Buiter en Jansen** 1997, Utrecht, verkeersplein van Nederland, p.203. De A12 en de A2 waren tot overigens 1968 nog met een rotonde verbonden (daarna kwam het bekende klaverblad) terwijl de regionale spoorlijn tussen Nieuwersluis en Uithoorn tot 1986 het autoverkeer op de A2 meermaals per dag tijdelijk stillegde.

802 Hierdoor had Utrecht aanvankelijk een voorsprong op de andere zandgronden, iets wat later ongedaan gemaakt werd. **Van Deukeren** 1997, Landbouw en beginnende industrie, p.46.



Afbeelding 6.5

De steden en hun uitbreidingen van de 19de en 20ste eeuw ten opzichte van spoor-, autosnel- en waterwegen. De stadsplattegrond aan het begin van de 19de eeuw in het zwart en de uitbreiding van het bebouwd oppervlak na 1900 in het grijs.

§ 6.4.2 Industriebeleid

In de distributie van competitieve voordelen voor de negen steden, voortkomend uit nationaal industriebeleid, zijn in de periode 1795 tot circa 2000 twee duidelijke periodes aanwijsbaar. De eerste valt onder het bewind van Willem I. Zo was de bescheiden en kortstondige opleving van de textielnijverheid, in de vorm van gemechaniseerde katoendrukkerij in Haarlem en Leiden, heel duidelijk het gevolg van diens stimulerende politiek.⁸⁰³ Hij subsidieerde in beide steden textielproducerende bedrijven en gaf deze via de Nederlandse Handel Maatschappij (1824) de exclusieve toegang tot de koloniale markt van Nederlands-Indië, waar particuliere initiatieven geweerd werden. Deze maatregelen waren vooral gericht op België en de noodlijdende Hollandse nijverheidssteden; Utrecht werd erbuiten gehouden.⁸⁰⁴ Na de afscheiding van België zijn veel van dergelijke bedrijven verplaatst naar Holland om de toegang tot Nederlands-Indië te kunnen behouden. Zijn gesubsidieerde industriële politiek – die zich vooral op de buitenlandse en niet op de binnenlandse markt richtte – was echter geen lang leven beschoren. In 1840 werd ze afgeschaft. Toen zakten de industrieën in Leiden en Haarlem ook in.

Het lijkt er overigens op dat Rotterdam en Amsterdam wel langduriger hebben kunnen profiteren van andere aspecten van Willems politiek. Dat gold bijvoorbeeld voor de herleving van de scheepvaart tussen Nederlands-Indië, waar het in 1830 ingevoerde Cultuurstelsel inlanders verplichtte exportgewassen (zoals koffie, suiker en indigo) tegen vastgestelde prijzen te verbouwen.⁸⁰⁵ Deze werden vervolgens in Hollandse schepen naar Nederland afgevoerd om daar tegen marktprijzen te worden verhandeld. In Amsterdam en Rotterdam bloeide de suikerraffinage op en groeide de scheepsbouw (die eveneens werd gesubsidieerd). In het kielzog daarvan kwam de machinenijverheid op. Na het afschaffen van de industriesubsidies hebben de liberalen vervolgens lange tijd geen industrialisatiepolitiek gevoerd die specifiek gericht was op bepaalde plaatsen. Weliswaar werden in 1918 de Nederlandse hoogovens nadrukkelijk door het Rijk in IJmuiden geplaatst, maar die keuze was gebaseerd op de plaatselijke bodemgesteldheid. Opvallend genoeg is dit overigens wel de fase (na 1870) waar grootschalige industrieën in alle negen steden opbloeien.

Dat veranderde na de Tweede Oorlog. Sinds 1949 stimuleerde het Rijk via de industrialisatienota's, mede gesteund door de Marshallhulp van de Verenigde Staten, opnieuw de industriële ontwikkeling in Nederland. De opeenvolgende industrialisatienota's

803 Voor Leiden en Haarlem zie **Smit**, 2004, *Leiden op stoom*, vooral p.59. en **Van de Ree-Scholten** 1995, *Deugd boven geweld*, p.340-4.

804 **Van Deukeren** 1997, *Landbouw en beginnende industrie*, p.59.

805 **Arnoldus** 2003, *Van stapelmarkt naar poort van Europa*.

(1949-1951) waren in principe gebaseerd op indirecte sturing door middel van stimulering en afremming van werkgeversinitiatieven. Dit betekende dat het Rijk zich bemoeide met lonen en prijzen, belastingfaciliteiten leverde aan bedrijven, *research* en technische ontwikkeling stimuleerde en soms zelfs rechtstreeks investeerde, zoals in de uitbreiding van de Hoogovens te IJmuiden.⁸⁰⁶ Maar in tegenstelling tot het beleid van Willem I was deze industrialisatiepolitiek juist niet gericht op steden, maar op de versterking van gebieden in Nederland die te lijden hadden onder de teruglopende werkgelegenheid in de landbouw. In principe zou dit spreidingsbeleid dus moeten resulteren in competitief nadeel voor de negen steden, die relatief minder concurrerend werden voor het aantrekken van industrie.⁸⁰⁷ Dit lijkt echter relatief. Zeker in Rotterdam namen de industriële activiteiten in de haven juist enorm toe. Ook in Dordrecht profiteerde de industrie en in Delft werd Marshallgeld geïnvesteerd in de uitbouw van de campus van de Technische Universiteit. De achteruitgang van de industriële bedrijvigheid en scheepsbouw na 1970 vertoont eerder samenhang met de toegenomen internationale concurrentie dan met het nationale spreidingsbeleid.⁸⁰⁸

§ 6.4.3 Vestiging van rijksinstellingen

Ook in de vestiging van rijksinstellingen als competitief voordeel voor de negen steden zijn twee duidelijke golven aanwijsbaar, die op hoofdlijnen overeenkomen met de periodes van het industriebeleid. Zeker onder Willem I zijn er veel rijksinstellingen over de negen steden verdeeld. In tegenstelling tot de Franse tijd – toen Amsterdam kortstondig tot regeringscentrum werd verheven – prefereerde Willem een hof en regering in Den Haag. Amsterdam kreeg een lege hoofdstadtitel, maar in 1814 wel de Nederlandsche Bank.⁸⁰⁹ Tien jaar later, in 1824, richtte hij de al genoemde Nederlandse Handel Maatschappij op waarvan de hoofdzetel in Den Haag terecht kwam. Maar in 1831 werd deze verplaatst naar Amsterdam en in 1843 kwamen ook de veilingen van producten uit de koloniën daar terecht. De handel met de koloniën van de NHM was zonder twijfel stimulerend voor de Amsterdamse economie, gezien de vorming van het industrieel grootbedrijf in de jaren 1830 en de florerende scheepsbouw.

806 De Liagre Böhl 1999, Spanningen in de verzorgingsstaat.

807 Volgens Hemel 2010, Spikey Delta, zou de Wet Selectieve Investeringsregeling (SIR) uit de jaren 1970 zelfs bedoelt zijn om concentratie van bedrijven in het westen tegen te gaan.

808 Kooij en Sleebe 2000, *Dordrecht 1813-2000*, p.121-9.

809 Aerts 2006, De eischen des tijds. Het stadsbestuur wilde overigens liever rijkssteun voor haar eigen Wisselbank.

In Utrecht werd de Rijksmunt geplaatst, wat een impuls gaf aan de metaalnijverheid, zeker omdat de Rhijnspoorweg-Maatschappij er eveneens gevestigd was.⁸¹⁰ Een andere rijksinstelling uit deze periode die een duidelijk stempel drukte op het profiel van de stad is de Koninklijke academie voor burgerlijk ingenieurs te Delft. De provinciale overheden, die zoals gezegd steeds grotere werkgevers werden, werden eveneens in deze periode verdeeld. Ze kwamen doorgaans in traditionele centra terecht. Met de opsplitsing van Holland in twee provincies in 1840, was deze verdeling een feit. Amsterdam zag echter niet alleen het gerechtshof maar ook de bestuurszetel aan zijn neus voorbijgaan. Die gingen naar Haarlem.

Het meest profiteerde Den Haag van zijn functie als regeringszetel. Niet alleen breidden de ministeries in omvang en aantal uit, ook trokken de ministeries van Waterstaat, Handel en Nijverheid en vooral die van Koloniën ondernemingen die actief waren in Indonesië aan. Hier werd immers beslist over de exploitatieconcessies.⁸¹¹ Het belangrijkste voorbeeld is de Bataafse Petroleum Maatschappij (later Shell). De neutrale internationale politiek maakte het kleine Den Haag eveneens een gunstige vestigingsplaats voor internationale congressen. In 1899 werd het Vredespaleis gebouwd. Bijna een eeuw later werden ook het Joegoslaviëtribunaal (1993), Internationaal Strafhof (2002) en Europol (1999) er ook gevestigd.

Het spreidingsbeleid voor de rijksdiensten tussen 1967 en 1984, dat samenviel met het spreidingsbeleid voor de industrie, vormt een markante episode in de traditie van de plaatsing van de rijksinstellingen.⁸¹² Daar lijkt vooral Den Haag tijdelijk negatieve gevolgen van te hebben ondervonden. De PTT ging naar Leeuwarden, Groningen en Emmen, het Ministerie van Onderwijs ging naar groeikern Zoetermeer. Ook het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) werd verplaatst, maar kwam in 1999 alweer terug. De Topografische Dienst uit Delft ging naar Emmen. Het spreidingsbeleid voor de rijksdiensten resulteerde dus in competitieve nadelen voor de hier besproken steden. Sinds 1983 worden de rijksdiensten echter weer geclusterd in Den Haag rondom het centraal station: VROM, VWS, Onderwijs.⁸¹³

Tot slot zou de ontwikkeling van Rotterdam als leidend centrum architectuurgebied gedeeltelijk te herleiden zijn tot de vestiging van architectuurinstituten in de jaren 1990.⁸¹⁴ De vestiging van het Nederlands Architectuur Instituut (NAI) en het Berlage Instituut zou stimulerend gewerkt hebben op de vestiging van internationaal vermaarde architectenbureaus.

810 **Van Deukeren** 1997, *Landbouw en beginnende industrie*, p.59.

811 **Van Schuppen** 2006, *Historische atlas Den Haag*, p.56.

812 Jaartallen en opsomming naar **Hemel** 2010, Spikey Delta.

813 **Van Schuppen** 2006, *Historische atlas Den Haag*, p.54.

814 **Deinema en Kloosterman** 2009, *Culturele industrieën*, p.217-18, 224, 226-7. Het kabinet Lubbers was volgens hen sterk pro-Rotterdam.

§ 6.4.4 Woningbouwbeleid en volkshuisvesting

Gericht woningbouwbeleid dateert van het begin van de 20ste eeuw, toen het met de vaststelling van de Woningwet in 1901 mogelijk werd om zowel eisen te stellen aan de kwaliteit van nieuwe woningen als aan de inrichting van de te bebouwen gebieden. Daarvoor had bij planmatige stadsuitbreidingen het primaat gelegen bij particuliere investeerders.⁸¹⁵ Of nieuwbouw aan de gestelde kwaliteitseisen van het Rijk voldeed, werd gecontroleerd aan de hand van de uitbreidingsplannen die gemeenten verplicht waren ter goedkeuring voor te leggen. Naast bouwvoorschriften voorzag de Woningwet eveneens in de mogelijkheid om via overheidssubsidies aan gemeentelijke woningcorporaties de bouw van anders onrendabele arbeiderswoningen te financieren. Van die optie werd echter pas na de Tweede Wereldoorlog op grote schaal gebruikgemaakt, toen het Rijk met een omvangrijk subsidieprogramma voor de bouw van sociale huurwoningen startte.⁸¹⁶

Om in de groeiende vraag naar woningen te kunnen voorzien hadden stedelijke gemeenten echter ook fysieke uitbreidingsruimte nodig. Nieuwbouw vond namelijk al snel voorbij de gemeentegrenzen plaats, niet alleen omdat daarbinnen nauwelijks plaats meer voor was, maar ook omdat randgemeenten vaak lagere belastingen hieven. In de periode tussen het begin van de 20ste eeuw en de Tweede Wereldoorlog maakte het Rijk in zulke gevallen gebruik van twee bestuurlijk-juridische mogelijkheden: samenvoeging of samenwerking.⁸¹⁷ Gedwongen samenwerking tussen gemeenten werd zo veel mogelijk vermeden en bij grotere regio's die zowel stad als platteland omvatten en waar sprake was een sterke industrialisatie, werd het model van de samenwerking meestal toegepast. Bij sterk groeiende steden die geen uitbreidingsmogelijkheden meer hadden werd daarentegen voor samenvoeging of annexatie gekozen. Dat gebeurde bijvoorbeeld bij Leiden in 1919, met Amsterdam en Delft in 1920, en met Den Haag in 1921. Op deze manier was het mogelijk om *freeridgedrag* van randgemeenten enigszins te beperken ([Afbeelding 6.5](#)).⁸¹⁸ Daartoe was het Rijk echter niet altijd bereid; een voorstel van de gemeente Rotterdam in 1923 werd bijvoorbeeld afgewezen.⁸¹⁹ Annexatie werd kortom toegestaan om het

-
- 815 Voor een overzicht van de periode vóór 1914, zie **De Klerk** 2008, *De opkomst van planmatige stadsontwikkeling*; voor een totaaloverzicht tot op heden, waarin het denken over stedenbouw centraal staat, zie **Wagenaar** 2011, *Town planning*; voor een korte versie zie **Wolffram** 2009, *De moderne stad*.
- 816 **Ministerie van VROM** 1997, *Volkshuisvesting in Nederland*, p.4-46.
- 817 **Bosma** 1993, *Ruimte voor een nieuwe tijd*.
- 818 **Ministerie van VROM** 1997, *Volkshuisvesting in Nederland*, p.4-46.
- 819 **Van de Laar en Van Jaarsveld** 2006, *Historische atlas Rotterdam*, p.52-3; **Van de Laar** 2002, *Stad van formaat*, p.341-3.

belastinggebied van de gemeente te vergroten en draagkrachtige inwoners aan de stad te binden of in ieder geval voor de stad te behouden. De motivatie was vooral financieel van aard.⁸²⁰ Na de Tweede Wereldoorlog werd bouwen door slechts te voldoen aan de door het Rijk gestelde kwaliteitseisen minder eenvoudig. Toen deden bouwbeperkingen en -quota's hun intrede. Overigens werden de eerste grote annexaties van stadsgemeenten gesteund door de provincies, maar in het grootste deel van de 20ste eeuw deden vooral de grote steden op dit punt rechtstreeks zaken met het Rijk.⁸²¹

Vanaf de jaren 1960 ging volkshuisvestingsbeleid hand in hand met nationaal ruimtelijk beleid, waarbij de investeringen voor volkshuisvesting verdeeld werden op basis van in ruimtelijke ordeningsnota's vastgelegde motieven.⁸²² De nota *Het Westen des Lands* (1956) en de explosieve bevolkingsprognoses van het CBS resulteerden in het standpunt dat het verstedelijkte westen ontlast moest worden, en de regio's die kampten met dalende werkgelegenheid als gevolg van de mechanisering in de landbouw gestimuleerd moesten worden. Het sterkste instrument om die ruimtelijke ambitie te verwezenlijken was de volkshuisvesting, een beleidstak die uit hoofde van de wederopbouw veel rijksmiddelen toegewezen had gekregen.⁸²³ In 1972 werden groeikernen aangewezen die buiten de in 1958 aangewezen rijksbufferzones lagen, en waar met een flinke geldstroom van rijkswege soms vrijwel geheel nieuwe plaatsen tot stand kwamen zoals Lelystad, Almere en Zoetermeer. Daarnaast waren er Haarlemmermeer, Houten, Nieuwegein, Houten, Capelle aan de IJssel, Spijkenisse, Hellevoetsluis, Purmerend, Hoorn, Alkmaar en Huizen/Blaricum.⁸²⁴ Deze groei- of overloopkernen lagen op relatief grote afstand van een vaak bij naam genoemde donorstad.

820 **Wolffram** 2009, *De moderne stad*.

821 **De Nijs** 2003, *Politiek en openbaar bestuur*.

822 **Van der Burg** 2004, *Ruimtelijk beleid op nationaal niveau*. Overigens duurt de voorbereiding van investeringsbesluiten zo lang dat het niet ongewoon is dat het beleid wijzigt zodra het oude beleid boven het maaiveld verschijnt en nog tien jaar de feitelijke ontwikkeling domineert. Dat is bijvoorbeeld bij Vinex het geval. Dat beleid ging zeker tot 2010 door, ondanks het feit dat de politieke steun al in 2002 was weggevallen. Een goed overzicht van de inhoud en totstandkoming van de nota's (tot en met de Vierde Nota) wordt gegeven in **Siraa e.a.** 1995, *Oog op de omgeving*.

823 Zie eveneens **Bosma en Wagenaar** 1993, *Een geruisloze doorbraak*.

824 **Van der Cammen en De Klerk** 1988, *Ruimtelijke ordening*, p.149-6. Het Rijk nam hier niet alleen financiële verantwoordelijkheid voor het verlenen van subsidies voor het bouwrijp maken van de grond, maar ook voor de vergroting van het planapparaat en de aanleg van de hoofdinfrastructuur. Daarnaast legde het Rijk het openbaar vervoer tussen donorstad en overloopkern binnen de schaal van het 'stadsgewest' aan. Overigens waren er buiten het gebied van de negen steden ook de 'groeisteden' Groningen, Zwolle, Amersfoort en Breda die de groeiende woningbehoefte wel in aangrenzende nieuw op te richten woonwijken mochten opvangen. De term 'overloopkernen' komt van **De Pater, Béneker en Buunk** 2004, *Ruimtelijke samenhang in de Europese Unie*. Een aardige definitie van overloop - 'gedwongen suburbanisatie' - wordt gegeven in een oud aardrijkskundeboek van **Dragt** 1994, *De Geo Geordend*, p131.

In de Tweede Nota uit 1966 werd op de beroemde blokjeskaart voor heel Nederland de te realiseren bevolkingsomvang vastgelegd, soms met een gewenst functioneel profiel. Daarin werd gesuggereerd Dordrecht te laten groeien tot minimaal 250.000 inwoners.⁸²⁵ In de provincie Utrecht werden als gevolg van de Tweede Nota de gemeenten Jutphaas en Vreeswijk in 1971 gefuseerd tot Nieuwegein waarna er "(...) in hoog tempo (...) een stad van 60.000 inwoners uit de grond werd gestampt". Houten groeide van 3400 inwoners in 1960 naar 24.000 in 1990.⁸²⁶

De invloed van het Rijk op de volkshuisvesting ging tot in de jaren 1980 zeer ver. Zij wees zelf woningbouwlocaties aan, toetste de bouwplannen en leende geld aan of stond garant voor speciaal opgerichte woningcorporaties – privaatrechtelijke bedrijven die publieke taken verrichtten. Zij dekte het onrendabele deel af via exploitatiedekkende objectsubsidies en stelde de grondprijzen voor de locaties waar de gesubsidieerde woningen zouden komen zelf vast. Wat het Rijk deed was feitelijk het volgende: met de bouwbeperkingen schiep ze schaarste rondom de steden en creëerde elders gesubsidieerd aanbod, in een tijd waarin de steden hun huisvestingscapaciteit sowieso al zagen dalen.⁸²⁷ Overigens betekende het aanwijzen van overlooptgebieden en groeikernen voor donorsteden niet per se dat er helemaal niet meer gebouwd werd aan de stadsranden. Dat blijkt al uit de kaartbeelden uit de eerste paragraaf van dit hoofdstuk. In Amsterdam werd bijvoorbeeld de Bijlmermeer gebouwd.⁸²⁸

De Vierde Nota wordt doorgaans beschouwd als keerpunt, omdat deze ambieerde woonwijken in de directe nabijheid van steden te bouwen. Deze moesten de positie van de steden versterken door compact te bouwen en de automobilititeit terug te dringen.⁸²⁹ Veel minder dan voorheen werden locaties die rijksmiddelen zouden ontvangen voor het realiseren van de woningbouwopgave rechtstreeks centraal aangewezen, maar desondanks bundelen de nota's VINEX en Vinac nog altijd een grote stroom rijksmiddelen in de vorm van verstedelijkingscontracten (1995-2005, te verlengen tot 2010). In 1989 zijn de VINEX-convenanten getekend. Daarin is bepaald dat sociale huurwoningen in de uitleglocaties komen en de duurdere in invul- of herstructureringslocaties in de steden. Het Rijk verstreekte daarbij nog wel subsidies op de grondkosten in de vorm van locatiegebonden subsidies. VINEX-wijken in het gebied

825 **Lambrechts en Zonneveld** 2004, *From Randstad to Deltametropolis*, p.307.

826 **Buiter en Jansen** 1997, *Uitdijende steden en krimpend platteland*, p.190-1.

827 De term 'gesubsidieerd aanbod' is van **Hartman** 2008, *Planologie voor de vloeibare stad*.

828 **Bosscher** 2007, *De oude en de nieuwe stad. Voor de gang van zaken rondom de Bijlmer* zie p.384-9.

829 **Ministerie van VROM** 1997, *Volkshuisvesting in Nederland*, p.4-46. In 1969 kregen de corporaties het primaat bij de verdeling van rijksinvesteringen voor de volkshuisvesting, ondanks het gegeven dat ook gemeentelijke woningbouwverenigingen er recht op hadden.

van de negen steden zijn De Aker, IJburg, Leidsche Rijn, Roomburg en Ypenburg.⁸³⁰ Ook deze zijn doorgaans gebonden aan een met naam genoemde donorstad: de Aker en IJburg behoren bij Amsterdam, Leidsche Rijn bij Utrecht, Ypenburg bij Den Haag en Roomburg bij Leiden.

Ook het stadsvernieuwingsbeleid, dat in een constante geldstroom naar gemeenten en provincies voorziet, met als doelen kwaliteitsverbetering van bestaande stedelijke gebieden en maximalisering van de woningbouw in de bestaande stad, is een vorm van woonbeleid. Het stadsvernieuwingsfonds (uit verschillende bestaande regelingen samengesteld in 1985) en het Grotestedenbeleid (1996) richten zich allebei op kwaliteitsachterstanden in de woningvoorraad van steden.⁸³¹ De gelden uit de eerste worden via een vaste verdeelsleutel gedistribueerd, die uit de tweede via convenanten met vier grote en eenentwintig middelgrote steden. Het meeste geld ging naar de vier grote steden, vanwege de grote achterstanden daar.

