

GOUDEN EEUWEN
STAD EN SAMENLEVING
IN DE LAGE LANDEN
(1100-1600)



Anne-Laure Van Bruaene,
Bruno Blondé & Marc Boone
(red.)

**Gouden eeuwen
Stad en samenleving
in de Lage Landen
(1100-1600)**



ACADEMIA
PRESS

© Academia Press

P. Van Duyseplein 8 B-9000 Gent

Tel (+32) (0)9 233 80 88 Fax (+32) (0)9 233 14 09

info@academiapress.be www.academiapress.be

Uitgeverij Academia Press maakt deel uit van Lannoo Uitgeverij,
de boeken- en multimediativisie van Uitgeverij Lannoo nv.

Gouden Eeuwen

Stad en samenleving in de Lage Landen (1100-1600)

Anne-Laure Van Bruaene, Bruno Blondé & Marc Boone (red.)

Gent, Academia Press, 2016, 344 p.

Vormgeving: www.intertext.be

Cover: Stéphane De Schrevel

ISBN 978 90 382 2589 0

D/2016/4804/46

NUR 693

*Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt
door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook,
zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgeverij.*

Inhoud

Verstedelijking en stadshistoriografie	7
ANNE-LAURE VAN BRUAENE, BRUNO BLONDÉ & MARC BOONE	
Hoofdstuk 1	
Economische dynamiek: verstedelijking, regionale complementariteit en Europese roeping	31
WIM BLOCKMANS, BERT DE MUNCK & PETER STABEL	
Hoofdstuk 2	
Samenleven in de stad: sociale relaties tussen ideaal en realiteit	77
BRUNO BLONDÉ, FREDERIK BUYLAERT, JAN DUMOLYN, JORD HANUS & PETER STABEL	
Hoofdstuk 3	
Bien commun: bestuur, disciplineren en politieke cultuur	121
MARC BOONE & JELLE HAEMERS	
Hoofdstuk 4	
Civic religion: gemeenschap, identiteit en religieuze vernieuwing	165
GUIDO MARNEF & ANNE-LAURE VAN BRUAENE	
Hoofdstuk 5	
Stedelijke ruimte: infrastructuur, technologie en macht	207
CLAIRE BILLEN & CHLOÉ DELIGNE	

Hoofdstuk 6	
Thuis in de stad: dynamieken van de materiële cultuur	251
INNEKE BAATSEN, BRUNO BLONDÉ, JULIE DE GROOT & ISIS STURTEWAGEN	
Hoofdstuk 7	
Opleiding en kennis: theorie en praktijk in een stedelijke context	287
BERT DE MUNCK & HILDE DE RIDDER-SYMOENS	
Over de auteurs	329
Verantwoording van de kaarten	333
Persoonsnamenregister	335
Plaatsnamenregister	339

Verstedelijking en stadshistoriografie

ANNE-LAURE VAN BRUAENE, BRUNO BLONDÉ & MARC BOONE

Geen ander kenmerk is zo typisch voor de Lage Landen als de dichtheid van hun bevolking en het stedelijke netwerk vanaf de elfde eeuw. Rond het midden van de vijftiende eeuw, het eerste moment waarvoor we over systematische cijfers beschikken, zouden in de Nederlanden ongeveer één op drie inwoners ergens in een stad(je) hebben geleefd. Die voor een landbouweconomie indrukwekkende verstedelijking wint nog aan betekenis wanneer we even scherp stellen op de regionale verschillen. In Vlaanderen leefde nagenoeg 36% van de inwoners in een stedelijke omgeving. In Holland, Overijssel en in iets mindere mate zelfs Gelre, liep dat cijfer al op tot boven de 40%, tot nagenoeg de helft. In het sterk beboste Luxemburg woonde 15% van de bevolking ergens binnen stadsmuren. Naar Europese normen stonden de Lage Landen, en zelfs de minst verstedelijkte regio's daarin, in de top van stedelijk Europa na Noord- en Midden-Italië. De Nederlanden kunnen dan ook met recht een land van steden en stadjes worden genoemd. Anders dan in de twintigste eeuw toen de historische steden te kampen kregen met de centrifugale krachten van suburbanisatie en binnenstedelijke erosie, was de stad in de laatmiddeleeuwse en vroegmoderne Nederlanden zo niet de enige, dan toch de meest dynamische maatschappelijke kracht.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat opeenvolgende generaties van historici gefascineerd waren door het verschijnsel van de stad in deze regio. Naast zuiver wetenschappelijke werden daaraan ook talloze publicaties voor het bredere publiek gewijd. Heel populair was en is het genre van de 'stadsbiografie', een boek waarin de geschiedenis van één bepaalde stad wordt verhaald. Vaak is het een stad waarmee schrijvers en lezers zich direct