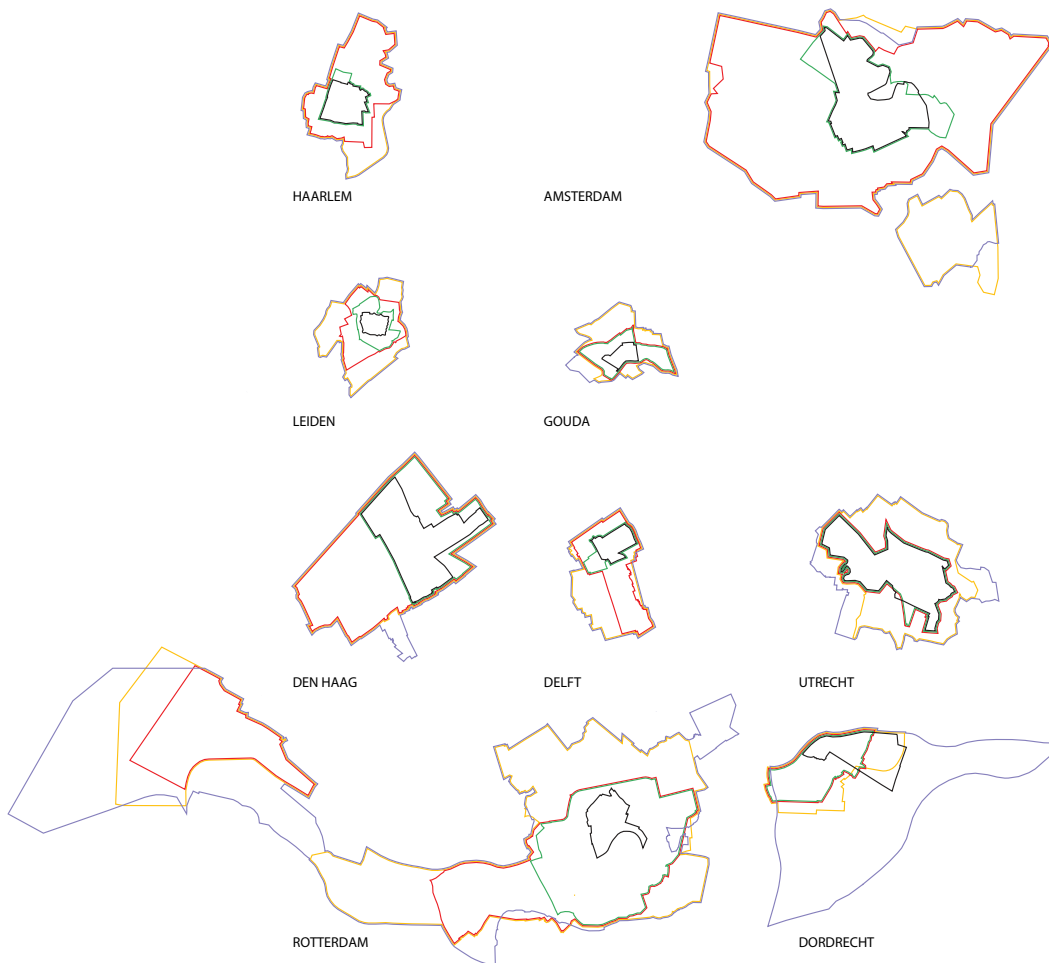
Zo lijkt het volkshuisvestingsbeleid sinds de jaren 1980 weer stimulerend voor de grote steden te zijn, maar ondertussen neemt de beschikbare hoeveelheid geld voor de volkshuisvesting steeds verder af. Met de bruteringsoperatie van 1995 financiert het Rijk niet langer de corporaties; het stadsvernieuwingsbeleid wordt afgebouwd en ook de resterende locatiegebonden subsidies zullen verdwijnen. Dit maakt het succesvol exploiteren van woningbouw in steden en VINEX-gebieden minder haalbaar.⁸³²

Tussen circa 1950 en 1980 was het Rijk met haar volkshuisvestingsbeleid van grote invloed op de verdeling van competitieve voordelen. De provincie lijkt daar eveneens aan te hebben bijgedragen, al is het niet duidelijk wat haar rol precies is en in hoeverre deze in de loop der tijd veranderde. In principe kreeg de provincie met de wederopbouwopgave de taak om de door het Rijk berekende te bouwen woningvolumes, en de verdeling daarvan in contingenten per gemeente, te coördineren.⁸³³ Dat zou betekenen dat de provincie via de interne verdeling van rijkswege opgelegde quota's in contingenten deels kon bepalen door welke plaatsen in de groeiende woningbehoefte kon worden voorzien. En dat terwijl we eerder al zagen dat de drie provincies naast het Rijk zeer waarschijnlijk de suburbanisatie uit de grote steden faciliteerden, doordat ze in de 19de eeuw concessie verleenden voor

-
- 830 Voor een overzicht van de VINEX-locaties zie bijvoorbeeld **Lorzing e.a.** 2006, *Vinex: een morfologische verkenning*. Tussen 1995 en 2015 stelde het Rijk 795 miljoen euro beschikbaar aan de stadsgewesten voor de grondkosten (verwerving) en nog eens 3,3 miljard voor de aanleg van het ondersteunende ov. Het 'westen van Nederland' – daaronder vallen Amsterdam/Almere, Leiden, Haaglanden, Dordrecht, Rotterdam, Utrecht, Amersfoort, Hilversum, Haarlem/IJmond en Alkmaar - zou 187.140 woningen bouwen op een totaal van 284.072.
- 831 **Marlet en Woerkens** 2010, Effectiviteit Grote Stedenbeleid.
- 832 Zie hiervoor bijvoorbeeld de bijzonder inzichtelijke speech van de ex-wethouder van Amsterdam: **Stadig** 2005, De maakbare stad.
- 833 **De Nijs** 2003, Politiek en openbaar bestuur.

infrastructuur zoals regionale spoor- tram- en straatwegen. Die werden in de loop der tijd eveneens voor een groot deel door hen aangelegd en onderhouden. In dat geval zouden de provincies mogelijk een bepalende rol gespeeld hebben bij de verandering in het relatieve belang van de woonfunctie van de steden.

Maar in sommige gevallen, zoals bij de gemeente Amsterdam in de jaren 1980, ging het contact over de woningbouw rechtstreeks met het Rijk, dus buiten de provincie Noord-Holland om. In het algemeen geldt dat de provincies het Rijk adviseren over de verdeling van de beschikbare subsidies, en dat zij subsidiebudgetten voor gemeenten met minder dan 30.000 inwoners beheren. Verder ligt hun rol vooral in het ruimtelijkeordeningsbeleid, omdat provinciale streekplannen als toetsingskader voor gemeentelijke bestemmingsplannen gelden.



Afbeelding 6.6

Schematische weergave van de annexaties van de negen steden. Weergegeven zijn de gemeentegrenzen in 1850 (zwart), 1910 (groen), 1940 (rood), 1970 (geel) en 2000 (paars). Van linksboven naar rechtsonder staan weergegeven Haarlem, Amsterdam, Leiden, Dordrecht, Den Haag, Delft, Utrecht, Rotterdam en Dordrecht.

§ 6.4.5 Ruimtelijke ordening

In paragraaf 3 van dit hoofdstuk liep ik vooruit op de bespreking van de nationale ruimtelijke ordening als bron van competitieve voor- en nadelen. Ondanks de overlap met andere sectorale beleidsambities zoals volkshuisvesting, industrie en infrastructuur is dat noodzakelijk vanwege de bouwbeperkingen die de nationale ruimtelijke ordening oplegde. Ik leg de nadruk op de visie op steden en verstedelijking in het ruimtelijkeordeningsbeleid in brede zin, en op de vraag of deze nu voor- of nadelig was voor de concurrentiepositie van (bepaalde) steden.

Nationaal ruimtelijk beleid was een laatkomer in een grotere reeks overheidsactiviteiten die gericht waren op de vormgeving van de ruimte in Nederland, zoals de aanleg en het onderhoud van infrastructuur en de uitvoering van het woonbeleid. Pas na de Tweede Wereldoorlog maakte het furore.⁸³⁴ Voorheen was ruimtelijke ordening primair een taak van de gemeente geweest. De Gemeentewet had de oprichting van gemeentelijke diensten voor publieke werken mogelijk gemaakt, die vanaf de jaren 1890 een sleutelrol gingen spelen bij de stadsuitbreidingen. Vanaf de jaren 1920 hadden deze diensten een afdeling stedenbouw gekregen, die uitbreidingsplannen voorlegden aan hogere overheden om getoetst te worden op deugdelijkheid. Afgezien van annexaties en de algemene wetgeving kwamen gemeenten niet in aanraking met het Rijk.

Dat veranderde dus na de Tweede Wereldoorlog. De jaren tussen 1956 en 1973, vanaf het moment dat de nota *Het Westen des Lands* verscheen en de eerste oliecrisis, waren de hoogtijdagen van de nationale ruimtelijke ordening.⁸³⁵ Toen kwamen de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en de Tweede Nota tot stand, en werden de groeikernen geïntroduceerd. Sinds de jaren 1980 worden de beschikbare budgetten van het nationale ruimtelijk beleid afgebouwd en probeert het Rijk de bevoegdheden op dit punt te decentraliseren.

Wat nationaal ruimtelijk beleid in principe doet, is richting geven aan provincies en gemeenten bij de vormgeving van ruimtelijk beleid voor de inrichting van hun grondgebied en de onderlinge afstemming van verschillende (investerings)voornemens van het Rijk. Vanaf 1960 werden onder het Ministerie van Volkshuisvesting strategische plannen voor de verdeling van toekomstige bestemmingen gemaakt, waarbij van begin af aan de verdeling tussen het westen en de rest van Nederland centraal stond. En binnen het westen draaide het om de verhoudingen tussen het

834 **Van der Burg** 2004, Ruimtelijk beleid op nationaal niveau, p.173-4. Voor een overzicht van de nota's, zie eventueel nog **Siraa e.a.** 1995, *Oog op de omgeving*; zie ook **Wolffram** 2009, *De moderne stad*, vooral p.192. Met de Wet op de Ruimtelijke Ordening van 1965 trok het Rijk de regie over de inrichting van Nederland definitief naar zich toe, met als belangrijkste instrument het gemeentelijke bestemmingsplan.

835 Ibidem.

stedelijk hoofzizer en het tussenliggende Groene Hart. Aangezien de zorg om het niet-verstedelijkte landschap vanaf het begin het primaat had in de nationale ruimtelijke ordening, werden in 1958 de Rijksbufferzones aangewezen. Daarmee werden de bouw mogelijkheden van de steden en hun randgemeenten beperkt. Het kleine Gouda was evenals Alphen aan de Rijn als regionale concentratiekern daarvan uitgezonderd.

Nationale bouwbeperkingen zoals de rijksbufferzones werden op provinciaal niveau doorvertaald naar zogenoemde rode contouren, waaraan de gemeentelijke bestemmingsplannen getoetst werden. Daarnaast onderhandelde het Rijk zonder tussenkomst van de provincie met overloopgemeenten. De provincie bepaalde in dergelijke gevallen dus niet waar binnen de gestelde kaders van het Rijk wel of niet gebouwd mocht worden. Dit betekent een nuance op mijn eerdere suggestie dat de provincie mogelijk een belangrijke rol speelde in de verdeling van de bouwquota's, omdat ze in sommige gevallen gepasseerd werd door het Rijk.

Welke visie stond in het nationale ruimtelijk beleid ten aanzien van het verstedelijkte westen van Nederland, en hoe veranderde deze met het verstrijken van de tijd? Ondanks de bewering dat in de planningsideologie van het Rijk internationale grootstedelijke ambities altijd sluimerend een rol gespeeld hebben vanwege het terugkerende concept van de Randstad, waren de groeibeperkingen en 'verdelende rechtvaardigheid' tot zeker de jaren 1990 leidend in de planvorming.⁸³⁶ Verschuivingen in de ambities en visies met betrekking tot het verstedelijkte westen van Nederland sinds 1958 – toen in het *Het Westen des Lands* voor het eerst de angst voor een te grote concentratie in het westen en leegloop elders werd uitgesproken – laten zich als volgt beschrijven.⁸³⁷ In de jaren 1960 werd de verstedelijking gezien als een bron van zorg, niet van vreugde.⁸³⁸ In het algemeen kan gesteld worden dat er gedurende de gehele 20ste eeuw angst bestaan heeft voor de opkomst van miljoenensteden in Nederland, wat het bestaan van de groeibeperkingen grotendeels verklaart.⁸³⁹ De Eerste en de Tweede Nota op de Ruimtelijke Ordening (respectievelijk 1960 en 1966) waren georganiseerd rondom het ideaal van de gebundelde deconcentratie. De rijksoverheid diende via het opleggen van bouwbeperkingen de groei van de Randstad naar buiten te geleiden, zodat het tussenliggende Groene Hart ontzien kon worden. Dit werd gecombineerd met het decentralisatiebeleid van industrie door Economische

-
- 836 Herhaaldelijk wordt er in de literatuur met veel passie gewezen op de mogelijkheid dat de nationale ruimtelijke ordening van nature leidt tot 'een verdelende rechtvaardigheid', bijvoorbeeld door **De Groot e.a.** 2010, *Stad en land*; **Borger e.a.** 2011, *Twaalf eeuwen transformatie*; **Hemel** 2008, *Middelpunt zoekende krachten*.
- 837 **Lambregts en Zonneveld** 2004, *From Randstad to Deltametropolis*; **Faludi en Van der Valk** 1990, *De groeikernen als hoekstenen*.
- 838 **Priemus en Van der Wusten** 1993, *Bestuurlijke en ruimtelijke inrichting*, p.174-93. Deze 'promotie' van de Randstad zou samenhangen met het vooruitzicht van het 'zich openende' Europa in 1992.
- 839 Zie eventueel **Faludi** 1994, 'Dutch planning doctrine'.

Zaken en de verspreiding van *backoffices* van de rijksoverheid. De Tweede Nota legde in de blokjeskaart zelfs een gewenste stedelijke hiërarchie neer, waarbij Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Dordrecht zich moesten ontwikkelen tot zogenoemde D-milieus: steden met maximaal 50.000 inwoners en een profiel gericht op hoogwaardig winkelen, culturele voorzieningen en *leisure* die via een stelsel van intensieve en snelle spoorverbindingen onderling verbonden waren.⁸⁴⁰ Op het hoogste niveau in de hiërarchie, het zogenoemde E-milieu, een Europese leefomgeving van uitzonderlijke stedelijke kwaliteit, uitgerust om grote aantallen van hoogwaardige functies met een wereldwijde uitstraling aan te trekken, werd bewust niet ingezet.

Toen de toelatingsplanologie en de gebundelde deconcentratie onvoldoende greep op de suburbanisatie bleken te bieden, werd in de Derde Nota (gepubliceerd in delen tussen 1973 en 1985) met het groeikernenbeleid naar uitvoeringsplanologie gegrepen. De groeikernen werden in de Verstedelijkingsnota van 1978 vastgelegd. Tot het begin van de jaren 1980 was het totaal van het nationaal ruimtelijk beleid zodoende gericht op de deconcentratie van bewoning, overheidsfuncties en industriële bedrijvigheid: weg van de grote steden, en weg uit het westen.

Pas met de Vierde Nota (VINO, 1990) werd het grootstedelijk milieu als iets kostbaars gezien, dat kon of moest bijdragen aan de concurrentiepositie van Nederland in internationaal verband. Het maximale rendement zou verkregen worden uit de verbetering van de internationale bereikbaarheid.⁸⁴¹ De VINO en de daaruit voortvloeiende VINEX zouden de toon gezet hebben voor een ruimtelijkeordeningsbeleid van rijkswege met een meer centrale rol voor de grotere steden om de internationale concurrentie het hoofd te bieden, begeleid door een optimale ontwikkeling van *mainports*. De ideologie was nu de compacte stad, die bij moest dragen aan de versterking van de (binnen)steden die te lijden hadden onder verdwijnend draagvlak. Daarnaast wenste men de automobiliteit te beperken. De ambitie om de stedelijke crisis te bezweren ging echter hand in hand met afnemend vertrouwen in nationale ruimtelijke ordening, en bovendien moest er bezuinigd worden op de rijksuitgaven. Vanaf het begin van de jaren 1980 werd in het kader van de bestuurlijke vernieuwing ook met betrekking tot de nationale ruimtelijke ordening ingezet op decentralisering en privatisering. De jaren 1990 vormden een omslag in de manier waarop stadsuitbreidingen aangewezen, uitgewerkt en uitgevoerd werden. Deze werden als het ware 'vermarkt', waarbij huisvesting voor minder daadkrachtigen minder belangrijk werd dan voorheen het geval was geweest. De ambities verschoven dus, maar leidden met de uitvoer van de VINEX tot een concentratie van wonen en werken nabij de grote steden, althans in vergelijking met de periode 1960-1980. De indirecte stimulering van de *mainports* Schiphol en de Rotterdamse haven sorteerde

840 **Lambrechts en Zonneveld** 2004, From Randstad to Deltametropolis.

841 Ibidem.

eveneens effect op de werkgelegenheid. Als daar het stadsvernieuwingsbeleid aan toegevoegd wordt, lijkt het er inderdaad sterk op dat de nationale ruimtelijke ordening ten gunste van de grote en middelgrote steden is gekeerd.

Sindsdien wordt het nationale ruimtelijkeordeningsbeleid gekarakteriseerd door decentralisatie. De Vijfde Nota (2001) werd nooit geïmplementeerd, maar de Nota Ruimte (2006) wel. Dat betekent weliswaar dat het Rijk minder kaders schept, maar niet dat ze zich slechts nog met infrastructuur bezighoudt. Veel eerder lijkt er sprake te zijn van een bijdrage in de vorm van concrete projecten waarbij het Rijk als investeerder optreedt (zie voor een indruk van dergelijke projecten na 2000 de tabel in de bijlage).⁸⁴²

§ 6.4.6 Competitieve nadelen: bouwbeperkingen

De gevolgen van bouwbeperkingen zijn niet voor alle steden evident. Wel zouden Amsterdam, Leiden en Den Haag er in 2003 meer last van hebben dan Rotterdam en Dordrecht.⁸⁴³ Ook is het aannemelijk dat juist de snelst groeiende steden die in de jaren 1970 op naam gerichte overloopkernen aangewezen kregen, er het meeste last van hadden. Ik denk dan bijvoorbeeld aan Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Bouwen is voor een gemeente aantrekkelijk, omdat ze de inkomsten uit het Gemeentefonds kan vergroten en soms kans op grondexploitatiewinsten heeft.⁸⁴⁴

Verwant aan de bouwbeperkingen en het weggeleiden van de woonfunctie uit de grote steden, was het stopzetten van de annexaties. Die hadden na de jaren 1930 de politieke wind niet langer in de zeilen. Eerder in dit hoofdstuk kwam reeds ter sprake dat de annexaties vooral financieel gemotiveerd waren. Ze waren bedoeld om het belastinggebied van de gemeente te vergroten. Om die reden is het goed om de veranderende financiële verhouding tussen Rijk en gemeente als competitief nadeel nogmaals ter sprake te brengen. In 1992 waren de gemeentelijke inkomsten als volgt samengesteld: 10% werd geworven uit het eigen belastinggebied, 27% kwam uit het Gemeentefonds en maar liefst 63% bestond uit door het Rijk geoordeelde specifieke uitkeringen.⁸⁴⁵ Daarmee heeft Nederland in internationaal verband een van de meest gecentraliseerde gemeentelijke inkomstensystemen. De gemeenten waren en zijn dus

842 **Van der Wouden** 2011, Sleutelprojecten als constante. Voor een overzicht van de projecten die momenteel met rijksgeld ondernomen worden is het mirtprojectenboek inzichtelijk, te raadplegen op http://mirt2010.mirtprojectenboek.nl/Images/505_tcm307-261824.pdf.

843 **De Groot e.a.** 2010, *Stad en land*, p.111.

844 **Van der Burg** 2004, Ruimtelijk beleid op nationaal niveau.

845 **Kreukels** 1992, Bestuurlijke vernieuwing grootstedelijke gebieden, p.31.

in financiële zin voor een zeer groot deel afhankelijk van de fondsen die het Rijk naar hen overhevelt. In een rapport van de WRR werd in 1990 dan ook gesproken van een zogenoemde receptieve bestuurscultuur, waarbij stedelijke overheden zich vooral nog inspannen om fondsen van het Rijk te verwerven.⁸⁴⁶

Pogingen om in het kader van de decentralisatie van het Nederlandse bestuur sinds de late jaren 1970 de bestedingsvrijheid van vaststaande gemeentelijke inkomsten te verruimen hebben overigens niet tot grote verschuivingen in de uitgaven van rijkswege geleid.⁸⁴⁷ Het is niet eenvoudig te zeggen in hoeverre stedelijke gemeenten meer of minder hinder ondervonden van hun financiële afhankelijkheid van het Rijk. Maar wat wel duidelijk is, is dat steden in vergelijking met voorgaande periodes minder middelen hadden om zelf te investeren in hun concurrentiepositie. Dat is des te markanter als de financiële verhoudingen uit de moderne tijd vergeleken worden met die in de vroegmoderne tijd en de middeleeuwen. Destijds hadden stedelijke gemeenten juist zeer veel eigen middelen, waarmee ze invloed op het beleid van de soevereine overheid konden uitoefenen.

§ 6.5 Overheidsinvloed

§ 6.5.1 Hoofdconclusies

In vergelijking met de vroegmoderne tijd werd het totaalpakket aan stimulerende maatregelen onder de moderne soevereine overheid geleidelijk niet alleen omvangrijker maar ook veelzijdiger en verstrekkender van aard. Zes competitieve voordelen zijn hier nader geïdentificeerd, te weten de financiering van infrastructuur, industriebeleid, vestiging van rijksinstellingen, nationaal ruimtelijk beleid, woningbouwbeleid en volkshuisvesting. Bouwbeperkingen vormden een belangrijk competitief nadeel. In de samenstelling en de distributie van dit pakket van competitieve voor- en nadelen zijn de volgende periodes aan te wijzen.

846 WRR 1990, *Van de stad en de rand*; zie eveneens hiervoor **Van der Cammen en De Klerk** 1988, *Ruimtelijke ordening*.

847 **Priemus en Van der Wusten** 1993, Bestuurlijke en ruimtelijke inrichting.

Een eerste duidelijk herkenbare periode is te vinden in het tweede kwart van de 19de eeuw als de eerste Nederlandse koningen aan het bewind zijn. Het ging toen om een vrij divers pakket aan voordelen dat soms exclusief gericht was op de versterking van bepaalde steden. Toen werden niet alleen de centrale regeringsfuncties verdeeld, zoals het hof en de landelijke ministeries, maar ook de provinciale bestuursinstellingen en gerechtshoven. Daarnaast werden kanalen van rijkswege aangelegd, diverse rijksinstellingen opgericht en subsidies verstrekt aan stedelijke industrieën en de scheepsbouw in Holland.

In de tweede helft van de 19de eeuw nam het aantal soorten competitieve voordelen ineens flink af. Eigenlijk bleef alleen de aanleg van infrastructuur in de vorm van nationale vaarwegen over. In het laatste kwart van de 19de eeuw werden nationale spoorwegen aangelegd. De competitieve voordelen die in deze periode verdeeld werden, namelijk de financiering van nationale en internationale infrastructuur, waren in principe weinig exclusief van aard. Hoewel bepaalde plaatsen hierdoor rechtstreekse toegang tot nationale en internationale verkeersstromen kregen, was de politiek gericht op het algemeen belang en niet per se op bepaalde steden.

Ondanks dat de soevereine overheid na 1900 al meer kaderscheppend optrad bij expansie van steden en hun randgemeenten en de ontsluiting via autosnelwegen, brak pas na de Tweede Wereldoorlog een duidelijke derde fase aan waarin het pakket van competitieve voordelen in omvang, diversiteit en verstrekbaarheid toenam. De distributie daarvan vond gedurende de gehele periode vrijwel continue plaats, maar het zwaartepunt ligt tussen de jaren 1960 en 1980.

Zo werd de bestaande infrastructurele verantwoordelijkheid van het Rijk – waartoe zowel de wetgeving, planvorming, financiering, onderhoud en exploitatie werd gerekend – voor water- en spoorwegen uitgebreid met autosnelwegen en onderdelen van de luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven. Nieuw was dat de soevereine overheid uitgebreide verantwoordelijkheden op het gebied van ruimtelijke ordening en volkshuisvesting op zich nam, waarbij ze forse financiële ondersteuning gaf aan woningbouw op speciaal daarvoor aangewezen locaties. Tegelijkertijd werden de competitieve nadelen in de vorm van bouwbeperkingen rondom verstedelijkte gebieden groter. Het nationale ruimtelijk beleid vormde een raamwerk dat richting gaf aan een actief industriebeleid (waarbij voor bepaalde locaties subsidies beschikbaar waren) en de verspreiding van de rijksinstellingen (die onder de verzorgingstaat in omvang en aantal toenamen). Vanaf de jaren 1990 is vooral de financiële ondersteuning van veel van deze naoorlogse beleidsvormen steeds verder afgebouwd.

Hoewel de distributie van competitieve voordelen in principe vanuit een algemeen nationaal belang gemotiveerd werd, lijkt het eindresultaat paradoxaal genoeg plaatselijk soms behoorlijk exclusief te zijn geweest. Het lokale samenspel van bouwbeperkingen, volkshuisvesting- en industriesubsidies, rijksinstellingen en rijksinfrastructuur resulteerde immers in plaatselijk sterk verschillende concurrentieposities.

Werden bepaalde steden gedurende de moderne tijd nu meer begunstigd met competitieve voordelen dan andere? Vaststaat dat steden als Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht met de geleidelijke uitbouw van internationale lucht- en zeehavens, en (inter)nationale water-, spoor en autowegen gedurende een langere periode een bevoorrechte positie hebben genoten. Dat geldt eveneens voor Den Haag als regeringscentrum. Verder valt op dat in de eerste helft van de 19de eeuw de distributie van competitieve voordelen exclusief gericht was op bestaande grotere steden in Holland, terwijl dat in de tweede helft althans formeel niet het geval was. In de tweede helft van de 20ste eeuw heeft de soevereine overheid, met uitzondering van de (inter)nationale infrastructuur, gedurende een aantal decennia een voorkeur ontwikkeld voor andere gebieden dan de grootstedelijke. Ik denk dat dit distributiepatroon niet zozeer te typeren is als uitvloeisel van bewust beleid ten nadele van de grote steden, maar eerder als een streven naar evenwicht op nationaal niveau.

§ 6.5.2 Terugblik op de demografische hiërarchie

Als we nu terugblikken op de verandering in de demografische hiërarchie in deze periode, zoals weergegeven in de grafieken van deel I, rijst de vraag welke maatregelen van de soevereine overheid op het oog de grootse samenhang daarmee lijken te vertonen. Allereerst valt op dat de distributie van competitieve voor- en nadelen in de periode van circa 1795 tot het midden van de 19de eeuw niet samenvalt met een fase van sterke bevolkingsgroei in de steden, ondanks het zwaartepunt van de distributie van competitieve voordelen onder de koningen. Paradoxaal genoeg geldt voor de tweede helft van de 19de eeuw juist het tegenovergestelde. Hier ging beperkte distributie van competitieve voordelen onder de liberale kabinetten juist gepaard met hevige bevolkingsgroei in de negen steden. Na de Tweede Wereldoorlog ging distributie van competitieve voor- en nadelen wel weer hand in hand met demografische expansie.

Van welke van de bovengenoemde instrumenten of maatregelen van de soevereine overheid is het nu het meest aannemelijk dat ze bijgedragen hebben aan de meest markante veranderingen in die hiërarchie? Voor de periode voor het midden van de 20ste eeuw lijkt de samenhang tussen de voorsprong van de drie tot vier grootste steden, en daarbinnen de inhaalrace van Rotterdam en Den Haag ten opzichte van Amsterdam, het grootste te zijn met de aanleg van (inter)nationale infrastructuur én de plaatsing van Rijks- en provinciale overheidsdiensten. Volgens de literatuur zou de bundeling van verschillende typen infrastructuur een proces van centrum-periferievorming op grote steden met diepe havens (die vooral voor industrie een aanmerkelijk vestigingsvoordeel bezaten) gefaciliteerd hebben. Het is aannemelijk dat de soevereine overheid met de plaatsing van overheidsdiensten binnen het westen,

in samenhang met vooral de Nieuwe Waterweg én het verknopen van de landelijke spoorwegen, de taakverdeling tussen de drie grote steden voor een groot deel heeft afgedwongen. En van het schaalvergrotingsproces en de concentratie van industriële werkgelegenheid die deze rijksinfrastructuur mogelijk maakte, zouden vooral Rotterdam, Amsterdam en in minder heldere mate Utrecht, Delft en Haarlem hebben geprofiteerd, terwijl in Dordrecht en Gouda functieverlies optrad.

Vanaf het midden van de 20ste eeuw is de samenhang het grootste met de bouwbeperkingen die de soevereine overheid uit hoofde van de nationale ruimtelijke ordening oplegde in combinatie met het volkshuisvestingsbeleid. Daarmee werd de expansie van de grote steden in de meest concrete zin (het bebouwd oppervlak) niet alleen beperkt, maar ook nam als gevolg van de dalende woningbezetting de huisvestingscapaciteit af. Tegelijkertijd werden de bestaande kleine steden en nieuwe nederzettingen zoals groeikernen en overloopgemeenten juist gestimuleerd in hun rol van verzorgingscentra voor een groeiende bevolking. Dit zou betekenen dat overheidsbeleid nu wel verklarend is voor verandering in stedelijke hiërarchie, in tegenstelling tot de middeleeuwen en de vroegmoderne tijd, toen de samenhang het grootst leek met toevallige neveneffecten van ander overheidshandelen dat niet bewust op de steden gericht was. Dat betekent overigens niet dat de soevereine overheid ook per se dit effect voor ogen stond. Het lijkt mij in ieder geval onwaarschijnlijk dat het Rijk bevolkingsafname in de grote steden bij voorbaat wenselijk vond.

Als we verandering in de functionele profielen van de steden in het algemeen vergelijken met de distributie van competitieve voordelen, dan springen de volgende zaken in het oog. Allereerst valt op dat het effect van de waterwegen die in de eerste helft van de 19de eeuw aangelegd werden (het Voornse en het Noordhollands Kanaal) hooguit tijdelijk was. Voor zover deze stimulerend werkten waren er al snel grotere investeringen nodig. Voor de industriesubsidies uit die tijd gold dat mogelijk nog veel meer, want de opleving van nijverheid in steden als Leiden en Haarlem was zeer kortstondig.

Daarentegen zouden veel van de regeringsfuncties die destijds verdeeld werden naderhand wel meer werkgelegenheid creëren, en ook de koloniale veilingen en scheepsbouwsubsidie hebben mogelijk langdurig stimulerend gewerkt op de scheepsbouw, -vaart en handel in Rotterdam en (vooral) Amsterdam. De stimulerende effecten van de plaatsing van het hof en de ministeries, die grote bedrijven en koopkrachtige bewoners aantrokken, waren vooral in Den Haag evident. Eveneens valt te beargumenteren dat bijvoorbeeld de oprichting van de Polytechnische Hogeschool langdurige effecten veroorzaakt heeft in de stad Delft.

Dit betekent dat de 'kiemen' voor de functionele ontwikkeling van de stedelijke profielen in de moderne tijd doorgaans nog vóór 1900 gelegd zijn. Voor de vier grote steden geldt bijvoorbeeld dat de mate waarin bepaalde functies, die in de 19de eeuw hun plaats vonden zoals haven, financieel wezen, ambtelijk apparaat en nationaal knooppunt van spoor- en waterwegen, gunstige uitstralingseffecten hadden weliswaar varieerde, maar dat de taakverdeling tussen de vier grote steden gedurende de gehele 20ste eeuw gehandhaafd bleef.

Tot slot sta ik stil bij de samenhang tussen de opbloei van de internationale dienstverlening in Amsterdam en het overheidshandelen met betrekking tot de nationale luchthaven Schiphol. Het heeft er alle schijn van dat Schiphol belangrijke uitstralingseffecten (gehad) heeft op het functioneren van Amsterdam als internationaal centrum, en dat het stimulerende overheidsbeleid voor de luchthaven dus indirect gunstig was voor Amsterdam. Daarbij moet wel opgemerkt worden dat deze stad ook vóór 1795 al het dominante centrum met betrekking tot financiële dienstverlening was én dat het hier ging om een initiatief dat pas later de expliciete steun van de soevereine overheid verwierf. Het Rijk trad hier dus faciliterend op. Dat gold overigens wel voor meer competitieve voordelen die in de moderne tijd verdeeld zijn. Zo faciliteerde de soevereine overheid in de eerste helft van de 20ste eeuw de uitbreiding van het bebouwde oppervlak van de steden met behulp van annexaties. En in de 19de eeuw initieerde ze zeker niet overal de aanleg van infrastructuur, maar nam het Rijk steeds meer particuliere initiatieven over om een samenhangend netwerk te scheppen.

§ 6.5.3 Nevenconclusies

Bij de bespreking van de constatering die aan de hand van de inventarisatie van competitieve voor- en nadelen en hun distributie gedaan konden worden, heb ik in de voorgaande periodes vooral stilgestaan bij de mogelijke rol van andere overheden bij verandering in de concurrentiepositie van de negen steden. Het bleek dat stedelijke overheden vermoedelijk zelf een zeer belangrijk aandeel hadden in het verwerven van competitieve voordelen via andere bestuursniveaus of partijen. Dat gold zowel voor buitenlandse als nationale soevereine overheden. Zeker in de vroegmoderne tijd werd de indruk gewekt dat de rol van de soevereine overheid in veel gevallen een faciliterende was voor lokale, vaak in steden ontplooiden initiatieven.

Als we nu vanuit dit perspectief terugkijken naar de moderne tijd, valt op dat met de Gemeentewet van 1851 de mogelijkheden voor stedelijke overheden om rechtstreeks competitieve voordelen via de soevereine overheid te verwerven, behoorlijk ingeperkt werden. Daarna werden ook de mogelijkheden om via zelfstandige belastingheffing op lokaal niveau financiële middelen te vergaren én (de beleidsruimte om deze) te besteden stapsgewijs afgebouwd. Dit betekent dat stedelijke overheden in vergelijking met de voorgaande periodes minder middelen kregen om zelfstandig competitieve voordelen te verwerven en mede hierdoor meer aangewezen raakten op de stimulerende maatregelen die de soevereine overheid aan hun stad toebedeelde. Dit is wat ik bedoel met de term verstrekkend: het gegeven dat de soevereine overheid meer middelen kreeg om in te grijpen terwijl de stadsbesturen tegelijkertijd juist steeds minder eigen middelen tot hun beschikking hadden.

Ik vermoed dat het Rijk met deze bestuurlijke hervormingen gepoogd heeft om de concurrentieverhoudingen op haar grondgebied gelijk te trekken, door oude voorkeursposities die nog uit de middeleeuwen stamden en in de vroegmoderne tijd geconsolideerd waren, op te heffen. Het is aannemelijk dat zij vervolgens via de aanleg van (inter)nationale water- en spoorwegen vanaf de jaren 1870 actief gestreefd heeft naar het doorbreken van de economische verhoudingen op haar grondgebied. Eveneens valt op dat de distributie van competitieve voordelen onder de koningen grotendeels juist wel gericht was op het versterken van de bestaande voorkeursposities. Pas na het midden van de 19de eeuw is de soevereine overheid zich duidelijk anders gaan gedragen met betrekking tot de stimulering van stedelijke concurrentieposities.

Na het buitenspel zetten van de stedelijke overheden trad de soevereine overheid geleidelijk steeds vaker op als rechtstreekse initiator voor de distributie van competitieve voordelen. Die werd dus steeds meer *top-down* georganiseerd, in plaats van dat de afweging van *bottum-up* georganiseerde initiatieven op soeverein niveau leidend was. Maar de initiërende rol van stadsbesturen (zo blijkt bijvoorbeeld bij Schiphol of de Rotterdamse haven) is daarmee zeker niet geheel verdwenen.

Als we nu nogmaals terugblikken op de veranderingen in de demografische hiërarchie van de negen steden in de tweede helft van de 19de eeuw, dan zien we dat hevige stedelijke expansie relatief kort na bestuurlijke hervormingen optrad. Dit betekent dat niet zozeer de tijdelijke afname van het aantal door de soevereine overheid gedistribueerde competitieve voordelen in de tweede helft van de 19de eeuw beslissend geweest is voor verandering in de stedelijke hiërarchie en/of de functionele taakverdeling, maar juist het wegnemen van de politieke en financiële middelen van de stemhebbende steden om zelf actief invloed uit te oefenen op hun concurrentiepositie.



- Water
- Water
- Zand (hoog / laag)
Sand (high / low)
- Klei
Clay
- Veen
Peat
- Land onder invloed van hoogwater
Land subject to flooding
- Droogmakerij
Drained lake

Bewoning
Habitation

- Bebouwing
Built-up area
- Werkgebieden-, haven- en kassengebied
Employment areas, ports, greenhouses

Infrastructuur
Infrastructure

- Hoofdvaarweg
Main navigation route
- Snelweg
Motorway
- Secundaire weg
Secondary road
- Spoorweg
Railway
- Luchthaven
Airport

Afbeelding 7.1
De negen steden in het landschap aan het einde van de 20ste eeuw.



7 Conclusie en besluit

Het hoofddoel van het tweede deel van dit onderzoek naar verandering in stedelijke hiërarchie was om inzicht te verkrijgen in de wijze waarop de soevereine overheid gedurende achthonderd jaar de functionele taakverdeling en daarmee de concurrentiepositie van negen steden in het westen van Nederland beïnvloed zou kunnen hebben. De ambitie was om helderheid te verschaffen over het fenomeen van bevoorrechting én benadeling. Wat kon de soevereine overheid concreet doen om de concurrentiepositie van een plaats binnen een bepaalde context te versterken of te verzwakken? Om daar antwoord op te geven heb ik allereerst de vormen die dit fenomeen kon aannemen benoemd. Ook deed ik uitspraken over de trends die zich met het verstrijken van de tijd in de eigenschappen van het pakket aan competitieve voor- en nadelen en de distributie daarvan hebben voorgedaan. Dit gebeurde door aan de hand van die trends een periodisering op te stellen.

Vervolgens is steeds een terugblik geworpen op de ogenschijnlijke samenhang tussen de verandering in de demografische hiërarchie – feitelijk de grafieken uit deel I – in de drie periodes van middeleeuwen, vroegmoderne en moderne tijd en de distributie van competitieve voor- en nadelen. Daarnaast stond ik stil bij significante constatering en trok nevenconclusies aan de hand van de bespreking van de eigenschappen van de competitieve voor- en nadelen en hun distributie per periode. De reden daarvoor is een tweede ambitie die aan deel II van het onderzoek ten grondslag lag, namelijk antwoord te geven op de hoofdvraag in hoeverre handelen van de soevereine overheid het ontstaan van de polycentrische Randstad gedurende de 19de en het eerste kwart van de 20ste eeuw beïnvloed heeft.

Eerst benoem ik stapsgewijs de hoofdlijnen die in de achthonderd jaar te traceren zijn. Daarbij zal ik eveneens stilstaan bij de constatering die met betrekking tot overheidsinvloed gedaan kunnen worden. Tevens blik ik terug op een mogelijke overheidsbijdrage aan het ontstaan van de polycentrische Randstad. Ik begin met een korte evaluatie van de gehanteerde onderzoeksmethode.

§ 7.1 Terugblik op de gehanteerde methode

In retrospectie moet geconstateerd worden dat het lastig was om een zinvol onderscheid te maken tussen de verschillende stedelijke taken. Ook was het moeilijk om een sluitend vocabulaire voor de functionele taakverdeling te vinden dat voor alle eeuwen zinvol is. Dat kan te maken hebben met de mogelijkheid dat die taken of functies en de verdeling daarvan over stedelijke profielen ook echt verschilden van tijd tot tijd. Waarschijnlijk is dit mede een gevolg van het gebrek aan vergelijkend en op de lange termijn gericht stadsonderzoek. Dit werd duidelijk bij de moderne tijd, waar het moeilijk bleek om zinnige uitspraken te doen over de taakverdeling, mede omdat zaken als detailhandel en dergelijke bijna geheel buiten beeld zijn gebleven.

Zoals verwacht hadden ook andere partijen dan de soevereine overheid de mogelijkheid om competitief voordeel te verstrekken en daarmee verandering in de functionele taakverdeling te beïnvloeden. Het gaat om buitenlandse overheden, internationale handelsorganisaties (de Hanze), de moderne provincies en vooral de stedelijke overheden zelf. Dit werd gelukkig deels ondervangen door de nadere uitwerking van de competitieve voordelen en de bespreking van de nevenconclusies. Daarbij bleek dat dergelijke partijen regelmatig een grote rol speelden bij de distributie. Dit bood de mogelijkheid om structurele inmenging van andere partijen dan de soevereine overheid te signaleren en te volgen.

Ten derde is het niet aannemelijk te maken wat het effect per verstrekt competitief voordeel was en waarom de uitwerking van een vergelijkbaar voordeel van stad tot stad zo sterk kon verschillen. Dat komt allereerst omdat er naast 'het zetje' dat de soevereine overheid aan de concurrentiepositie van een stad gaf, nog zo veel andere factoren een rol speelden. Dat geldt uiteraard voor factoren die in deel I benoemd zijn, zoals de omstandigheden op de internationale markt en de eigenschappen van de stad zelf. Daar komt het gedrag van andere overheden dan de soevereine overheid bij, en bovendien bleek dat een stad ook meerdere competitieve voordelen tegelijkertijd kon ontvangen. Het is aannemelijk dat een dergelijke combinatie het effect in sommige gevallen versterkte. Dat was bijvoorbeeld het geval bij Amsterdam in de vroegmoderne tijd. De stad ontving toen een Admiraliteit, Kamers van verschillende geotrooieerde compagnieën en de muntslag. Het is overigens mogelijk dat het succes van Amsterdam een voorname reden was om daar verschillende competitieve voordelen te clusteren, zodat het effect dáárom groter was dan elders.

Zodoende constateer ik dat het onmogelijk is om verandering in de functionele taakverdeling als geheel begrijpelijk te maken, althans vanuit de primaire invalshoek van de verstrekking van competitieve voordelen door de soevereine overheid. Maar zonder een dergelijke op de lange termijn gerichte, verkennende methode was het niet mogelijk geweest om een aantal trendbreuken in verstedelijking en overheidsgedrag ten aanzien daarvan bloot te leggen. Eveneens wordt daardoor voor het eerst de langetermijnontwikkeling van een stedengroep als geheel samenhangend

beschreven. Dat maakt het mogelijk om steden te vergelijken en fases aan te wijzen in verstedelijking. Hierdoor komen herhaaldelijk voorkomende processen als ruimtelijke specialisatie en schaalvergroting, en de omstandigheden waarin deze optreden, beter in beeld. Ook worden door de consequente vergelijking van de economische context termen als 'kenniseconomie' in een ander perspectief geplaatst. Tot slot bracht de methode allerlei interessante fenomenen die richting hebben gegeven aan de functionele ontwikkeling van de steden op de voorgrond. Hierdoor konden nevenconclusies getrokken worden over de wijze waarop de overheid georganiseerd was en wat voor invloed dit had op de omgang met de steden. Daarover nu meer.