kunnen identificeren en draagt de publicatie zelf een steentje bij tot het aanscherpen van de eigen stedelijke identiteit. Voor velen was en is de band met de eigen stad en haar vele *lieux de mémoire* concreter dan die met een vorstendom, provincie, land of staat. De dagelijkse belevingswereld van de stad is immers tastbaarder dan die van de meer abstracte en afstandelijke territoriale verbanden. De muren die de stedelijke samenleving omsloten, haar poorten die een duidelijke grens trokken tussen de poorters en buitenstaanders, de torens die haar zelfbewustzijn op grote afstand zichtbaar maakten..., al deze bouwwerken materialiseerden de reële verschillen in de leefwijzen tussen burgers en plattelandsbewoners. Gisteren en vandaag doen steden er ook veel aan om dat bijzondere van de eigen identiteit in de verf te zetten. Culturele strategieën van 'city marketing' en 'city branding' dienen als economische hefboomen voor stedelijke overheden in hun pogingen hun stad op de kaart of in de markt te zetten. Er valt veel te zeggen voor de idee dat ook recente syntheses waarin de geschiedenis van individuele steden wordt verhaald een bijdrage leveren tot die stedelijke identiteit, zelfs wanneer ze uitdrukkelijk de bedoeling koesteren kritisch met het verleden om te gaan.

Hoe dan ook, al in de middeleeuwen en tijdens de vroegmoderne tijd werden stadsgeschiedenissen en lofdichten op een welbepaalde stad geschreven. Wanneer dan in de loop van de negentiende eeuw de geschiedenis een discipline werd met uitgesproken wetenschappelijke ambities, had dit ook gevolgen voor de manier waarop naar het verleden van een stad werd gekeken. In de nadagen van de Franse Revolutie en de Napoleontische oorlogen kwamen namelijk nieuwe staten tot stand, die elk voor zich de behoefte voelden hun bestaan historisch te legitimeren met bronnenedities en 'nationale' geschiedenissen. Het afstoffen en oppoetsen van het eigen verleden impliceerde ook dat samen met het verleden van de eigen natie, streek of vorstendom, de geschiedenis van de stad werd herontdekt. In het Zuidelijke deel van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden (1815-1830), dat vanaf 1830 het Koninkrijk België werd, werd vooral het roemruchte middeleeuwse verleden ingezet als voorwerp van romans, lofdichten, toneelstukken, opera's maar ook meer nuchtere geschiedschrijving. Een en ander werd ook heel sterk beïnvloed door een romantische kijk op het verleden van vorstendommen, zoals het graafschap Vlaanderen, het hertogdom Brabant, het prinsbisdom Luik enzovoort, en van de steden die er de opvallende kernen van waren. In vele steden kwamen in de loop van de negentiende eeuw de eerste historische genootschappen tot stand. Die hadden als opdracht de bronnen voor de studie van de stadsgeschiedenis te ontsluiten en uit te geven, en nieuwe inzichten over het verleden van de eigen stad naar boven

te spitten. De oudste onder deze verenigingen was niet toevallig, want appellerend aan een onmiskenbaar West-Vlaams particularisme, de Société d'Émulation van Brugge, opgericht in 1838.

De uitbouw van een meer wetenschappelijke geschiedbeoefening had naar het einde van de negentiende eeuw toe veel te danken aan de invloeden uit zowel Duitsland, het toenmalige gidsland bij uitstek voor wetenschapsbeoefening, als Frankrijk. De centrale figuur in deze ontwikkeling was de in Luik gevormde historicus Henri Pirenne (1862-1935) die tussen 1886 en 1930 aan de Rijksuniversiteit Gent doceerde. Pirenne heeft aan zijn studieverblijven die hij bij de aanvang van zijn carrière in Duitsland en Frankrijk doorbracht belangrijke impulsen overgehouden. Ze dreven hem krachtig in de richting van de stadsgeschiedenis. In de inleiding van zijn doctoraat uit 1883 over de constitutionele geschiedenis van de Maasstad Dinant onthult hij deze inspiratie: 'J'ai cherché à faire, pour une ville belge, ce qui a été fait, pendant les dernières années, pour tant de villes allemandes et françaises'.¹ De invloed van Pirenne op de Belgische stadsgeschiedenis kan moeilijk worden overschat. Bij een breder publiek is hij wellicht meer bekend als de gevierde auteur van een zevendelige *Histoire de Belgique* of van een uitdagend postuum werk, *Mahomet et Charlemagne*. Maar een van de meest indringende (en vroege) analyses van de figuur Pirenne en van zijn werk, van de hand van Jan Dhondt, stelt hem terecht voor als 'historien des institutions urbaines'.²