§ 7.2 Hoofdconclusies

Gedurende de middeleeuwen kon de concurrentiepositie van een plaats gestimuleerd worden via handelspolitiek in de vorm van bijvoorbeeld vrijgeleides voor lokale schippers of kooplieden, via algemeen beleid zoals marktprotectie, stapel- en muntpolitiek, uitzondering van algemeen geldende belemmeringen in de vorm van het lokaal toekennen van tolvrijheid, stadsrechten en plaatsing van overheidsinstellingen (vooral in de vorm van hoven en de muntslag), via schenkingen (regalia, grond), via het verlenen van infrastructuurconcessies en het toekennen van een zekere mate van zelfbestuur. Daarnaast kon verslechtering van de concurrentiepositie optreden als gevolg van zware belastingdruk en oorlogen. In de vroegmoderne tijd lagen competitieve voordelen besloten in handelspolitiek, vestiging van overheidsinstellingen en infrastructuurconcessies. Belastingdruk in de steden vormde het belangrijkste competitieve nadeel. In de moderne tijd heb ik zes competitieve voor- en nadelen nader geïdentificeerd, te weten de financiering van infrastructuur, industriebeleid, vestiging van rijksinstellingen, nationaal ruimtelijk beleid en woningbouwbeleid en volkshuisvesting. Bouwbeperkingen konden belemmerend werken op de concurrentiepositie van een stad.

Ik begin met het antwoord op de vraag hoe de soevereine overheid op lange termijn invloed kon uitoefenen op de concurrentiepositie van steden. Allereerst moet er qua vorm een onderscheid gemaakt worden tussen instrumenten die de concurrentiepositie van een stad of stedengroep bewust en gericht stimuleerden en maatregelen die vermoedelijk onbewust effect hadden op verandering in de functionele taakverdeling. Zo bleek al in de middeleeuwen dat politieke instabiliteit als gevolg van crises op het niveau van de landsheerlijkheid, dynastieke oorlogen ver buiten Holland en het Sticht én hoge belastingen waarschijnlijk van grote invloed

waren op de ontwikkeling van de functionele profielen.⁸⁴⁸ Bij de laatste twee gaat het inderdaad om concrete maatregelen die bijwerkingen hadden voor de steden. Politieke instabiliteit daarentegen is geen concreet of bewust overheidshandelen: ze is eerder op te vatten als gevolg van een overheid die op structurele basis geen rechts- of bestaanszekerheid biedt. Daarnaast zijn niet per se op steden gerichte maatregelen over het algemeen eerder als competitief na- dan voordeel op te vatten. Behalve voor de oorlogen (enkele uitzonderingen daargelaten) en de hoge belastingen gold dat eveneens voor de bouwbeperkingen in de moderne tijd, hoewel ik denk dat er te twisten valt over de vraag of de bouwbeperkingen nu rechtstreeks gericht waren op het remmen van de mogelijkheid van grote steden om in lokale vraag naar ruimte te voorzien, of dat de prioriteit toch bij de bescherming van open gebieden lag. Want alleen in het laatste geval kan gesproken worden van een neveneffect.

Welke instrumenten waarmee competitief voordeel kon worden gegeven blijven er dan over en wat valt daarover te zeggen? Allereerst dat het pakket aan instrumenten gedurende de 13de en 14de eeuw behoorlijk divers van aard was, maar dat al in de 15de en de 16de eeuw een trend waarneembaar was waarin het aantal soorten afnam. Die trend zette door in de 17de en 18de eeuw. Na een korte uitbreiding van het aantal instrumenten in de eerste helft van de 19de eeuw en een daaropvolgende fase in de tweede helft van diezelfde eeuw, waarin het aantal instrumenten weer sterk terugliep, werd het pakket in de 20ste eeuw wederom behoorlijk divers van aard. Op de lange termijn was de trend te typeren als een conjunctuur van veel naar weinig, en vervolgens weer terug naar veel.

Sommige instrumenten waren rechtstreeks gericht op steden in het algemeen, of zelfs exclusief georiënteerd op één of enkele steden. Dit was vooral gedurende de middeleeuwen het geval, toen plaatselijke uitzonderingen van algemeen geldende belemmeringen in de vorm van tolvrijheid, stadsrechten en regalia geijkte stimuleringsmiddelen waren. Ook schenkingen en zelfbestuur waren zeer plaatselijk van aard en het eindresultaat kon ten opzichte van de omgeving in ruimtelijke zin behoorlijk geprivilegieerde posities opleveren. Deze exclusieve maatregelen vonden plaats naast algemene. Daarna nam dit verschijnsel af. Al vanaf de 15de eeuw ging het steeds vaker om algemene beleidsmaatregelen die stimulerend moesten zijn voor een groter gebied.⁸⁴⁹ In de vroegmoderne tijd werden vrijwel alleen nog maar algemene maatregelen genomen. In de moderne tijd, en zeker in de 20ste eeuw, werd nationaal beleid soms dusdanig nauwkeurig uitgewerkt dat er wel weer sprake lijkt van exclusieve maatregelen. Het ging dan bijvoorbeeld om bouwbeperkingen en bouwquota's.

848 En hoewel er in de moderne tijd geen redenen waren om te veronderstellen dat het belastingklimaat in steden afwijkt van de directe omgeving, en ik belastingverschillen dus ook niet apart als competitief voor- of nadeel heb besproken, is het aannemelijk dat het belastingklimaat in steden tot op de dag van vandaag de aantrekkelijkheid van een plaats voor bepaalde activiteiten bepaalt.

849 Maar desondanks vaak opvallend andere effecten genereerden in de verschillende steden.

In het pakket zijn constanten aan te wijzen maar ook enkele pregnante verschillen. Stimulering van concurrentieposities via de verlening van infrastructuurconcessies of de aanleg van infrastructuur vond gedurende het gehele bestaan van de negen steden plaats. Daarbij geldt overigens wél dat voor de 19de eeuw de soevereine overheid zeer zelden ook als initiator of financier van infrastructuur optrad. Een tweede vorm van structureel overheidshandelen is de plaatsing van overheidsinstellingen in steden. Blijkbaar heeft de overheid altijd al via infrastructuur en overheidsinstellingen de mogelijkheid gehad om de functionele taakverdeling van steden, en daarmee de onderlinge hiërarchie, te beïnvloeden. Bepaalde instrumenten keerden in twee van de drie periodes terug. Het gaat dan vooral om (inter)nationale economische politiek en de verdeling van belastingdruk. Ik vermoed dat dit eveneens structurele fenomenen zijn waarmee de overheid de concurrentiepositie van steden beïnvloed heeft of zou kunnen hebben. Dat ze niet overal besproken zijn is vooral het gevolg van gebrek aan aanknopingspunten in de literatuur.

Plaatselijke uitzonderingen in de vorm van stadsrechten en zelfbestuur die meer bestuurlijke vrijheid als gevolg hadden lijken een exclusief middeleeuws fenomeen te zijn geweest. Hetzelfde geldt, met betrekking tot de moderne tijd, voor nationaal volkshuisvestings- en ruimtelijk beleid. Dit zijn competitieve voordelen die in de andere tijden geen gelijke hebben.

Ten aanzien van de distributie van de competitieve voordelen zijn drie periodes aan te wijzen waarin de overheid veel meer stimulerende maatregelen nam dan in andere. Zo werden er in de 13de en 14de eeuw veel stimulerende maatregelen genomen, net als in de eerste helft van de 17de eeuw en in de eerste helft van de 19de eeuw, en in de 20ste eeuw geleidelijk zelfs steeds meer. In de vroegmoderne tijd is een heel duidelijk zwaartepunt aan te wijzen: de eerste helft van de 17de eeuw. Daarna stagneerde de distributie en gebeurde er vrij weinig meer. Veranderingen in de functionele taakverdeling vonden toen plaats binnen het bestaande raamwerk van voorkeursposities. In de 20ste eeuw daarentegen – en dan vooral in de tweede helft – lijkt de overheid aan de distributie van competitieve voordelen een continue bezigheid te hebben gehad. Ik vermoed dat dit niet alleen het gevolg was van de nauwkeurige mogelijkheden die het instrumentarium aan competitieve voordelen toen bood, maar ook van de ongekende ruimtelijke expansie die destijds plaatsvond: de overheid werd daardoor gedwongen structurele sturing te geven.

Wat valt er te zeggen over de ruimtelijke distributie van die stimulerende instrumenten? En is daarin een mogelijk verband aanwijsbaar met de polycentrische samenstelling van de Randstad? In de middeleeuwen was een vrij gerichte bevoordeling mogelijk, maar hoewel de landsheer gedurende een langere periode een tastbare voorkeur voor een stad als Dordrecht aan de dag legde, konden vrijwel alle steden en zelfs 'het dorp' Den Haag in meer of mindere mate op exclusieve stimuleringsmaatregelen rekenen. In de vroegmoderne tijd bood het instrumentarium minder mogelijkheden tot precisie. De meeste stimulerende maatregelen waren gericht op de stedelijke economie als geheel. Ook in de moderne tijd is de overheid

niet eenvoudig te betrappen op een bepaalde voorkeur. Wel is duidelijk dat de koningen in de eerste helft van de 19de eeuw oude steden stimuleerden, terwijl de liberale kabinetten in de tweede helft van die eeuw eerder geneigd waren om met een schone lei te beginnen. Daarbij lijken ze het grote Amsterdam aanvankelijk te hebben gemeden. De liberalen wilden de Nieuwe Waterweg geheel financieren en het Noordzeekanaal slechts met tegenzin, en plaatsten het provinciehuis van Noord-Holland niet in Amsterdam, maar in het kleinere Haarlem. En Den Haag kent al achthonderd jaar een structurele bevoorrechting via de plaatsing van overheidsinstellingen.

Een laatste opmerkelijk structureel kenmerk van de competitieve voordelen is dat er in veel gevallen sprake was van initiatieven uit de steden zelf, waarvoor de soevereine overheid faciliterend optrad. Hoewel dit fenomeen gedurende de gehele onderzochte periode voorkwam, was dit in de vroegmoderne tijd, toen stedelijke vertegenwoordigers deel uitmaakten van de regering, zelfs vrijwel altijd het geval. Ook in de middeleeuwen is het aannemelijk dat stedelijke vertegenwoordigers zelf om stadsrechten of infrastructuurconcessies vroegen. En in de moderne tijd droegen ze bijvoorbeeld uitbreidingsplannen ter goedkeuring voor. De soevereine overheid initieerde dus zeker niet altijd de distributie van competitieve voordelen: er moest om gevraagd worden, of er moest een andere reden zijn om tot distributie over te gaan. Overheidsbijdrage was dus vaak reactief en zelden initiërend van aard. Pas vanaf het laatste kwart van de 19de eeuw lijkt de soevereine overheid structureel en in toenemende mate zelf het initiatief te zijn gaan nemen, beginnend met de aanleg van spoor- en waterwegen.

§ 7.3 Terugblik op demografische hiërarchie

De terugblik op demografische hiërarchie leert ten eerste dat ander overheidshandelen, dus niet via instrumenten die rechtstreeks gericht waren op de concurrentiepositie van steden, op het oog de meeste samenhang vertoont met de veranderingen in de functionele taakverdeling.

Gedurende de middeleeuwen vertoonde de combinatie van buitenlandse oorlogen met binnenlandse conflicten een grote samenhang met zowel de stagnatie van veel Hollandse steden als de opmars van Amsterdam vanaf het laatste kwart van de 15de eeuw. In de vroegmoderne tijd lijkt er een aannemelijk verband te bestaan tussen de negatieve gevolgen van belastingheffing en het verval van de nijverheidssteden vanaf het midden van de 17de eeuw. In beide gevallen had de verschillende reactie van steden op de veranderingen vermoedelijk te maken met eigenschappen van hun functionele profiel. Het is immers aannemelijk dat toen alle steden in de 18de eeuw in gelijke mate bezwaard werden door die belastingen, vooral steden met nijverheidsprofielen – en dus branches die kwetsbaarder waren –

eronder leden. Amsterdam, dat zich al op het Oostzeegebied richtte, profiteerde bij toeval bovengemiddeld van de toenemende vraag naar oosterse granen als gevolg van oorlogshandelingen, die de handel in de traditionele westerse granen belemmerden. Ook lijkt er samenhang te bestaan met de bouwbeperkingen in de tweede helft van de 20ste eeuw en de afnemende demografische hiërarchie tussen de steden. De vraag of dit als een neveneffect of als gericht beleid gezien moet worden is reeds ter sprake geweest.

Dit betekent dat neveneffecten van ander overheidshandelen, dat niet per se gericht was op de concurrentiepositie van de steden, vaak verklarender waren voor verandering in stedelijke hiërarchie dan gerichte instrumenten. Alleen voor de periode vóór het midden van de 20ste eeuw lijkt de samenhang tussen de voorsprong van de drie tot vier grootste steden, en daarbinnen de inhaalrace van Rotterdam en Den Haag ten opzichte van Amsterdam, wel het grootste te zijn met gerichte overheidsinstrumenten. In dit geval met de aanleg van (inter)nationale infrastructuur én de plaatsing van rijks- en provinciale overheidsdiensten. Op basis van dat laatste kunnen we overigens stellen dat de soevereine overheid door middel van de distributie van competitieve voordelen waarschijnlijk wel degelijk bijgedragen heeft aan de totstandkoming van de polycentrische Randstad tussen circa 1850 en 1940.

Verder is een aantal kiemmomenten aan te wijzen, momenten waarop onder andere door de distributie van competitieve voor- en nadelen de fundamentele voor de langetermijnontwikkeling van de functionele taakverdeling van de steden lijken te zijn gelegd. Het gaat dan om voordelen waarvan het zeer aannemelijk is dat ze gedurende een langere periode sterk richtinggevend zijn geweest voor de ontwikkeling van de functionele profielen. Zo'n kiemmoment is waarneembaar aan het einde van de 15de eeuw – toen de functionele profielen van veel steden flinke klappen kregen en die van Amsterdam overeind bleef door de Oostzeehandel – aan het begin van de 17de eeuw – toen Amsterdam zich als stapelmarkt ontwikkelde – en opnieuw rond het midden van de 19de eeuw – toen door middel van de distributie van infrastructuur en overheidsinstellingen de taakverdeling tussen de vier grote steden werd vastgelegd. Dan valt op dat het zwaartepunt van de distributie van competitieve voordelen door de soevereine overheid doorgaans samenviel met periodes van economische dynamiek en demografische expansie in de steden. In de 13de en 14de eeuw traden distributie van competitieve voordelen en de groei van steden in tandem op, net als in de eerste helft van de 17de eeuw. De overheidsbijdrage kan hier dus opnieuw getypeerd worden als een faciliterende, het bijzetten van de zeilen. Alleen in de 19de eeuw lijkt de distributie van competitieve voordelen min of meer vooraf te zijn gegaan aan een fase van economische dynamiek.

In sommige gevallen kon het lang duren voordat een competitief voordeel ook als zodanig ging functioneren, of althans dat deze in de functionele profielen merkbare uitstralingseffecten genereerde. Dat gold bijvoorbeeld voor de kamers van de VOC in de 18de eeuw. Meer in het algemeen lijkt het er sterk op dat veranderingen in de functionele taakverdeling die soms meer dan honderd jaar eerder plaatsvonden pas

veel later invloed hadden op de demografische hiërarchie. Zo betaalden de steden die vanaf het einde van de 15de eeuw een eenzijdiger functioneel profiel hadden gekregen pas in de 17de en vooral 18de eeuw de prijs (in de vorm van economische en demografische neergang).⁸⁵⁰ Ook zagen we dat bijvoorbeeld de plaatsing van de Polytechnische Hogeschool in Delft aan het begin van de 19de eeuw tot op de dag van vandaag haar stempel op het functionele profiel van de stad drukt. Sowieso geldt dat de taakverdeling tussen Utrecht als nationaal knooppunt van infrastructuur, Rotterdam als internationale havenstad en Den Haag als regeringscentrum, waarvoor de kiemen in de tweede helft van de 19de eeuw zijn gelegd, nog altijd standhoudt. We kunnen dus stellen dat de uitwerking van competitieve voordelen sterk afhankelijk is van tijdsgebonden en contextuele veranderingen en er bovendien één is van lange adem.

§ 7.4 Nevenconclusies en aanbevelingen

Tot slot is bij de bespreking van constatering, die aan de hand van de eigenschappen van de competitieve voor- en nadelen en de distributie daarvan per periode gedaan konden worden, de nadruk steeds meer komen te liggen op de mogelijke rol van stedelijke overheden. Daarbij ging het vooral om hun gedrag bij de verdeling van stimulerende maatregelen en de motieven die daaraan ten grondslag lagen. Deze constatering sluiten aan bij de hypothese die aan het einde van deel I geopperd werd, namelijk dat zowel het instrumentarium waarmee overheden steden konden bevoordelen als de voorkeuren die ze daarbij aan de dag legden samenhangen met hun karakter. Dit levert een aantal thema's en constatering op waarvan ik denk dat ze als hypothese voor nader onderzoek aan te bevelen zijn.

De eerste betreft de rol van andere overheidsniveaus dan het soevereine, en dan in het bijzonder de stedelijke overheid zelf. Gedurende het onderzoek hebben we een indruk gekregen van hoe stedelijke vertegenwoordigers zelf actief competitieve voordelen wierven bij verschillende partijen, zoals buitenlandse overheden, internationale handelsorganisaties en de eigen soevereine overheid. Dat laatste ging tot het einde van de 18de eeuw relatief eenvoudig omdat stedelijke vertegenwoordigers deel uitmaakten van de regering, en daardoor hun belangen gemakkelijker ter tafel konden brengen. Naast deze indirecte vorm van investeren in de eigen concurrentiepositie konden stadsbesturen dat ook rechtstreeks doen, bijvoorbeeld omdat zij zelf bovenregionale infrastructuur financierden uit eigen middelen.

Daarnaast geven zowel de veranderingen in het pakket van door de soevereine overheid gehanteerde maatregelen en de momenten waarin deze ingezet werden, een doorkijkje naar de verschillende motieven die aan de distributie van competitieve voordelen ten grondslag lagen. Over het algemeen stond de soevereine overheid daarbij de wens voor ogen om de economische ontwikkeling in het algemeen of de belastinginkomsten in het bijzonder te vergroten. Maar er zijn ook voorbeelden aanwijsbaar waar in plaats van economische motieven machtspolitiek doorslaggevend lijkt te zijn geweest. Daarmee bedoel ik dat niet zozeer doelmatig bestuur maar eerder de verdeling van macht over verschillende partijen aan de distributie van stimulerende maatregelen ten grondslag lag. Dit was bijvoorbeeld het geval bij Den Haag, een dorp dat stedelijke voorrechten ontbeerde en daardoor juist herhaaldelijk gekozen werd als vestigingsplaats voor de regering en andere overheidsinstellingen. In de middeleeuwen gebeurde dat mogelijk om stedelijke machthebbers niet te veel wind in de zeilen te geven en in de vroegmoderne tijd omdat stedelijke vertegenwoordigers elkaar het competitieve voordeel niet gunden. Een ander voorbeeld is de omgang met Amsterdam in de 19de eeuw. Dat laatste zal ik nader toelichten.

Daarvoor haal ik opnieuw de stelling van stadssociologe Jacobs (1984) aan. Zij stelde dat soevereine overheden de natuurlijke neiging hebben om de grootste stad die economisch het meeste oplevert structureel te bevoorrechten, waardoor deze haar voorsprong op andere steden steeds verder uitbouwt en weer verdere bevoorrechting uitlokt.⁸⁵¹ Op langere termijn creëren zij daarom 'olifanten', oftewel monocentrische stedenpatronen. Als we nu terugkijken naar de 19de eeuw en dan in het bijzonder naar de periode rond 1850, dan valt op dat de soevereine overheid in Nederland, geconfronteerd met een kwakkelende economie en een omvangrijke staatsschuld, juist het tegenovergestelde deed. Zij zette vooral in op Rotterdam, Den Haag en Utrecht en poogde aanvankelijk Amsterdam te mijden door rijksinstellingen elders te plaatsen en zich terughoudend op te stellen bij de aanleg van het Noordzeekanaal. Met de ligging tussen het industrialiserende Engeland en het Ruhrgebied was de keuze voor Rotterdam economisch ook verstandig, maar daar staat tegenover dat Amsterdam en niet Den Haag in de Franse Tijd kort als residentie gefunctioneerd had. Onder de Oranjes werd Den Haag opnieuw residentie en kreeg Amsterdam de 'lege' hoofdstadtitel.

We hebben hierboven kunnen constateren dat de periode rond 1850 vanuit veel gezichtspunten een trendbreuk was. Allereerst trad er een radicale verandering op in zowel het pakket aan competitieve voordelen (dat drastisch in omvang afnam) als de distributie daarvan (definitief weg van de oude voorkeursposities). Deze trendbreuk in het gedrag van de overheid had ook nog eens een aanmerkelijk effect op de functionele taakverdeling en viel samen met een markante verandering in de stedelijke

hiërarchie, namelijk de opkomst van de polycentrische Randstad. Tegelijkertijd werd de staatshuishouding qua stedelijke vertegenwoordiging en qua belastinginning grondig gereorganiseerd, waarbij stedelijke gemeenten sterk aan macht inboetten. Wie daaraan toevoegt dat voor de stedelijke economie als geheel bedoelde competitieve voordelen in de vroegmoderne tijd in de praktijk juist ten gunste kwamen aan Amsterdam, terwijl deze rond het midden van de 19de eeuw juist gemeden werd, komt tot twee hypothesen. Ten eerste dat het fenomeen van bevoorrechtting inderdaad nog een andere vorm kon aannemen, namelijk het verlenen van bestuurlijke voorkeursposities door de soevereine overheid, waardoor een plaatselijke gemeenschap zélf meer middelen kreeg om haar eigen concurrentiepositie te stimuleren. Dat instrument werd door de soevereine overheid rond het midden van de 19de eeuw weggehaald en maakte plaats voor één van de meest gecentraliseerde belastingstelsels in Europa en een strikte *top-down* georganiseerde overheidsorganisatie waarbij gemeenten uitvoerders van centraal beleid werden. De stedelijke gemeenten werden daarmee als het ware ontwapend, waarna de soevereine overheid steeds structureler als initiator van de distributie van competitieve voordelen ging optreden.