Invloedrijke ideeën hebben slechts kans om een blijvende impact te hebben wanneer ze op het juiste moment worden geformuleerd en in een goede voedingsbodem terecht komen. Aan het einde van de negentiende eeuw zochten en vonden historici in middeleeuwse en vroegmoderne steden voortekenen van het optreden van een succesvolle burgerij die de eerste stappen zette in een lang proces van modernisering. In de eerste plaats waren er in sectoren die zich geëmancipeerd hadden van de landbouw economische vernieuwingen die een voorafname leken op de industriële revoluties. Daarnaast waren er de politieke verwezenlijkingen: de creatie van eigen instellingen, van onderen uit gevormd, en autonoom beslissingsrecht, direct gebaseerd op de welbegrepen collectieve en individuele belangen van de

¹ Pirenne, Henri, *Histoire de la constitution de la ville de Dinant au moyen âge*. Gent, Clemm, 1889.

² Dhondt, Jan, Henri Pirenne: historien des institutions urbaines, *Annali della fondazione italiana per la storia amministrativa*, 3 (1966), p. 81-129 (heruitgegeven met een kritische inleiding door Wim Blockmans in de collectie van Dhondts essays: *Hommes et pouvoirs. Les principales études de Jan Dhondt sur l'histoire du 19e et 20e siècles*. Gent, Fondation Jan Dhondt, 1976, p. 59-119).

stedelingen. Als zoon van een succesvol ondernemer in textiel uit Verviers zag Pirenne in de geschiedenis van de steden van Luik en het middeleeuwse graafschap Vlaanderen een voorafspiegeling van wat het liberale België aan het einde van de negentiende eeuw tot een van de meest vooruitstrevende en welvarende Westerse landen maakte, al gold dat enkel voor wie deel uitmaakte van de economische en politieke elites. Pirennes tijdgenoot Max Weber (1864-1920) zou in zijn beschouwingen over de middeleeuwse stad, waarbij hij vooral de steden van Noord- en Midden-Italië en van de Nederlanden in beschouwing nam, tot zeer gelijkaardige bevindingen komen. Dit geheel van opvattingen spoorde met wat in zowat alle laat negentiende-eeuwse historische tradities bon ton was, door Peter Clark getypeerd als 'town history with a boosterism quality', waarbij steden de fysieke plaatsen waren waarin de moderne samenleving gestalte kreeg. De aura van moderniteit bleef boven elke twijfel verheven tot aan het cataclysm van Wereldoorlog I.³

De directe leerlingen en opvolgers van Pirenne, Hans Van Werveke en François-Louis Ganshof in Gent, Guillaume Des Marez in Brussel, Ferdinand Vercauteren in Luik, hebben de stadshistorische thema's van hun leermeester met veel respect voor diens opvattingen verder behandeld. Het ging daarbij respectievelijk om de werking van de stedelijke middenklasse, het belang van de textielnijverheid en de financiële geschiedenis (bij Van Werveke), om de oudste geschiedenis van de steden en hun territoriale ontwikkeling (bij Ganshof), om de stedelijke instellingen en de eigendomsrechten binnen de steden (bij Des Marez) en om de werking van de stedelijke instellingen en de herhaalde opstanden (bij Vercauteren). Vooral ook in Brussel waar Pirenne, uit ongenoegen over de vernederlandsing van de universiteit van Gent, gedurende de laatste vijf jaren van zijn leven aan de Université Libre les is gaan geven, werd de aandacht voor het thema van de stadsgeschiedenis gecultiveerd, door zijn eerste leerling Guillaume Des Marez en diens navolger Félicien Favresse. Analoge thema's kwamen in de volgende generatie ook in de Leuvense school aan bod. Centraal stonden daarin twee werken die als een model in hun genre hebben doorgewerkt: Raymond Van Uytven met zijn in 1961 gepubliceerde proefschrift over financiën en economie in Leuven, en Herman Van der Wee met zijn twee jaar later uitgekomen driedelige studie over de Antwerpse markt als ankerpunt in de stormachtige economische ontwikkeling die de Europese economie in de zestiende eeuw doormaakte. In diezelfde jaren 1960 richtte de bank die