De tweede hypothese is verstrekkender. De bestuurlijke hervormingen onder Thorbecke én de trendbreuk in het gedrag van de overheid die daarop volgde, hadden de kenmerken van een politieke afrekening met de oude politieke elite die kon profiteren van het oude politieke stelsel, en dus was het ook een afrekening met Amsterdam. Dit betekent dat ook hier machtspolitieke motieven verklarend zijn voor de tendensverandering in de uitbreiding, het type en de distributie van de competitieve voordelen na het midden van de 19de eeuw. In deze visie is de moderne polycentrische Randstad – de Hollandse paradox – voor een groot deel de erfenis van een politieke afrekening met het verleden van de Republiek. Dit is slechts een hypothese en er zal nog veel werk verzet moeten worden om die ook daadwerkelijk te toetsen. Het is evenwel goed mogelijk dat we hier een deel van de oorsprong van de polycentrische Randstad te pakken hebben.

Terug- en vooruitblik

In de introductie beloofde ik met behulp van de inzichten van dit onderzoek stil te staan bij de situatie waarin de inrichting van Nederland zich momenteel bevindt. Dat doe ik aan de hand van parallellen tussen de huidige situatie van de negen steden in het westen van Nederland en hun verleden. Dat zijn er in ieder geval drie.

Om te beginnen is er een duidelijke parallel met de 13de en 14de eeuw: net zoals nu zagen de soevereine overheden van die tijd zich geconfronteerd met toegenomen internationale concurrentie. Een belangrijk verschil is dat destijds openlijke politieke expansiedrift en groei van de internationale markt hand in hand gingen, terwijl het tegenwoordig vooral om 'zuiver' economische concurrentie lijkt te gaan. Dit onderscheid daargelaten lijken ook nu nationale overheden steeds minder in staat om de internationale concurrentiestrijd het hoofd te bieden.⁸⁵² In de middeleeuwen zochten machthebbers daarom hun heil in het toekennen van economische en politieke vrijheden aan partijen die hun inkomsten konden vergroten, waardoor zij de wapens konden opnemen tegen concurrenten. In Nederland leidde dit uiteindelijk tot de opkomst van een nieuwe politieke stand, de steden, die vervolgens na de Opstand althans in Holland het voortouw zouden nemen in de politieke besluitvorming op 'nationaal' niveau.

Net zoals de landsheren van toen in de opkomende steden of stedelijke regio's een instrument zagen voor lijfsbehoud, klinkt ook nu in toenemende mate de roep om investeringen in de Randstad als economisch zwaartepunt van Nederland. Dit 'concurrentiemotief' heeft in het denken over de ruimtelijke ordening de afgelopen decennia sterk aan invloed gewonnen.⁸⁵³ Daarbij dreigt overigens het mogelijke gevaar van een overheid die zich slechts op één stad (of een groep steden) richt – de sterkste – die daarmee de bestaande voorsprong nog verder vergroot, en zodoende nog verdere bevoorrechtiging uitlokt. Het motto van de afgelopen kabinetten ter onderbouwing van beslissingen over de ruimtelijk-economische investeringen is immers al enige tijd 'sterker maken wat al sterk is'.⁸⁵⁴

-
- 852 **Hajer**, directeur van het Planbureau voor de Leefomgeving en hoogleraar Bestuur en Beleid aan de Universiteit van Amsterdam, wees hier bijvoorbeeld op tijdens een bijeenkomst in het kader van een vergelijking tussen de Randstad en Greater London op 1 september 2011, uitgevoerd door de *London School of Economics* en het PBL in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Voor een indruk van Hajers denkwijze, zie bijvoorbeeld **Hajer en Wagenaar** 2003, *Understanding governance in the network society*. De resultaten van de vergelijking tussen beide regio's zijn gepubliceerd onder redactie van **Burdett e.a.** 2011, *The tale of two regions*.
- 853 Zie bijvoorbeeld **Lambregts en Zonneveld** 2004, *From Randstad to Deltametropolis*.
- 854 Beleidsnota's, zoals *Randstad 2040* van de **Ministeries van IenM en EL&I** uit 2008. Dit credo speelde ook in de *Nota Ruimte* van de **Ministeries van VROM, LNV, V&W en EZ** uit 2006 reeds een rol.

Is dat kwalijk? Ik zou dat niet met zekerheid durven zeggen, maar Jacobs (1984) was daar wel duidelijk over. Zij meende dat een overheid daarmee geneigd is economische impulsen uit andere regio's op haar grondgebied te verwaarlozen en daardoor met het verstrijken van de tijd over steeds minder middelen beschikt die de economische groei bevorderen. Het creëren van 'olifanten' was volgens haar uit het oogpunt van economische dynamiek dus de dood in de pot. De vraag blijft echter in hoeverre de nationale overheden verder ook onbewust hun toevlucht zullen zoeken in de methodes van hun middeleeuwse voorgangers. Zal er bijvoorbeeld inderdaad gezocht worden naar mogelijkheden om stedelijke gebieden meer zelfbeschikkingsmogelijkheden te geven, in de vorm van meer eigen inkomsten en meer bestedings- en beleidsvrijheid zoals in het artikel van Sinz (2008) voorgesteld wordt?⁸⁵⁵ Rapportages in opdracht van de WRR (1990) en het PBL (2010) stellen al decennia het verdienmodel van de overheid aan de kaak en bij de laatste kabinetformatie in 2010 is vanuit de steden eveneens een gezamenlijk verzoek voor meer inkomsten naar de formateur gestuurd.⁸⁵⁶ Hemel (2011) citeerde in zijn blog over maakbaarheid 'Vrijstaat Amsterdam' een beroemde Amerikaanse politicus: *"I think there's too much money going to the state capitals and Washington. It's ridiculous for us to be sending them money and asking for it back. I don't think the cities should have to go hat in hand when they need the money for improvements. We're going to have to clarify the role of the locality in relation to state and national governments. The cities and metropolitan areas are the important areas of the country today, but they're still on the low part of the totem pole."*⁸⁵⁷ Maar een herverdeling van de belastinginning en –besteding vraagt om een aanpassing van de machtsverhoudingen binnen het 19de eeuwse Huis van Thorbecke en raakt aan de machtspositie van het Rijk. De vraag is dus of de nationale overheid zover zal willen gaan, en in hoeverre het pleidooi voor meer stedelijke vrijheid nog meer momentum zal vergaren. Desondanks zijn we met de toegenomen internationale concurrentie gecombineerd met toenemende aandacht voor de economische potentie van steden en stedelijke regio's, in zekere zin terug in de middeleeuwen.

Maar is het toekennen van meer bestuurlijke vrijheden, en misschien zelfs politieke macht, aan stedelijke gemeenten überhaupt een oplossing voor tegenvallende ruimtelijk-economische dynamiek? Niet per se. In dit onderzoek zijn in ieder geval mogelijke nadelen aan te wijzen die aan zo'n aanpak kleven. Meer zelfbeschikking van (stedelijke) gemeenten kan ten eerste ook meer onderlinge concurrentie

855 Sinz 2008, From metropolitan regions.

856 WRR 1990, *Van de stad en de rand*; De Groot e.a. 2010, *Stad en land*; **Wethouders Amsterdam, Rotterdam e.a.** 2010, Open brief aan de formateur. Ook werd in 2005 door D66 in de **Eerste Kamer** de zogenaamde Motie-Engels ingediend, waarin eveneens verzocht werd om het belastinggebied van de gemeentes aan te passen. Zie daarvoor http://www.eerstekamer.nl/eu/motie/gewijzigde_motie_engels_d66_c_s.

857 Hemel 2011, Niet te benijden. Hemel had dit citaat op zijn beurt weer uit een voetnoot van **Jacobs** 1995, *Dark Age Ahead*.

betekenen. En is vergaande concurrentie tussen steden, gefaciliteerd door meer eigen belastinginkomsten en bestedingsruimte, wel in alle gevallen wenselijk? Meer zelfbeschikking stelt in ieder geval steden weer in staat om de prikkels van de markt, zoals Jacobs (1984) ze noemde, te voelen. Bovendien worden steden die economisch goed gepresteerd hebben dan ook weer beloond voor hun prestaties doordat zij daarvan rechtstreeks kunnen profiteren in de vorm van meer inkomsten, en automatisch ook méér mogelijkheden hebben om in hun eigen concurrentiepositie te investeren.⁸⁵⁸ Daar staat echter tegenover dat in een wereld waar grote concurrentie heerst niet alleen winnaars maar ook verliezers rondlopen. Te verwachten valt dat minder succesvolle gemeenten dan meer naar de pijpen zullen moeten dansen van gemeenten die economisch wel succesvol zijn. Toenemende concurrentie tussen gemeenten betekent eveneens dat de aanwezigheid van voorzieningen of de prijzen van vastgoed, minder dan voorheen gegarandeerd kunnen worden.

Daarnaast bestaat er in mijn ogen een gevaar van een concentratie van economische- en politieke belangen in een beperkt gebied, zoals dat onder de Republiek het geval was. Het risico op toenemende verwaarlozing van economische potenties elders op het grondgebied is al genoemd, maar het is eveneens mogelijk dat concentratie van politieke belangen uiteindelijk ook leidt tot actieve bestuurlijke onderdrukking van mogelijke concurrentie in andere gebieden. Onder de Republiek zagen we immers dat concentratie van economische en bestuurlijke belangen hand in hand ging met de verdwijning van economische innovaties. Bovendien werd de indruk gewekt dat door handelsbelemmeringen de opkomst van nieuwe centra werd gehinderd.⁸⁵⁹ Daarmee lijkt het ruimtelijke raamwerk qua concurrentieverhoudingen gedurende een langere periode als het ware te zijn bevroren. Al met al kleven er aan zowel concentratie van investeringen in economische sterke regio's als aan het toekennen van meer beleids- en bestedingsruimte aan gemeenten nadelen. Dat betekent dat er helaas voorlopig geen gemakkelijke, eenduidige oplossing voorhanden is over hoe er met steden in economische en politieke zin in de huidige context omgegaan moet worden.

Een derde parallel is er met de economische krimp van de 18de eeuw. Kan de vroegmoderne gang van zaken ons iets leren over wat voor consequenties we daarvan kunnen verwachten? Toen leidde de economische en demografische teruggang tot een concentratietendens die mensen, bedrijven en instellingen bijeendreef in de centra die het minst onder de recessie te leiden hadden.⁸⁶⁰ Ook hier zijn er uiteraard belangrijke verschillen tussen het heden en de 18de eeuw. Zo ging toen een economische recessie vooraf aan bevolkingsafname, terwijl momenteel bevolkingafname aan de

858 **Jacobs** 1984, *Cities and the wealth of nations*.

859 **Van Tielhof** 2002, *Een open economie*.

860 **Lesger** 2001, *Handel in Amsterdam*.

landsgrenzen vergezeld gaat van een later toegevoegde economische teruggang, waarvan de duur en ingrijpendheid zich vooralsnog slecht laten inschatten. Belangrijker is echter dat mobiliteit en sociale zorg de concentratietendens mogelijk afremmen: de directe noodzaak om bij verlies van een baan direct te verhuizen bestaat niet meer.

Dit betekent niet dat de neiging tot concentratie daarmee per definitie helemaal ondergraven is. Zeker niet omdat de voorsprong in welvaart en de bevolkingsgroei van met name steden in de Noordvleugel – Amsterdam en Haarlem – al vóór de recessie heeft ingezet. Schijnbaar hebben mensen, bedrijven en instellingen ook als hen meer keuze in ruimtelijke zin geboden wordt, de neiging om op een kluitje te gaan zitten. Een combinatie van economische, bestuurlijke en mogelijk ook culturele concentratietendenzen kan betekenen dat de druk op de ruimte hier in de aankomende decennia verder zal toenemen.⁸⁶¹

Dit roept de vraag op wat we, bekeken vanuit het perspectief van dit onderzoek, de aankomende tijd eigenlijk kunnen verwachten met betrekking tot veranderingen in de stedelijke taakverdeling en de onderlinge hiërarchie. In een situatie van demografische en economische krimp, toegenomen concurrentie op de internationale markt, een concentratieneging van overheidsinvesteringen en een toegenomen culturele voorkeur voor grootstedelijk wonen, zijn verdere concentratie en dus toenemende hiërarchie in de stedengroep het meest aannemelijk. Verder zagen we dat taakverdelingen in stedengroepen behoorlijk taai zijn. Ze lijken in de regel slechts in enkele gevallen grondig te veranderen. Allereerst door langdurige oorlogvoering op het eigen grondgebied of in dat van concurrenten daarbuiten, zoals in de middeleeuwen en aan het begin van de vroegmoderne tijd het geval was. Ten tweede door een grondige herziening van de productiewijze waardoor andere stedelijke eigenschappen ineens een concurrentievoordeel bieden. Te denken valt aan een technologische omslag vergelijkbaar met de Industriële Revolutie. Een derde mogelijkheid is een diepgaande politiek-bestuurlijke revolutie waardoor de investeringsmogelijkheden voor stedelijke gemeenten en de investeringsvoorkeur van overheden radicaal veranderen. Een *wild card* in de vormgeving van stedelijke taakverdelingen en hiërarchieën daarbij is vooral de (ver)plaatsing van het regeringscentrum. Voor geen van die drie situaties lijkt de kans dat ze binnen afzienbare tijd zullen optreden erg groot. Overigens, lijnen uit het verleden doortrekken naar het heden is niet hetzelfde als de toekomst voorspellen. Ook hier geldt het adagium: in het verleden behaalde resultaten bieden geen garantie voor de toekomst.

Tot slot wil ik nog even stilstaan bij de mate waarin veranderingen invloed hebben op de drijvende krachten achter het verstedelijkingsproces. Nu technologische beperkingen in het vestigingsgedrag van mensen, bedrijven en instellingen steeds

861

Tenzij er zeer duidelijke wetmatigheden bestaan in het verstedelijkingsproces zelf, die dus niet per se een afgeleide zijn van een optelsom van economische, politieke en culturele factoren.

meer afnemen, mag verwacht worden dat andere factoren zoals machtspolitieke en culturele juist een grotere invloed zullen hebben op de functionele taakverdeling van steden, en daarmee op hun onderlinge hiërarchie. Het lastige aan deze 'zachtere' drijvende krachten is dat we minder weten over de wetmatigheden die erin optreden, en dat het daardoor ook moeilijker wordt om deze te kwantificeren en te voorspellen. In ieder geval als we ze vergelijken met een meer traditionele factor als afstand. Daarnaast vermoed ik dat culturele factoren, zoals bijvoorbeeld de hernieuwde voorkeur voor grootstedelijk wonen, ook blijvend veranderlijker van aard zijn. Dit betekent dat de gedaantes die verstedelijkingsprocessen zullen aannemen, en dus ook de manieren waarop die verandering in stedelijke hiërarchie bewerkstelligen, mogelijk nog lastiger te voorspellen worden dan nu al het geval is.

Summary:

The roots of the Randstad. Governmental impact and urban hierarchy in the western part of the Netherlands between the 13th and 20th centuries.

The starting point of this study concerns the origins of the polycentric nature of contemporary cities in the western area of the Netherlands, commonly known as 'the Randstad'. Within the disciplines of planning and urban design the Randstad is considered a textbook example of a polycentric urban hierarchy. Yet, although quite a popular topic, very little is actually known about the driving forces that have given shape to existing urban hierarchies throughout the world. Moreover, the Randstad has also been dubbed 'Holland's paradox' because of its assumed reversed evolution from a primate city hierarchy focused on Amsterdam in early modern times, to a polycentric hierarchy in the 19th century. Why do urban hierarchies change over time and which factors were decisive for the rise of the polycentric Randstad?

This study consists of two parts and six chapters. Part I explores the determining factors of change within urban hierarchies. The first chapter gives an assessment of the usefulness of existing theory and ends in confusion: firstly, historiography turns out to be a medley of explanations that are heterogeneous and sometimes even contradictory. Secondly, comparisons of the long-term development of multiple towns are lacking, which makes it difficult to come up with a theoretical approach. In order to make such comparisons and ascertain the impact of certain factors on urban hierarchies over time, it's necessary to look at the development of a group of towns over a long time-span.

Therefore, in the second chapter, simple statistics are compared with existing theory and literature. To do so, demographic data for the nine towns of Amsterdam, Haarlem, Leiden, Delft, The Hague, Rotterdam, Dordrecht, Gouda and Utrecht were compared from their first appearance in the 13th century until the end of the 20th century by projecting their demographic hierarchy in a graph and on a map. In this manner explanations were measured on their applicability for the case of the Randstad. This explorative exercise results in both a description of long-term change in hierarchy in the Randstad and a theoretical approach.

Long-term change in the urban hierarchy of the Randstad roughly proceeded in three phases. In the Middle Ages there was a polycentric hierarchy wherein the oldest cities, Utrecht and Dordrecht, were dominant. Although all towns in Holland grew rapidly in the 14th century, by the 1560s one of the youngest and smallest towns,

Amsterdam, suddenly took the lead. In the second phase, between 1560 and 1795, a monocentric hierarchy developed with Amsterdam as a primate city. In this dynamic period, where many towns changed ranks, severe growth followed by shrinkage occurred simultaneously with sharpening inequality between towns. In the third phase, between 1795 and 2000, the hierarchy became polycentric once more, with a group of large towns taking the lead. This was mostly due to the extraordinary growth of Rotterdam and The Hague. In contrast with the second phase, the parallel appearance of sharp growth and inequality did not coincide with change in ranks.

As a conclusion of part I, in chapter 3 the three determining factors for change in urban hierarchies over time are identified. Urban hierarchy is interpreted as a functional division of tasks between multiple centres, which is the result of differences in the towns' competitive positions over time. The potency of a town's competitive position is primarily determined by the interaction of (1) its properties on the one hand and (2) the conditions on the international market on the other. Additionally this interaction is structurally influenced by (3) contribution of a sovereign government. Governments can stimulate or disadvantage towns, but have done so in different ways.

Part II further concretizes this approach by further investigation of the third factor. Here, governmental contribution to long-term change in urban hierarchies is given priority over the other two determining factors. Chapters 4, 5 and 6 focus successively on the constitutional periods of the Middle Ages (1200-1560), the Early Modern Age (1560-1795) and the Modern Age (1795-2000). These periods correspond to the three phases in long-term change in the demographic hierarchy from chapter 2. The aim of part II is twofold. Firstly, to identify and compare the manner in which sovereign government has been able to influence the towns' competitive positions from the 13th until the end of the 20th century. Which trends are discernable in the toolbox of competitive advantages and their distribution by the sovereign government? How can governmental influence on change in urban hierarchies best be characterized? Secondly, if possible, to point out which governmental measures presumably contributed to change in urban hierarchy in general and, specifically, to the rise of the polycentric Randstad. Which measures show the most plausible correlation with change within the urban hierarchy?

In order to identify competitive advantages for each constitutional period, a further look at the functional division of tasks, the economic context, and the governmental organization is taken in chapters 4, 5 and 6. Subsequently an impression of the distribution of so-called competitive advantages over the nine Randstad towns is sketched. At the end of each chapter the competitive advantages of a period are summed up, and their distribution is compared to the demographic hierarchy of chapter 2, to assess their impact. My research has resulted in the following conclusions to the aforementioned questions.

During the Middle Ages a town's competitive position could be stimulated with (1) international trade policy (safe conducts, trade agreements), (2) national economic policy (protectionist measures, staple- and minting policy), (3) exceptions

of generally applied restrictions (town charters, toll exceptions), (4) distribution of governmental institutions, (5) donations of land property and kingly privileges, (6) granting of infrastructural concessions and awarding (7) urban autonomy. Heavy taxing and prolonged warfare were competitive disadvantages. In the early modern era (1) international trade policy, (2) distribution of governmental institutions and (3) infrastructural concessions were part of the toolkit. Heavy taxing was once more a disadvantage. During the modern era simulative measures were (1) funding of infrastructure, (2) industrial policy, (3) distribution of governmental institutions, (4) national spatial planning and (5) popular housing policy. Building restrictions were a negative for a town's competitive position.

The toolbox of sovereign government in general consists of three basic types of competitive advantages. Firstly, instruments that were aimed at the competitive position of one town exclusively, like staple rights, town charters, toll exemptions, donations of property and rights, urban autonomy and the distribution of governmental institutions. Secondly, instruments that were aimed at the region as a whole, like national and international economic policy. Third are side effects or collateral damage of other governmental policies, like prolonged warfare, heavy taxing and building restrictions stemming from spatial planning policy. The last category often turns out to be disadvantageous for towns' competitive positions.

Sovereign government didn't apply the same variety of measures at every period. The overall package moved from a rather versatile toolbox in the 13th and 14th centuries to an increasingly limited one in the early modern period. In the 15th and 16th centuries, a discernable trend towards diminishing the variation in competitive advantages sets in, resulting in a rather limited toolbox in the 17th and 18th centuries. After a short expansion of instruments in the first half of the 19th century and a subsequent phase in the second half of the same century, where the number of instruments again strongly declined, the 20th century once again showed a governmental toolbox of various nature.

On the long term, infrastructure and the distribution of governmental institutions were permanently part of the competitive advantages-toolbox; although before the 19th century sovereign government virtually never initiated the construction of infrastructure. Throughout most of the investigated period international economic policy and taxing played a role. Local exceptions like town charters and urban autonomy were exclusively medieval phenomena while spatial planning and popular housing policy are only found in the modern period.

During the Middle Ages exclusive competitive advantages and common measures were both applied. Almost all nine towns seem to profit from this, although Dordrecht was generally more privileged than others. From the 15th century on exclusive privileges gradually disappear and more collective measures are taken, from which Amsterdam seems to profit. In the early modern era, the overall majority of measures taken were collective ones aimed at the common interest of towns or the region. Nonetheless, somehow Amsterdam seems to have profited above average without

exception. In the modern era so many 'collective' stimulating measures were taken that this resulted in rather different competitive positions spatially. The distribution can best be characterized as a continuous strive for balance.

Looking at the distribution of competitive advantages, governmental activity was variable throughout the entire period. Lots of competitive advantages were distributed in the 13th, 14th, early 17th and early 19th centuries. Subsequently governmental involvement gradually increased and in the 20th century government had its hands full continuously. In sharp contrast, distribution in the 16th and in particularly the second half of the 17th and 18th centuries was rather sparse.

Strikingly, other measures than instruments that were explicitly aimed at the towns' interests show the biggest correlation with change in the demographic hierarchy as shown in chapter 2. In the Middle Ages structural warfare coincided with the marked rise of Amsterdam and recession in the others; tax pressure in early modern times correlated with the decline of towns with industrial profiles; and 20th century demographic decline related to building restrictions in modern times.

In general, the governmental role to change in urban hierarchy can best be understood as a facilitative one. The abovementioned centers of gravity in the distribution of competitive advantages coincided with periods of economic expansion and demographic growth in towns. This was the case in periods of urban expansion in the 13th-14th centuries and the 17th century. Only in the 19th century did governmental action precede urban growth.

Although side effects in general seem to have been decisive, there's one marked exception to the rule. The head start of the three biggest towns, and the catching up of Rotterdam and The Hague, does correlate with the construction of (inter)national infrastructure and the distribution of governmental institutions between the 1850s and 1950s. This means that the rise of the polycentric Randstad, exceptionally, was created by conscious use of aimed governmental instruments!

This study concludes with a striking hypothesis. Via the description of the governmental organization in each period, by accident attention is drawn to the fact that by bargaining over tax funds, towns themselves gathered political influence in the 15th and even power in the 17th-18th centuries. The rise of urban power coincides with stagnation in the distribution of competitive advantages and the disappearance of exclusive instruments out of the governmental toolkit. This, firstly, gave rise to the suspicion that, once in power, urban representatives preferably avoid the stimulation of opponents' competitive positions. When combined with the fact that, after disabling towns financially and politically, sovereign government in the second half of the 19th century pursued a policy wherein they kept aloof of dominant Amsterdam and stimulated other large towns, a second hypothesis can be formulated. Could it be that the rise of the polycentric Randstad wasn't coincidence, and that Holland's paradox was the result of a deliberate reckoning with an old political elite?

Bijlage

	Sleutelprojecten	MIRT	Rijksinfrastructuur	VINEX
Amsterdam	Oostelijk Havengebied (1e generatie) Amsterdam Zuidas (2e generatie)	Amsterdam Zuidas Noord-Zuidlijn €1.168 miljoen V&W Noordelijke IJoevers €30 Nota Ruimte, VROM	Spoorverbetering SAAL €1.645 V&W Randstad Urgent Schutcapaciteit IJmond €5.415 V&W hoofd- vaarwegen A10 2e Coentunnel; A5; N200 €2.173 V&W hoofdwegen A2 Holendrecht- Oudenrijn €1.366 V&W hoofdwegen Amsterdam-Rijnkanaal €125 V&W hoofd- vaarwegen	Osdorp de Aker IJburg
Delft		Mooi & Vitaal Delfland LNV €34,9 Nota Ruimte	Spoorcorridor Delft; Rijswijk; Schiedam €452 V&W spoorwegen	Wateringseveld
Den Haag	Den Haag Nieuw Centraal (2e generatie) €30 V&W spoorwegen Den Haag Nieuw Centraal (1e generatie)	Perronsporen 11 en 12 Den Haag CS €30 V&W spoorwegen Scheveningen Boule- vard & World Forum gebied €10,28+21,8 V&W Nota Ruimte Randstadrail 1e fase €188 V&W regionale infra 'Institute for Global Justice' €17,45 EZ inte- grale gebiedsopgaven		Ypenburg Wateringseveld
Dordrecht		Spoorzone Dordrecht Nieuw Reijderwaard & Westelijke Dordtse oever €25 EZ Nota Ruimte		Oostpolder
Gouda			Rijn-Gouwelijn Oost €149 V&W regionale infra Vergroting Julianasluis €2,7 V&W hoofd- vaarwegen	Zuidplaspolder €24 VROM Nota Ruimte

>>>

	Sleutelprojecten	MIRT	Rijksinfrastructuur	VINEX
Haarlem		Haarlem Spoorzone		
Leiden		Leiden Bio Science Park €10 EZ integrale gebiedsopgaven	A4 Burgerveen-Leiden €687 V&W hoofdwegen Oude Rijnzone €30 VROM Nota Ruimte Rijn-Gouwelijn Oost €149 V&W regionale infra	Roomburg
Rotterdam	Kop van Zuid (1e generatie) Rotterdam Centraal (2e generatie) €267+54,5 V&W spoorwegen	Rotterdam Zuidplein	A15 Maasvlakte-Vaanplein €1.428 V&W hoofdwegen Mainportontwikkeling Rotterdam €1.165+125 V&W 'groot project' Randstadrail fase 1 €888 V&W regionale infra	Stadshavens Rotterdam €32 VROM Nota Ruimte
Utrecht	Utrecht Centraal (2e generatie) Utrecht Centraal en Leidsche Rijn €332+54,5 V&W en VROM bereikbaarheids-offensief Randstad en VINEX		A2 Holendrecht-Oudenrijn € 1.366 V&W hoofdwegen A2 Oudenrijn-Everdingen €123 V&W hoofdwegen; bereikbaarheids-offensief Randstad Amsterdam-Rijnkanaal €125 V&W hoofdvaarwegen Verbreding Lekkanaal €19 V&W hoofdvaarwegen Randstadspoor Vleuten-Geldermalsen €992 V&W en VROM bereikbaarheids-offensief Randstad en VINEX	Leidsche Rijn

Impressie van de verdeling van projecten waarin het Rijk als investeerder optreedt in en nabij de negen steden tussen 2008 en 2011. Onderdeel daarvan zijn de zogenoemde MIRT-projecten (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) en de sleutelprojecten. Voor een breder beeld zijn daar infrastructuur en VINEX-uitbreidinglocaties 'per stad' aan toegevoegd. Indien bekend is toegevoegd om hoeveel geld het ging, welk (voormalig) ministerie er verantwoordelijk voor was en bij welk budget of beleidsdocument de investering hoort. In 2007 is LNV opgegaan in EZI terwijl VROM en V&W per 2010 samengevoegd zijn tot MIenM. Bedragen zijn uitgedrukt in miljoenen. Bij infrastructuur tussen twee steden staat het project tweemaal genoemd en cursief gedrukt. Haarlem spoorzone en Rotterdam Zuidplein staan ook geregistreerd in het BIRK-projectenboek (Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit) van VROM, maar zijn nu overgeheveld naar MIRT.⁸⁶²

862

Deze tabel is samengesteld met behulp van 'sleutelprojecten' en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Zie http://mirt2010.mirtprojectenboek.nl/Images/505_tcm307--261824.pdf. Geraadpleegd op 20 maart 2012. Voor de sleutelprojecten is gebruik gemaakt van **R. van der Wouden, G. Foeken** en **K. Hollander** (2011), 'Sleutelprojecten als constante in het ruimtelijk beleid'. Zie <http://www.stedplan.nl/downloadDoc.php?id=37>. Geraadpleegd op 27 juli 2011.

Literatuur en bronnen

- Aalbers, J.** (1997) 'Met en zonder stadhouder (1674-1747)', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht van 1528 tot 1780*. Utrecht, p.235-68.
- Abrahamse, J.E.** (2010) *De grote uitleg van Amsterdam. Stadsontwikkeling in de 17de eeuw*. Bussum.
- Abrahamse, J.E. en R. Rutte** (2011) 'Verstedelijking in Nederland. Duizend jaar ruimtelijke ontwikkeling bekeken en vergeleken', in: *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 29 nr.3, p.106-117.
- Abels, P.H.A.M., K. Goudriaan, N.D.B. Habermehl en J.D. Kompagnie** (red.) (2002) *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis*. Hilversum.
- Aerts, R.** (1999) 'Een staat in verbouwing', in: R. Aerts, H. de Liagre Böhl, P. de Rooy en H. te Velde, *Land van kleine gebaren. Een politieke geschiedenis van Nederland 1780-1990*. Nijmegen, p.13-97.
- Aerts, R.** (2006) 'Stedelijke orde. Herbestemming en nieuwe infrastructuur', in: P. de Rooy (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Hoofdstad in aanbouw: 1813-1900*. Amsterdam, p.59-137.
- Aerts, R.** (2006) 'De eischen des tijds', in: P. de Rooy (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Hoofdstad in aanbouw: 1813-1900*. Amsterdam, p.293-325.
- Aerts, R., H. de Liagre Böhl, P. de Rooy en H. te Velde** (1999) *Land van kleine gebaren. Een politieke geschiedenis van Nederland 1780-1990*. Nijmegen.
- Anderson, Å.E.** (1999) 'Infrastructure and the transformation of the C-society', in: R. Thord (red.), *The future of Transportation and Communication. Visions and perspectives from Europe, Japan and the U.S.A.*. Berlijn, p.11-26.
- Arnoldus, D.** (2004) 'Van stapelmarkt naar poort van Europa. Ontwikkeling en diversiteit van een open economie', in: T. de Nijs en E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland. Deel 3: 1795 tot 2000*. Hilversum, p.187-260.
- Aten, D.** (1995) 'Als het gewelt comt'. *Politiek en economie in Holland benoorden het IJ, 1500-1800*. Hilversum.
- Auerbach, F.** (1913) 'Das Gesetz der Bevölkerungskonzentration', in: *Petermann's Geographische Mitteilungen* 59, p.74-76.
- Van Bavel, B.J.P. en J.L. Van Zanden** (2004) 'The jumpstart of the Holland economy during the late-medieval crisis, c.1350-c.1500', in: *Economic History Review* 75, p.503-532.
- Van den Berg, B., H.J. Sprokholt en K. Goudriaan** (2002) 'Kavels en hofsteden', in: P.A.H.M. Abels, K. Goudriaan, N.D.B. Habermehl en J.D. Kompagnie (red.), *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis*, Hilversum, p.15-36.
- Van den Berg, B. en H.J. Sprokholt** (2002) 'Grenzen overschreden' in: P.A.H.M. Abels, K. Goudriaan, N.D.B. Habermehl en J.D. Kompagnie (red.), *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis*. Hilversum, p.495-525.
- Berry, B.J.L.** (1961) 'City Size Distribution and Economic Development', in: *Economic Development and Economic Change* 9, p.573-588.
- Berry, B.J.L. en F.E. Horton** (1970) *Geographic Perspectives on Urban Systems*. New Jersey.
- Blockmans, W.P.** (1980) 'The social and economic effects of the plague in the Low Countries, 1349-1500', in: *Revue Belge de Philologie et d'Histoire* 58, p.833-863.
- Blockmans, W.** (1989) 'Economische systemen en staatsvorming in pre-industrieel Europa', in: *NEHA-Bulletin, orgaan ten behoeve van economische geschiedenis in Nederland* 3, p.17-19.

- Blockmans, W.** (2009) 'Urbanisatie in de Europese middeleeuwen. Fasen van openheid en afsluiting', in: L. Lucassen en W. Willems (red.), *Waarom mensen in de stad willen wonen 1200-2010*. Amsterdam, p.22-41.
- Blockmans, W.** (2010) *Metropolen aan de Noordzee. De geschiedenis van Nederland, 1100-1560*. Amsterdam.
- Blom, J.C.H.** (red.) (2004) *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 4: vanaf 1896*. Leiden.
- Boelens, L. en E. Taverne** (2009) 'Waarom steden als delta's floreren. De verstedelijking van de Eurodelta', in: L. Lucassen en W. Willems (red.), *Waarom mensen in de stad willen wonen 1200-2010*. Amsterdam, p.229-258.
- Borger, G.J., e.a.** (2011) 'Twaalf eeuwen ruimtelijke transformatie in het westen van Nederland in zes kaartbeelden', in: *Overholland 10/11*, Amsterdam.
- Bosker, M., E. Buringh en J.L. van Zanden** (2008) *From Baghdad to London. The dynamics of urban development in Europe and the Arab world, 800-1800*. Utrecht. Zie http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1143196, geraadpleegd op 24 maart 2012.
- Bosma, K.** (1993) *Ruimte voor een nieuwe tijd vormgeving van de Nederlandse regio 1900-1945*. Rotterdam.
- Bosma, K., en C. Wagenaar** (1993) *Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland*. Rotterdam.
- Bosscher, D.** (2007) 'De oude en de nieuwe stad', in: P. de Rooy (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Tweestrijd om de hoofdstad: 1900-2000*. Amsterdam, p.337-389.
- Bouwens, A.M.C.M. en M.L.J. Dierikx** (1996) *Op de drempel van de lucht. Tachtig jaar Schiphol*. Den Haag.
- Brand, A.J.** (2002) 'Sociale omstandigheden en charitatieve zorg', in: R.J.C. van Maanen en J.W. Marsilje (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 1: tot 1574*. Leiden, p.113-150.
- Brand, H. en E. Knol** (red.) (2009) *Koggen, kooplieden en kantoren. De Hanze, een praktisch netwerk*. Hilversum.
- Brand, N.** (2010) 'De opkomst van de Randstad. Een verkenning volgens de ranksize rule (11de - 21ste eeuw)', in: *Overholland 9*, p.55-80.
- Brand, N.** (2011) 'Waterwegen en stedelijke belangen. De invloed van infrastructuur op het Hollandse stedenpatroon (1200-1560)', in: *Overholland 10/11*, p.127-148.
- Van den Broeke, W., H. Buiter, J.P. Corten en M.I. Jansen** (1997), 'Werk in de fabriek', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht vanaf 1780*. Utrecht, p.245-274.
- Brokken, H.M.** (1982) *Het ontstaan van de Hoekse en Kabeljauwse twisten*. Zutphen.
- Braudel, F.** (1990) *Beschaving, economie en kapitalisme (15de-18de eeuw). Deel III: de tijd en de wereld*. Amsterdam.
- De Bruin, R.E.** (1997) 'De prins en zijn regenten (1747-1789)', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht vanaf 1528 tot 1780*. Utrecht, p.269-281.
- De Bruin, R.E.** (1997) 'De pest van Utrecht: het patronagestelsel', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht vanaf 1528 tot 1780*. Utrecht, p.271-276.
- De Bruin, R.E., e.a.** (2000) *'Een paradijs vol weelde'. Geschiedenis van de stad Utrecht*. Utrecht.
- Van Bueren, T. en J. Verbij-Schillings** (2002) 'Een rijkgeschakeerde cultuur. De Hollandse kunstproductie in opdracht van hof, kloosters en steden', in: T. de Nijs en E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland. Deel 1: tot 1572*. Hilversum, p.198-199.
- Van der Burg, A.J.** (2004) 'Ruimtelijk beleid in Nederland op nationaal niveau', in: R.M. van Heeringen, E.H.P. Cordfunke, M.Ilsink en H. Sarfatij (red.), *Geordend Landschap. 3000 jaar ruimtelijke ordening in Nederland*. Hilversum, p.159-176.

- Buiter, H. en M.I. Jansen** (1997) 'Uitdijende steden en krimpend platteland', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht vanaf 1780*. Utrecht, p.185-226.
- Buiter, H. en M.I. Jansen** (1997) 'Utrecht, verkeersplein van Nederland', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht vanaf 1780*. Utrecht, p.200-205.
- Buiter, H. en M.I. Jansen** (1997) 'Handel en dienstverlening', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht vanaf 1780*. Utrecht, p.275-296.
- Buiter, H. en M.I. Jansen** (1997) 'Utrecht, winkelhart van Nederland', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht vanaf 1780*. Utrecht, p.284-285.
- Burdett, R., H. Ovink en M. Hajer** (red.) (2011) *The tale of two regions. A comparison between the metropolitan areas of south east England and the Randstad in Holland*. Londen.
- Burke, G.L.** (1966) *Greenheart Metropolis*. Londen.
- Van der Cammen, H.** (red.) (1985) *Four Metropolises in Western Europe*. Assen/Maastricht.
- Van der Cammen, H. en L.A. de Klerk** (1993) *Ruimtelijke ordening. Van plannen komen plannen: de ontwikkelingsgang van de ruimtelijke ordening in Nederland*. Utrecht.
- Van der Cammen, H. en L.A. de Klerk** (2003) *Ruimtelijke ordening. Van grachtengordel tot Vinex-wijk*. Utrecht.
- Castells, M.** (1996) *The Rise of the Network Society*. Malden.
- Christaller, W.** (1933) *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Jena.
- Corten, J.P. en M.I. Jansen** (1997) 'Schaalvergroting van de industrie in Utrecht-stad', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht vanaf 1780*. Utrecht, p.268-272.
- Corten, J.P. en M.I. Jansen** (1997) 'De staalreuzen', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht vanaf 1780*. Utrecht, p.272-274.
- Cox, J.C.M.** (2005) *Repertorium van de stadsrechten in Nederland*. Den Haag.
- David, P.** (1985) 'Clio and the economics of QWERTY', in: *The American Economic Review* 75, p. 332-337.
- Deinema, M. en R. Kloosterman** (2009) 'De stad en de kunst van het verdienen. Culturele industrieën in twintigste-eeuws Nederland', in: L. Lucassen en W. Willems (red.), *Waarom mensen in de stad willen wonen 1200-2010*. Amsterdam, p.200-228.
- Dekker, C.** (red.) (1997) *Geschiedenis van de provincie Utrecht tot 1528*. Utrecht.
- Dekker, C.** (red.) (1997) *Geschiedenis van de provincie Utrecht van 1528 tot 1780*. Utrecht.
- Dekker, C.** (red.) (1997) *Geschiedenis van de provincie Utrecht vanaf 1780*. Utrecht.
- Van Deukeren, H.** (1997) 'Landbouw en beginnende industrie', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht vanaf 1780*. Utrecht, p.35-62.
- Dragt, T., W.A. Hofland en R. Tamsma** (red.) (1994) *De Geo Geordend. Topboek begrippen voor bovenbouw havo/vwo*. Amsterdam.
- Duncan, O.D. en A.J. Reiss** (1956) *Social characteristics of the urban and rural communities*. New York.
- Duncan, O.D., W. R. Scott, S. Lieberman, B. Duncan en H. Winsborough** (1960) *Metropolis and region*. Baltimore.
- Eerste Kamer der Staten Generaal** (2005) *Gewijzigde motie-Engels (D66) c.s. inzake herstel van de inperking van het gemeentelijk belastinggebied (EK 30.096, F)*. Zie http://www.eerstekamer.nl/eu/motie/gewijzigde_motie_engels_d66_c_s, geraadpleegd op 22 februari 2012.
- Eatwell, R.** (1997) *European Political Cultures. Conflict or convergence?* Londen/New York.
- Engel, H.** (2005) 'Randstad Holland in kaart', in: *Overholland 2*, p.23-45.
- Van Engen, H.** (2005) 'Geen schraal terrein. Stadsrechten en het onderzoek naar stadswording', in: R. Rutte en H. van Engen (red.), *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht*. Hilversum, p.63-86.

- Van Engelsdorp-Gastelaars, R.** (1993) 'Verstedelijking in Nederland tussen 1800 en 1940', in I. Visser en E. Taverne (red.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden 1500 tot heden*. Nijmegen, p.174-179.
- Van Engelsdorp-Gastelaars, R.** (1993) 'Verstedelijking in Nederland na 1945', in: I. Visser en E. Taverne (red.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden 1500 tot heden*. Nijmegen, p.250-255.
- Van Engelsdorp-Gastelaars, R.** (1999) *Nieuwe trends in de verhuisbehoeften*. Amsterdam.
- Faber, D.E.A.** (1997) 'Politiek en bestuur in een soeverein gewest (1581-1674)', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht tot 1780*. Utrecht, p.213-234.
- Faludi, A. en A.J. van der Valk** (1990) *De groeikernen als hoekstenen van de Nederlandse planningdoctrine*. Assen/Maastricht.
- Faludi, A.** (red.) (1994) *Rule and order. Dutch planning doctrine in the 20th century*.
- Fit, J.P.J.** (1992) 'Inrichting en bestuur van de Randstad in internationaal perspectief', in: H. van der Wusten en H. Priemus (red.), *Het raadsel van de Randstad*. Utrecht, p.11-15.
- Florida, R.** (2002) *Rise of the creative class*. New York.
- Fockema Andreae, S.J.** (1969) *De Nederlandse staat onder de Republiek*. Amsterdam.
- Frijhoff, W., H. Nusteling en M. Spies** (1998) *Geschiedenis van Dordrecht van 1572 tot 1813*. Hilversum.
- Gaastra, F.S.** (1991) *De geschiedenis van de VOC*. Zutphen.
- Gelderblom, O.** (2004) *The political economy of foreign trade in England and the Dutch Republic (1550-1650)*.
Zie http://www.lowcountries.nl/papers/2004-8_gelderblom.pdf, geraadpleegd op 24 maart 2012.
- Gibrat, R.** (1931) *Les inégalités économiques; applications: aux inégalités des richesses, a la concentration des entreprises, aux populations des villes, aux statistiques des familles, etc., d'une loi nouvelle, la loi de l'effet proportionnel*. Parijs.
- Goudriaan, K., M.J. van Gent en R.P. de Graaf** (2002) 'Een eigen koers', in: P.H.A.M. Abels, K. Goudriaan, N.D.B. Habermehl en J.H. Kompagnie (red.), *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis*. Hilversum, p.50-93.
- De Graaf, R.** (1996) *Oorlog om Holland, 1000-1375*. Hilversum, p.69-112.
- Van Gramsbergen, E.** (2008) 'Verborgene Amsterdam: het Binnengasthuis en de transformatie van de voormalige kloosterterreinen na de Alteratie', in: *Overholland 6*, p.21-38.
- De Groot, H.L.** (2000) 'Van Strijdhamer tot bisschopsstaf (de vroegste geschiedenis tot circa 925)', in: R.E. de Bruin e.a. (red.), *'Een paradijs vol weelde'*. *Geschiedenis van de stad Utrecht*. Utrecht, p.11-44.
- De Groot, H., G. Marlet, C. Teulings en W. Vermeulen** (2010) *Stad en land*. 's Gravenhage.
- Groenvelde, S.** (red.) (2003) *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 2: 1574-1795*. Leiden.
- Groenvelde, S. en H.L.Ph. Leeuwenburg** (1985) *De bruid in de schuit. De consolidatie van de Republiek 1609-1650*. Zutphen.
- Hajer, M. en H. Wagenaar** (2003) *Deliberative policy analysis. Understanding Governance in the Network Society*. Cambridge.
- Hall, P.** (1966) *Seven World Cities*. Londen.
- Hall, P. en K. Pain** (2006) *The polycentric metropolis. Learning from the megacity regions in Europe*. Londen.
- Hall, P.** (2008) 'How polycentric are mega-city regions?', in *Novaterra 8 'Randstad'*, p.24-29.
- Handlin, O.** (1963) 'The modern city as a field of historical study', in: O. Handlin en J. Burchard (red.), *The historian and the city*. Cambridge.
- Harris, C.D en E.L. Ullman** (1945) 'The nature of cities', in: *The annals of the American Academy of Political and Social Science* 242, p.7-17.

- 't Hart, M. (1989) 'Cities and statemaking in the Dutch Republic, 1580-1860, in: *Theory and Society* 18, p.663-687.
- 't Hart, M. (1993) *The Making of a Bourgeois State. War, politics and finance during the Dutch Revolt*. Manchester.
- 't Hart, M. (1994) 'Intercity rivalries and the making of the Dutch state', in: C. Tilly en W.P. Blockmans (red.), *Cities and the rise of states in Europe*. Boulder. p.196-217.
- 't Hart, M. (1995) 'The Dutch Republic: the urban impact upon politics', in: K. Davids en J. Lucassen (red.), *A miracle mirrored. The Dutch Republic in an European perspective*. Cambridge, p.57-98.
- 't Hart, M. *The Dutch Wars of Independence and the Republic's Golden Age, c.1570-1680*. Londen, Ter perse.
- 't Hart, M., en M. van der Heijden (2009) 'Stadslucht maakt vrij. Autonomie en rivaliteit in de vroegmoderne Noordelijke Nederlanden', in: L. Lucassen en W. Willems (red.), *Waarom mensen in de stad willen wonen 1200-2010*. Amsterdam, p.79-102.
- Hartman, W. (2008) 'Planologie voor de vloeibare stad', in: *Rooilijn* 41 nr.5, p.348-354.
- Den Heijer, H. (1994) *De geschiedenis van de WIC*. Zutphen.
- Hell, M. (2004) 'Financiële diensten en handelscolleges', in: W. Frijhoff en M.Prak (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Centrum van de wereld: 1578-1650*. Amsterdam, p.292-295.
- Hell, M. (2005) "'Schatkist van den Staet". Amsterdamse regenten en de hogere overheid', in: W. Frijhoff en M. Prak (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Zelfbewuste stadsstaat: 1650-1813*. Amsterdam, p.151-217.
- Hell, M. (2005) 'Harmonie en conflict met Oranje, 1673-1702', in: W. Frijhoff en M. Prak (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Zelfbewuste stadsstaat: 1650-1813*. Amsterdam, p.199.
- Hell, M. (2005) 'Vrede en verdeeldheid 1702-1730', in: W. Frijhoff en M. Prak (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Zelfbewuste stadsstaat: 1650-1813*. Amsterdam, p.207.
- Hemel, Z. (2008) 'Middelpunt zoekende krachten', in: *S&RO* 89 nr.6 'Metropolen', p.28-33.
- Hemel, Z. (2010) 'Spikey Delta', in: *S&RO* 91 nr. 4 'Economie & Ruimte', p.14-21.
- Hemel, Z. (28 februari 2011) 'Niet te benijden', geraadpleegd <http://www.zefhemel.nl/?m=201102> op 21 februari 2012.
- Van Herwaarden, J., D. De Boer, F. van Kan en G. Verhoeven (1996) *Geschiedenis van Dordrecht tot 1572*. Hilversum.
- Van Herwaarden, J., D. De Boer, F. van Kan en G. Verhoeven (1996) 'Grafelijkheid en stedelijke gemeenschap', in: *Geschiedenis van Dordrecht tot 1572*. Hilversum, p.37-41.
- Van Herwaarden, J., D. de Boer, F. van Kan en G. Verhoeven (1996) 'De Dordtse bevolking: een demografisch raadsel', in: *Geschiedenis van Dordrecht tot 1572*. Hilversum, p.234-248.
- Van Herwaarden, J., D. De Boer, F. van Kan en G. Verhoeven (1996) 'De betekenis van de oorkonde van februari 1200', in: *Geschiedenis van Dordrecht tot 1572*. Hilversum, p.23-24.
- Van Herwaarden, J., D. De Boer, F. van Kan en G. Verhoeven (1996) 'Nijverheid en handel', in: *Geschiedenis van Dordrecht tot 1572*. Hilversum, p.40-46.
- Hohenberg, P.M. en L.H. Lees (1985) *The making of urban Europe, 1000-1950*. Cambridge.
- Hoppenbrouwers, P. (2002) 'Van waterland tot stedenland', in: T. de Nijs en E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland. Deel 1: tot 1572*. Hilversum, p.103-148.
- Hoppenbrouwers, P. (2001) 'Town and Country in Holland 1300-1550, in: S.R. Epstein (red.), *Town and country in Europe*. Cambridge, p.55-79.
- Horsten, F. (2005) *Doorgaande wegen in Nederland, 16de-19de eeuw. Een historische wegenatlas*. Amsterdam.

- Van den Hoven van Genderen, A.J.** (1997) 'De mijter en de macht', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht tot 1528*. Utrecht, p.187-209.
- Van den Hoven van Genderen, A.J.** (1997) 'Geld en macht', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht tot 1528*. Utrecht, p.249-253.
- Van den Hoven van Genderen, A.J.** (1997) 'De bisschop, geen absoluut heerser', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht tot 1528*. Utrecht, p.251-253.
- Van den Hoven van Genderen, A.J.** (1997) 'De laatste jaren van een kerkelijk vorstendom', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht tot 1528*. Utrecht, p.255-257.
- Van den Hoven van Genderen, A.J.** (2000) 'Op het toppunt van de macht 1304-1528', in: R.E. de Bruin e.a. (red.), *'Een paradijs vol weelde'*. *Geschiedenis van de stad Utrecht*. Utrecht, p.113-192.
- Hurx, M.** (2010) *De particuliere bouwmarkt in de Nederlanden en de opkomst van de architect (1350-1530)*. Delft.
- Israel, J.I.** (1995) *The Dutch Republic. Its rise, greatness and fall, 1477-1806*. Oxford.
- Ibelings, B.J. en J.G. Smit** (2002) 'Schuiten, puiken en Goudse kuit', in: P.A.H.M. Abels, K. Goudriaan, N.D.B. Habermehl en J.D. Kompagnie (red.), *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis*. Hilversum, p.94-134.
- Ibelings, B.** (2004) 'Economie: veel consumptie, weinig productie', in: J.G. Smit (red.), *Den Haag, geschiedenis van de stad. Deel 1: vroegste tijd tot 1574*. Zwolle, p.151-181.
- Jacobs, J.** (1969) *The Economy of Cities*. New York.
- Jacobs, J.** (1984) *Cities and the wealth of nations*. New York.
- Janse, A.** (2002) 'Een in zichzelf verdeeld rijk. Politiek en bestuur van de tiende tot het begin van de vijftiende eeuw', in: T. de Nijs en E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland. Deel 1: tot 1572*. Hilversum, p.69-102.
- Jansen, H.** (2001) *The construction of an urban past. Narrative and system in urban history*. Oxford.
- Jansen, H.P.H.** (1978) 'Holland's advance', in: *Acta historiae Neerlandicae* 10, p.1-20.
- Jansen, H.P.H.** (2006, eerste druk 1978) *Geschiedenis van de middeleeuwen*. Utrecht.
- Jardine, L.** (2008) *Going Dutch. How England plundered Holland's glory*. Londen.
- Johnson, E.A.J.** (1970) *The organization of space in developing countries*. Cambridge.
- Johnston, R.J.** (1980) *City and society. An outline for urban geography*. Harmondsworth.
- De Jong, M.** (2005) 'Dutch entrepreneurs in the Swedisch Crown trade in copper and iron, 1580-1630', in: H. Brand (red.), *Trade, diplomacy and cultural exchange. Continuity and change in the North Sea area and the Baltic, c.1350-1750*. Hilversum, p.36-57.
- De Jonge, J.A.** (1974) 'Delft in de 19de eeuw. Van stille nette plaats tot centrum van industrie', in: *Economisch- en Sociaalhistorisch Jaarboek* 37, p.145-247.
- Kaptein, H.** (2004) 'Poort van Holland. De economische ontwikkeling 1200-1578', in: M. Carasso-Kok (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Een stad uit het niets: tot 1578*. Amsterdam, p.109-174.
- De Klerk, L.** (2008) *De modernisering van de stad 1850-1914. De opkomst van de planmatige stadsontwikkeling in Nederland*. Rotterdam.
- De Klerk, L.** (2010) 'Verstedelijking 5.0', in: *Rooilijn* 24, nr.5, p.316-330.
- Knapen, B.** (2008) *De man en zijn staat. Johan van Oldenbarnevelt 1547-1619*. Amsterdam.
- Knippenberg, H. en B. de Pater** (1988) *De Eenwording van Nederland. Schaalvergroting en integratie sinds 1800*. Nijmegen.
- Kooij, P.** (1981) 'Urbanization. What's in a name', in: H.Schmal (red.), *Patterns of European Urbanisation since 1500*. Londen, p.33-59.

- Kooij, P.** (2003) 'Het Nederlandse platteland in de greep van de stad', in: M.A.W. Gerding (red.), *Belvedere en de geschiedenis van de groene ruimte*. Groningen/Wageningen.
- Kooij, P. en V.C. Sleebe** (red.) (2000) *Geschiedenis van Dordrecht van 1813 tot 2000*. Hilversum.
- Kooijmans, L. en C. Misset** (2002) 'Van rebellen tot 'koningen' in eigen huis. Opstand, regentenbewind en politieke cultuur', in: T. de Nijs en E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland. Deel 2: 1572 tot 1795*. Hilversum, p.9-78.
- Kos, A.** (2010) *Van meenten tot marken. Een onderzoek naar de oorsprong en ontwikkeling van de Gooise marken en gebruiksrechten op de genene gronden van de Gooise markegenoten (1280-1568)*. Hilversum.
- Kreukels, A.M.J.** (1992) 'Bestuurlijke vernieuwing grootstedelijke gebieden', in: H. van der Wusten en H. Priemus (red.), *Het raadsel van de Randstad. Kanttekeningen bij bestuur en inrichting van het Westen des lands*. Utrecht. p.27-31.
- Kruisheer, J.** (1988) 'Stadsrechtbeoorkondiging en stedelijke ontwikkeling', in: E.H.P. Cordfunke, F.W.N. Hugenholtz en Kl. Sierkema (red.), *De Hollandse stad in de dertiende eeuw*. Zutphen, p.44-54.
- Van de Laar, P. en M. Van Jaarsveld** (2006) *Historische atlas van Rotterdam*. Amsterdam.
- Van de Laar, P. en K. Zweerink** (2009) 'De Randstad: een vreemde metropool', in: *Holland 3*, p.187-206.
- Van de Laar, P.** (2000) *Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de 19de en 20ste eeuw*. Zwolle.
- Lambregts, B. en W. Zonneveld** (2004) 'From Randstad to Deltametropolis: changing attitudes towards the scattered metropolis', in: *European Planning Studies* 12, nr.3, p.229-323.
- Lampard, E.** (1965) 'Historical aspects of urbanization', in: P.M. Hauser en L.F. Schnore (red.), *The study of urbanization*. New York, p.519-554.
- Lesger, C.** (1990) *Hoorn als stedelijk knooppunt. Stedensysteem tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd*. Hilversum.
- Lesger, C.** (1993) 'Stedelijke groei en stedensystemen', in: E. Taverne en I. Visser (red.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500-heden*. Nijmegen, p.30-38.
- Lesger, C.** (1993) 'De dynamiek van het Europese stedensysteem', in: E. Taverne en I. Visser (red.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500-heden*. Nijmegen, p.104-111.
- Lesger, C.** (2000) 'Regions and urban systems and historical central place analysis: Holland 1550-1800', in: P. Ainsworth en T. Scott (red.), *Regions and Landscapes. Reality and Imagination in late medieval and early modern Europe*. Oxford, p.205-232.
- Lesger, C.** (2001) *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand*. Hilversum.
- Lesger, C.** (2004) 'De wereld als horizon. De economie tussen 1578 en 1650', in: W. Frijhoff en M. Prak (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Centrum van de wereld: 1578-1650*. Amsterdam, p.103-187.
- Lesger, C.** (2005) 'Vertraagde groei. De economie tussen 1650 en 1730', in: W. Frijhoff en M. Prak (red.) *Geschiedenis van Amsterdam. Zelfbewuste stadsstaat: 1650-1813*. Amsterdam, p.21-87.
- Lesger, C.** (2005) 'Stagnatie en stabiliteit. De economie tussen 1730 en 1795', in: W. Frijhoff en M. Prak (red.) *Geschiedenis van Amsterdam. Zelfbewuste stadsstaat: 1650-1813*. Amsterdam, p.219-265.
- Leupen, P.H.D.** (1998) *Keizer in zijn eigen rijk. De geboorte van de nationale staat*. Amsterdam.
- De Liagre Böhl, H.** (1999) 'Spanningen in de verzorgingsstaat', in: R. Aerts, H. de Liagre Böhl, P. de Rooy en H. te Velde, *Land van kleine gebaren. Een politieke geschiedenis van Nederland 1780-1990*. Nijmegen/Amsterdam, p.263-342.
- Looper, B.** (2009) 'De Nederlandse Hanzesteden: scharnieren in de Europese economie', in: H. Brand en E. Knol (red.), *Koggen, kooplieden en kantoren. De Hanze, een praktisch netwerk*. Hilversum, p.108-123.

- Lörzing, H., W. Klemm, M. van Leeuwen en S. Soekimin** (2006) *Vinex: een morfologische verkenning*. Den Haag.
- Lösch, A.** (1940) *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*. Jena.
- Lösch, A.** (1954) *The Economics of Location*. New Haven.
- Lourens, P. en J. Lucassen** (1997) *Inwoneraantallen van Nederlandse steden ca.1300-1800*. Amsterdam.
- Lucassen, L. en W. Willems** (2009) 'Steden, instituties en migratie in de Nederlanden. Een inleiding.', in: L. Lucassen en W. Willems (red.), *Waarom mensen in de stad willen wonen 1200-2010*. Amsterdam, p.7-21.
- Lucassen, L. en W. Willems** (2009) 'Waarom mensen in de stad willen wonen. Een terugblik.', in: L. Lucassen en W. Willems (red.), *Waarom mensen in de stad willen wonen 1200-2010*. Amsterdam, p.259-70.
- Van Maanen, R.J.C.** (2004) 'Het stadsbeeld en de invulling van de stedelijke ruimte', in: B. de Vries (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 3: 1795-1896*. Leiden, p.16-39.
- Van Maanen, R.J.C. en J.W. Marsilje** (2002) 'Epiloog', in: J.W. van Marsilje (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 1: tot 1574*. Leiden, p.213-216.
- Van Maanen, R.J.C. en C.D. Waal** (2004) 'De stedelijke ruimte', in: J.C.H. Blom (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 4: vanaf 1896*. Leiden, p.14-41.
- Maarschalkwerd, Ph.** (1997) 'De steden', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht tot 1528*. Utrecht, p.259-290.
- Maarschalkwerd, Ph.** (1997) 'Het sociale en economische leven', in: C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht tot 1528*. Utrecht, p.283-290.
- Mácel, O., I. Schutten en J. Wegner** (1994) *Ontwikkeling van de TU-wijk in Delft*. Delft.
- Mans, K. en W. van Winden** (1992) *Architectuurgids van Delft 1240-1992*. Delft.
- Marlet, G. en C. Woerkens** (2010) *De effectiviteit van Grotestedenbeleid. Kwantitatieve evaluatie GSB III, 2005-2009*. Utrecht.
- Marsilje, J.W.** (1995) 'De geografische, institutionele en politieke ontwikkelingen', in: G. van de Ree-Scholten (red.), *Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem (1245-1995)*. Hilversum, p.14-46.
- Marsilje, J.W.** (1995) 'Bestuurs en rechtswezen', in: G. van de Ree-Scholten (red.), *Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem (1245-1995)*. Hilversum, p.59-94.
- Marsilje, J.W.** (2002) 'Het economisch leven', in: J.W. van Marsilje (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 1: tot 1574*. Leiden, p.95-111.
- McNeill, J.R. en W.H. McNeill** (2003) *The Human Web. A bird's eye view of world history*. New York.
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** (1997) *Volkshuisvesting in Nederland*. Den Haag.
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Economische Zaken** (2006) *Nota Ruimte. Ruimte voor ontwikkeling*. Den Haag.
- Ministeries van Infrastructuur en Milieu en Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie** (2008) *Randstad 2040*. Den Haag.
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu** (2012) http://mirt2010.mirtprojectenboek.nl/Images/505_tcm307-261824.pdf. Geraadpleegd op 20 maart 2012.
- De Monté Verloren, J.PH. en J.E. Spruit** (1982) *Hoofdlijnen uit de ontwikkeling der rechterlijke organisatie in de Noordelijke Nederlanden tot de Bataafse omwenteling*. Deventer.
- Mostert, M.** (2002) 'Veelkleurige devotie en zakelijk schriftgebruik. Religie en schrift in middeleeuws Holland', in: T. de Nijs en E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland. Deel 1: tot 1572*. Hilversum, p.149-196.

- Musterd, S. en B. de Pater** (1994) *Randstad Holland. Internationaal, regionaal, lokaal*. Assen.
- Neal, Z.P.** (2008) *From Central Places to Network Bases: The Emergence of a New Urban Hierarchy, 1900-2000*.
Zie www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb267.html, geraadpleegd op 12 augustus 2008.
- De Neve, R.** (2002) 'Nijverheid domineert', in: P.A.H.M. Abels, K. Goudriaan, N.D.B. Habermehl en J.D. Kompagnie (red.), *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis*. Hilversum, p.343-356.
- De Neve, R. en A. van Heezik** (2007) 'Verbonden door het water. Binnenvaart en zeehavens in Holland', in: E. Beukers (red.), *Hollanders en het water*. Hilversum, p.169-274.
- Niemeijer, A.F.J.** (2003) 'Een aangeharkt en dichtbevolkt laagland', in: T. de Nijs en E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland. Deel 3 (a): 1795 tot 2000*. Hilversum, p.93-186.
- Nijhof, P.** (1986) 'De ontwikkeling van Nederland als industrieland', in: *Op zoek naar ons industrieel verleden: gids langs monumenten van bedrijf en techniek*. Haarlem, p.9-16.
- De Nijs, T. en E. Beukers** (red.) (2002) *Geschiedenis van Holland. Deel 2: 1572 tot 1795*. Hilversum.
- De Nijs, T.** (2003) 'In een groter geheel. Politiek en openbaar bestuur.' In: T. de Nijs en E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland. Deel 3: 1795-2000*. Hilversum, p.7-92.
- De Nijs, T.** (2005) 'Economie', in: T. de Nijs en J. Sillevius (red.), *Den Haag, geschiedenis van de stad. Deel 3: negentiende en twintigste eeuw*. Zwolle, p.148-176.
- De Nijs, T. en J. Sillevius** (red.) (2005) *Den Haag, geschiedenis van de stad. Deel 3: negentiende en twintigste eeuw*. Zwolle.
- Nitz, H.-J.** (1993) 'The European world-system: a Von Thünen interpretation of its eastern continental sector', in: H.-J. Nitz (red.), *The early-modern world-system in geographical perspective*. Stuttgart, p.62-83.
- Noordhoff Atlasproducties** (2012) *De Bosatlas van de geschiedenis van Nederland*. Groningen.
- Nusteling, H.** (1998) 'Stad in beweging', in: W. Frijhoff, H. Nusteling en M. Spies (red.), *Geschiedenis van Dordrecht tot 1813*. Hilversum, p.109-114.
- Van Oort, F. en M. Burger, M. Thissen en E.J. Visser** (2004) 'De ontwikkeling van economische specialisaties en complementariteit in de Randstad in de periode 1963-2004', in: *Holland 3*, p.240-251.
- De Pater, B.** (1989) 'Van land met steden tot stedenland. Een kleine historische stadsgeografie van Nederland', in: *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 7 nr.2, p.41-56.
- De Pater, B., T. Béneker en W. Buunk** (2004) *Europa. Ruimtelijke samenhang en verscheidenheid in de Europese Unie*. Assen.
- Van de Plas, G.** (1993) 'Amsterdam 1750-1850: van stadsstaat naar hoofdstad', in: E. Taverne en E. Visser (red.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500-heden*. Nijmegen, p.148-159.
- Pounds, N.J.G.** (1973) *An Historical Geography of Europe 450 BC - AD 1330*. Cambridge.
- Prak, M.** (2009) 'De Nederlandse "stadsrepublieken". Gilden, schutterijen en andere vormen van burgerlijke invloed', in: L. Lucassen en W. Willems (red.), *Waarom mensen in de stad willen wonen 1200-2010*. Amsterdam, p.59-78.
- Pred, A.R.** (1973) *Urban growth and the circulation of information: the United States system of cities, 1790-1840*. Cambridge.
- Pred, A.R.** (1977) *City systems in advanced economies: past growth, present processes and future developments options*. Londen.
- Pred, A.** (1980) 'City-systems in advanced economies.', in: R.J. Johnston (red.), *City and society. An outline for urban geography*. Harmondsworth.
- Priemus, H. en H. van der Wusten** (1993) *Bestuurlijke en ruimtelijke inrichting van de Randstad*. Delft.

- Prins, I.** (1922) *Het faillissement der Hollandse steden: Amsterdam, Dordrecht, Leiden en Haarlem in 1494*. Amsterdam.
- Purmer, M.** (2003) 'Nederlandse cultuurhistorie overzee', in: *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 21, nr.1, p.1-18.
- Van de Ree-Scholten, G.** (red.) (1995) *Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem (1245-1995)*. Hilversum.
- Renes, H.** (2005) 'De stad in het landschap', in: R. Rutte en H. van Engen (red.), *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht*. Hilversum, p.15-46.
- Renes, H.** (2005) *Historische atlas van de stad Utrecht. Twintig eeuwen ontwikkeling in kaart gebracht*. Amsterdam.
- Riemens, P.** (2011) *Schiphol is groter dan Nederland*. Amsterdam.
- Rimmer, P.J.** (1967) 'The search for spatial regularities in the development of Australian seaports, 1861-1961/62', in: B.S. Hoyle (red.), *Transport and development*. Londen, p.63-86.
- Ritsema van Eck, J.** (red.) (2006) *Vele steden maken nog geen Randstad*. Den Haag.
- Röling, R.** (2011) *Advertising Amsterdam. The rise and growth of an international advertising industry*. Amsterdam.
- Roorda, D.J.** (1980) 'The ruling classes in the 17th century', in: P.Clark en H. Diederiks (red.), *Urbanisation in Western Europe: a reader in Dutch urban history*. Leicester, p.109-132.
- De Rooy, P.** (1998) 'Een zoekende tijd. De ongemakkelijke democratie 1913-1949', in: R. Aerts, H. de Liagre Böhl, P. de Rooy en H. te Velde, *Land van kleine gebaren. Een politieke geschiedenis van Nederland 1780-1990*. Nijmegen, p.177-262.
- De Rooy, P.** (2006) 'De geest van omverwerping 1851-1876', in: P. de Rooy (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Hoofdstad in aanbouw: 1813-1900*. Amsterdam, p.341-432.
- Rozman, G.** (1976) *Urban networks in Russia, 1750-1800 and Pre-modern Periodization*. Princeton.
- Rozman, G.** (1978) 'Urban networks and historical stages', in: *Journal of Interdisciplinary History* 9, p.65-91.
- Rutte, R.** (2002) *Stedenpolitiek en stadsplanning in de Lage Landen (12de-13de eeuw)*. Zutphen.
- Rutte, R.** (2005) 'Landschap vol steden. Over het ontstaan van de Nederlandse steden en hun plattegronden van de 11de tot de 15de eeuw', in: *Overholland* 2, p.73-90.
- Rutte, R.** (2006) 'Groei en krimp in de Hollandse stad', in: *Overholland* 3, p.29-56.
- Rutte, R.** (2009) 'Historische atlasen, stadsmonografieën en het onderzoek naar de ruimtelijke transformatie van de Nederlandse steden', in: *Overholland* 8, p.117-121.
- Rutte, R. en K. Zweerink** (2009), 'Stadswording in Holland (12de-14de eeuw). Ligging in het landschap en vroege ruimtelijke inrichting van de steden in het westen van Nederland', in: *Holland* 41 nr.3, p.133-149.
- Sassen, S.** (1991) *The global city: New York, Londen, Tokyo*. New York.
- Sassen, S.** (2002) *Global networks, linked cities*. New York.
- Van Schaik, A.H.M.** (2000) 'Een nieuwe heer en een andere heer (1528-1618)', in: R.E. de Bruin e.a. (red.) 'Een paradijs vol weelde'. *Geschiedenis van de stad Utrecht*. Utrecht, p.192-250.
- Schama, S.** (1988) *Overloed en onbehagen. De Nederlandse cultuur in de Gouden Eeuw*. Amsterdam.
- Van Schie, D.** (2011) 'Delfshaven, van speelbal tot beschermd stadsgezicht', in: *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 29, nr.1, p.25-37.
- Schmal, H.** (red.) (1981) *Patterns of European Urbanisation since 1500*. Londen.
- Schmal, H.** (1981) 'Epilogue: one subject, many views', in: H.Schmal (red.), *Patterns of European Urbanisation since 1500*. Londen, p. 287-307.

- Schmal, H. (1991) 'Een landschap vol steden', in: S. Barends e.a. (red.), *Het Nederlandse landschap*. Utrecht, p.99-115.
- Van der Schoor, A. (1999) *Stad in aanwas. Geschiedenis van Rotterdam tot 1813*. Zwolle.
- Van Schuppen, S. (2006) *Historische atlas van Den Haag. Van hofvijver tot hofstoren*. Amsterdam.
- Sicking, L. (2002) 'De integratie van Holland. Politiek en bestuur in de Bourgondisch-Habsburgse tijd', in: T. de Nijs en E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland. Deel I: tot 1572*. Hilversum, p.259-290.
- Sicking, L. (2006) 'Amphibious warfare in the Baltic: the Hansa, Holland and the Habsburgs', in: D.J.B. Trim en M.C. Fissel (red.), *Amphibious warfare 1000-1700*. Leiden, p.69-101.
- Sinz, M. (2008) 'From metropolitan regions to communities of responsibility', in: *Novaterra 8 'Randstad'*, p.34-37.
- Siraa, H.T., A.J. van der Valk en W.L. Wissink (1995) *Met het oog op de omgeving. Een geschiedenis van de zorg voor de kwaliteit van de leefomgeving*. Den Haag.
- Speet, B. (2004) 'Een kleine nederzetting in het veen', in M. Carasso-Kok (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Een stad uit het niets: tot 1578*. Amsterdam, p.21-59.
- Speet, B. (2010) *Historische atlas van Amsterdam. Van veendorp tot hoofdstad*. Amsterdam.
- De Smidt, M. en E. Wever (1987) *De Nederlandse industrie: positie, spreiding en structuur*. Assen/Maastricht.
- Smith, C.A. (1990) 'Types of city-size distributions. A comparative analysis', in: A.D. van der Woude, A. Hayami en J. de Vries (red.), *Urbanization in history. A process of dynamic interactions*. Oxford, p.20-42.
- Smit, C. (2004) 'Leiden op stoom, veranderingen in de economische structuur', in: B. de Vries (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 3: 1795-1896*. Leiden, p.52-81.
- Smit, J.G. (red.) (2004) *Den Haag, geschiedenis van de stad. Vroegste tijd tot 1574*. Zwolle.
- Stabel, P. (1997) *Dwarfs among Giants. The Flemish Urban Network in the Late Middle Ages*. Leuven.
- Stadig, D. (2005) *Amsterdam, de maakbare stad*. Zie www.dro.amsterdam.nl/publish/pages/97446/maakbare_stad.pdf, geraadpleegd op 17 oktober 2010.
- Stal, K. en V. Kersing (2004) 'Ruimtelijke ontwikkeling in de late middeleeuwen', in: J.G. Smit (red.), *Den Haag, geschiedenis van de stad. Vroegste tijd tot 1574*. Zwolle, p.27-77.
- Stal, K. (2005) 'Ruimtelijke ontwikkeling', in: T. de Nijs en J. Sillevius (red.), *Den Haag, geschiedenis van de stad. Deel 3: negentiende en twintigste eeuw*. Zwolle, p.11-54.
- Stenvert, R. (red.) (2004) *Monumenten in Nederland: Zuid-Holland*. Zwolle.
- Struick, J.E.A.L. (1984) *Utrecht door de eeuwen heen*. Utrecht/Antwerpen.
- Stuurman, S. (1995) *Staatsvorming en politieke theorie. Drie essays over politieke en staatkundige ontwikkelingen in Europa vanaf de Vroege Middeleeuwen tot het heden en over het feminisme*. Amsterdam.
- Von Thünen, J.H. (1862) *Der isolierte Staat in Beziehung, auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*. Jena.
- Van Tielhof, M. (1995) *De Hollandse graanhandel, 1470-1570. Koren op de Amsterdamse molen*. Den Haag.
- Van Tielhof, M. (2002) 'Een open economie, in voor- en tegenspoed. De economische ontwikkeling van Holland', in: T. de Nijs en E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland. Deel 2: 1572 tot 1795*. Hilversum, p.135-180.
- Tilly, C. (1992) *Coercion, Capital and European States. AD 990-1992*. Cambridge.
- Tisdale, H.E. (1942) 'The process of urbanization', in: *Social Forces* 10, nr.3, p.311-316.
- Toussaint, H.C, A.A.S. van Heezik en m.m.v. B. de Wit (2002) 'Verval en herstel', in: P.A.H.M. Abels, K. Goudriaan, N.D.B. Habermehl en J.D. Kompagnie (red.), *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis*. Hilversum, p.587-618.

- Trim, D.J.B. en M.C. Fissel** (2006) *Amphibious warfare 1000-1700*. Leiden.
- Van der Valk, A.** (1990) *Het levenswerk van Th.K. van Lohuizen, 1890-1956*. Delft.
- Te Velde, H.** (1999) 'Van grondwet tot grondwet', in: R. Aerts, H. de Liagre Böhl, P. de Rooy en H. te Velde, *Land van kleine gebaren. Een politieke geschiedenis van Nederland 1780-1990*, Nijmegen, p.97-175.
- Van de Ven, G.P.** (2008) *De Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal. Een waagstuk. Onderzoek in opdracht van de Deltacommissie*. Zie www.deltacommissie.com, geraadpleegd op 5 november 2010.
- Verkerk, C.L.** (1995) 'Een ontluikende stad: economisch en sociaal leven in het middeleeuwse Haarlem', in: G. van de Ree-Scholten (red.) *Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem, 1245-1995*. Hilversum, p.46-63.
- Verkerk, C.L.** (2004) 'De goede lieden van het gerecht', in: M. Carasso-Kok (red.) *Geschiedenis van Amsterdam. Een stad uit het niets: tot 1578*. Amsterdam, p.175-204.
- Visser, J.C.** (1985) 'Dichtheid van de bevolking in de laat-middeleeuwse stad', in: *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 3 nr.1, p.10-21.
- Van Vliet, K.** (2000) 'Stad van de bisschop', in: R.E. de Bruin e.a. (red.), 'Een paradijs vol weelde'. *Geschiedenis van de stad Utrecht*. Utrecht, p.45-72.
- Van Vliet, K.** (2000) 'De stad van de burgers (1222-1304)', in: R.E. de Bruin e.a. (red.), 'Een paradijs vol weelde'. *Geschiedenis van de stad Utrecht*. Utrecht, p.73-112.
- Van der Vlist, E.** (2002) 'De stedelijke ruimte en haar bewoners', in: J.W. van Marsilje (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 1: tot 1574*. Leiden, p.15-57.
- De Vries, B.** (2004) 'Spectaculair succes en diep verval', in: S. Groenveld (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 2: 1574-1795*. Leiden, p.84-107.
- De Vries, B.** (red.) (2004) *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 3: 1795-1896*. Leiden.
- De Vries, J.** (1976) *The economy of Europe in an age of crisis, 1600-1750*. Cambridge.
- De Vries, J.** (1980) 'The structure of the urban system and overview 1600-1800', in: P. Clark & H. Dierikx (red.), *Urbanisation in Western Europe: a reader in Dutch urban history*. Leicester, p.347-360
- De Vries, J.** (1981) 'Patterns of urbanization in pre-industrial Europe, 1500-1800', in: H. Schmal (red.), *Patterns of European Urbanisation since 1500*. Londen, p. 79-109.
- De Vries, J.** (1984) *European urbanization, 1500-1800*. Londen.
- De Vries, J. en A. van der Woude** (1995) *Nederland 1500-1815, de eerste ronde van moderne economische groei*. Amsterdam.
- De Vries, J. en A. Van der Woude** (1997) 'The course of the economy', in: *The first modern economy*. Cambridge, p.665-687.
- De Vries, Joh.** (1965) *Amsterdam - Rotterdam. Rivaliteit in economisch-historisch perspectief*. Bussum.
- Vriesema, I.** (2009) 'De stelling van Rudy Stroinck: de Nederlandse bouw is nog steeds in de greep van het naoorlogse optimisme', in: *NRC Handelsblad*, Opinie en Debat zaterdag 14 november & zondag 15 november 2009, p.10-11.
- Wagenaar, C.** (2011) *Town Planning in the Netherlands since 1800*. Rotterdam.
- Wagenaar, M.** (1993) 'Amsterdam, 1860-1940: een bedrijvige stad', in: E. Taverne en E. Visser (red.) *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500-heden*. Nijmegen, p.218-234.
- Wagenaar, M. en R. van Engelsdorp-Gastelaars** (1986) 'Het ontstaan van de Randstad, 1815-1930', in: *KNAG Geografisch Tijdschrift* 20 nr.1, p.14-29.

- Wallerstein, I.M.** (1974) *The Modern World-Sytem, volume I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the sixteenth century*. New York/Londen.
- Wallerstein, I.M.** (1980) *The Modern World-Sytem, volume II: Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy, 1600-1750*. New York.
- Wallerstein, I.M.** (1989) *The Modern World-Sytem, volume III: The Second Great Expansion of the Capitalist World-Economy, 1730-1840*. San Diego.
- Weber, A.F.** (1969) *The growth of cities in the 19th century: a study in statistics*. New York.
- Weber, M.** (1958) *The City*. New York.
- Weber, M.** (1972) 'Die nichtlegitime Herrschaft (Typologie der Städte)', in: *Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie*. p.727-814.
- Van der Wee, H.** (1987) 'Antwoord op een industriële uitdaging: de Nederlandse steden tijdens de late middeleeuwen en de nieuwe tijd', in: *Tijdschrift voor Geschiedenis* 100, nr.2, p.169-184.
- Wessels, H.F.** (1939) *Gouda, proeve ener stadsmonografie*. Utrecht.
- Weststrate, J.** (2008) *In het kielzog van moderne markten. Handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel, ca. 1360-1560*. Hilversum.
- Weststrate, J.** (2009) 'Handel en transport over land en rivieren', in: H. Brand en E.Knol (red.) *Koggen, kooplieden en kantoren. De Hanze, een praktisch netwerk*. Hilversum, p.143-159.
- Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR)** (1990) *Van de stad en de rand*. Den Haag.
- Wethouders van de gemeentes Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven, Zaanstad en Schiedam met 'Coalitie Nu de stad!'** (2010) *In de stad komt Nederland verder. Open brief aan de kabinetsformateurs en de fractievoorzitters van de Tweede Kamer*. Zie http://www.natuurenmilieu.nl/pdf/100704_in_de_stad_komt_nederland_verder1.pdf, geraadpleegd op 24 maart 2012.
- Van der Woud, A.** (1989) *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland, 1798-1848*. Amsterdam.
- Van der Woud, A.** (2007) *Een nieuwe wereld, het ontstaan van het moderne Nederland*. Amsterdam.
- Van der Wouden, R., G. Foeken en K. Hollander** (2011) *Sleutelprojecten als constante in het ruimtelijk beleid*. Zie <http://www.stedplan.nl/downloadDoc.php?id=37>, geraadpleegd op 27 juli 2011.
- Wijsenbeek, Th.** (red.) (2005) *Den Haag, geschiedenis van de stad. Deel 2: de tijd van de Republiek*. Zwolle.
- Wijsenbeek, T.** (2005) 'Economisch leven', in: *Den Haag, geschiedenis van de stad. Deel 2: de tijd van de Republiek*. Zwolle, p.57-89.
- Wolffram, D.J.** (2009) 'De moderne stad. Migratie, sociale beheersing en ruimtelijke ordening, 1850-heden', in: L. Lucassen en W. Willems (red.), *Waarom mensen in de stad willen wonen 1200-2010*. Amsterdam, p.173-99.
- Van Zanden, J.L.** (1997) *Een klein land in de 20ste eeuw. Economische geschiedenis van Nederland 1914-1995*. Utrecht.
- Van Zanden, J.L. en A. van Riel.** (2000) *Nederland 1780-1914. Staat, instituties en economische ontwikkeling*. Amsterdam/Meppel.
- De Zeeuw, J.W.** (1978) 'Peat and the Dutch Golden Age. The historical meaning of energy attainability', in: A.A.G. *Bijdragen* 21, p.3-31.
- Zipf, G.K.** (1941) *National Unity and Disunity*. Bloomington.
- Zipf, G.K.** (1949) *Human Behavior and the Principle of Least Effort*. Cambridge.
- Zonneveld, W.** (1993) 'Ruimtelijke planning', in: E.Taverne en I. Visser (red.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500-heden*. Nijmegen, p.261-265.

Zuiderdijjn, J. (2009) 'Collectieve publieke schuld', in: *Holland* 41 nr.3, p.133-148.

Zweerink, K. (2011) 'De ruimtelijke volwassenwording van de Hollandse stad (1200-1450). Een vergelijkende analyse van het ontstaan van de contouren van de Randstad aan de hand van stadsplattegronden', in: *Overholland* 10/11, p.152-172.

Afbeeldingverantwoording

Al het kaartmateriaal in dit manuscript is van de hand van de kaartenmakers van de onderzoeksgroep *Randstad Holland in kaart*, die aan de Afdeling *Architecture* van de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft verbonden is. Dit betekent dat ze door Otto Diesfeldt, Iskandar Pané en Arnoud de Waaijer gemaakt zijn onder auspiciën van Henk Engel.

De tabellen en grafieken van [Afbeelding 1.1](#), [Afbeelding 2.1](#), [Afbeelding 2.2](#), [Afbeelding 2.3](#), [Afbeelding 2.4](#), [Afbeelding 2.5](#), [Afbeelding 2.6](#), [Afbeelding 2.7](#) en [Afbeelding 2.8](#) zijn van de hand van de auteur, waarbij gebruikgemaakt is van de bevolkingsreeksen van **H. Engel** (2005), 'Randstad Holland in kaart', in: *Overholland 2*, p.23-54. Afbeeldingen 2.2. tot en met 2.8 werden reeds gepubliceerd in 'De opkomst van de Randstad. Een verkenning aan de hand van de *ranksite rule*', in: *Overholland 9* (2010), p. 55-80.

De kaarten van [Afbeelding 4.1](#), [Afbeelding 5.1](#), [Afbeelding 5.2](#), [Afbeelding 6.1](#), [Afbeelding 6.3](#), [Afbeelding 6.4](#), [Afbeelding 6.6](#) en [Afbeelding 7.1](#) zijn eerder gepubliceerd in het artikel van **G. Borger e.a.** (2011), 'Twaalf eeuwen ruimtelijke transformatie in het westen van Nederland in zes kaartbeelden', in: *Overholland 10/11*, p.5-126. Het gaat om zowel de afbeeldingen van het landschap in het westen van Nederland in 1500 ([Afbeelding 4.1](#)), 1700 ([Afbeelding 5.1](#)), 1900 ([Afbeelding 6.1](#)) en 2000 ([Afbeelding 7.1](#)); maar ook om de 'schillenkaart' van de vroegmoderne tijd ([Afbeelding 5.2](#)) en de annexaties in de 19de en 20ste eeuw ([Afbeelding 5.2](#)).

De schillenkaart van de moderne stadsuitbreidingen ([Afbeelding 6.3](#)) werd eerder gepubliceerd in van H. Engel (2005), 'Randstad Holland in kaart', in: *Overholland 2*, p.23-54. Ze zijn zuiver voor de publicatie van dit proefschrift ter beschikking gesteld, waar ik mijn collega's van *Randstad Holland in kaart* erkentelijk voor ben.

De andere kaarten, waarop de afzonderlijke infrastructuurnetwerken in de middeleeuwen ([Afbeelding 4.2](#)), de vroegmoderne tijd ([Afbeelding 5.3](#)), de 19de eeuw ([Afbeelding 6.2](#)) en de moderne tijd ten opzichte van de uitbreiding van het bebouwde oppervlak ([Afbeelding 6.5](#)) weergegeven zijn, werden wel exclusief voor dit manuscript samengesteld. De tekst van de auteur werd daarvoor als uitgangspunt gebruikt en geprojecteerd op de beschikbare ondergronden. [Afbeelding 4.2](#) werd gepubliceerd in N. Brand (2011), 'Waterwegen en stedelijke belangen', in: *Overholland 10/11*, p.127-148.

[Tabel 4.3](#), [Tabel 4.4](#) en [Tabel 5.4](#) zijn door de auteur samengesteld op basis van de tekst.

De afbeeldingen op de omslag, pagina's 24-25 en 110-111 zijn afkomstig van de Chromo-topografische kaart van het Koninkrijk der Nederlanden omstreeks 1910 (© Kadaster, Geoinformatie, Zwolle, 2012). Deze werden aangeleverd door de Kaartenkamer van de TU Delft.

Curriculum vitae

Anneka Duschka (Nikki) Brand (geboren 27 januari 1982, samen met Lara Brand) studeerde sociale geografie aan de Universiteit van Amsterdam. In 2005 schreef ze haar scriptie bij professor Guus Borger over de relatie tussen erfgoed en ruimtelijke kwaliteit. Tijdens en na haar studie werkte ze als cultuurhistorisch onderzoeker voor Adriaan Haartsen van Bureau Lantschap en Sjoerd Kluiving van GEO-LOGICAL. Met Adriaan schreef ze het boek *Amstelland. Land van water en veen* (2005) en met Sjoerd werkte ze aan de onderzoeksbundel *De West-Brabantse Delta: een Verdrongen Landschap Vormgeven* (2006).

Tussen 2005 en 2007 was Nikki met veel passie actief als planoloog in Den Helder, een stad waarvoor ze sindsdien grote affectie voelt. Om ruimtelijke processen en de factoren die deze vormgeven beter te begrijpen, besloot ze vanaf eind 2007 promotieonderzoek te verrichten naar de ontstaansgeschiedenis van de Randstad in het project *Randstad Holland in kaart*. Tijdens haar promotieonderzoek aan de faculteit Bouwkunde gaf ze college in de masterstudio's van de afdeling Urbanism en schreef ze verschillende papers over verstedelijkingspatronen en infrastructuurnetwerken. Vanaf 2008 werkt ze als redacteur voor het Historisch-Geografisch Tijdschrift.

Sinds begin 2012 is Nikki als postdoc onderzoeker verbonden aan de leerstoel Urban Composition van de faculteit Bouwkunde, beter bekend als BK City, van de TU Delft. Hier zal ze internationaal vergelijkend onderzoek verrichten naar de relatie tussen watermanagementstrategieën en verstedelijkingsprocessen in delta's. Voor één dag in de week is ze als onderzoeker verbonden aan het Atelier Kustkwaliteit.