³ Clark, Peter, The city, in: Peter Burke (ed.), *History and historians in the twentieth century*. Oxford, Oxford University Press, 2002, p. 38.

exact een eeuw voordien was opgericht als bank voor de gemeenten en lokale besturen, het Gemeentekrediet van België, een geschiedeniscomité op, Pro Civitate genaamd, dat zeer actief deze traditie zou uitbouwen. Onder impuls van haar eerste voorzitter, Fernand Vercauteren (van 1960 tot 1977) gaf het comité via prijzen, de organisatie van colloquia, gerichte bronnedities en tentoonstellingen richting aan vergelijkend stadshistorisch onderzoek. In 1996 ging het Gemeentekrediet op in de grotere Dexiabank. Hetzelfde jaar werd het laatste Pro Civitate-colloquium georganiseerd, ironisch genoeg over het thema van de verwoesting van steden.

In Nederland verliep een en ander opvallend gelijk: ook daar was de belangstelling voor stadsgeschiedenis al vroeg aangewakkerd, zij het dat de chronologische klemtoon niet op de middeleeuwen viel, maar op de Gouden Eeuw van de Verenigde Provinciën, die gedomineerd werden door de vertegenwoordigers van de regentenklasse uit de grote steden, Amsterdam voorop. Net als in België was het gevaar van een teleologische lezing van de stadsgeschiedenis reëel: de stad, de werking van haar instellingen en de activiteit van haar elites werden vlotjes beschouwd als voorlopers van de triomferende burgerlijke samenleving van de negentiende en vroege twintigste eeuw. De waarden en normen van de moderne burgerij vonden in deze opvatting hun oorsprong in het politieke, culturele en morele optreden van de stedelijke elites uit het verleden. Dergelijke ideeën leven nog door in de huidige debatten over het 'Dutch Miracle' of over het poldermodel, waarin het aparte traject van Nederland wordt vooropgesteld, vaak zonder de directe band met de Zuid-Nederlandse erfenis te bevragen. Ook in Nederland werd echter gaandeweg de benadering van het fenomeen stad opgetrokken door het injecteren van periode-overschrijdend historisch onderzoek met vernieuwende architectuur- en stedenbouwkundige studies en inzichten uit de sociale wetenschappen. Vanaf 2006 liep het onderzoeksprogramma 'Urbanisatie en stadscultuur' onder leiding van de Groningse hoogleraar Ed Taverne, gesubsidieerd door NWO (Nederlandse organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek) en onder andere uitmondend in de collectieve bundel 'Nederland stedenland' (2012). Een andere recente stadshistorische publicatie waarin het accent op de Noord-Nederlandse ontwikkelingen ligt is de in 2010 verschenen bundel 'Waarom mensen in de stad willen wonen', onder redactie van Leo Lucassen en Wim Willems.

Parallel met deze Belgische en Nederlandse ontwikkelingen, vonden de beoefenaars van de stadsgeschiedenis uit de Lage Landen elkaar ook in toenemende mate in internationale gremia zoals de in 1955 opgerichte Commission Internationale d'Histoire des Villes en in de sinds 1989 actieve en bijzonder snel groeiende European Association for Urban History, waar de

inbreng van historici uit de Lage Landen altijd erg belangrijk was en dat ook blijft, zoals de tweejaarlijkse congressen van de organisatie aantonen (in 1992 in Amsterdam, in 2010 in Gent). Het is niet overdreven om te stellen dat de stadsgeschiedenis stevig verankerd is in vooral de Belgische universitaire wereld. Het domein is dan ook sinds 1986 een centraal thema in de door de federale wetenschapsadministratie gelanceerde impulsprogramma's, die onder de benaming Interuniversitaire Attractiepolen (IUAP) / Pôles d'Attraction Interuniversitaire (PAI) vorm geven aan excellentieconsortia.⁴ In de schoot van het langlopende programma gewijd aan stadsgeschiedenis werd – ere wie ere toekomt – in 2002 door Claire Billen het idee naar voren geschoven om gezamenlijk een breed toegankelijke synthese te schrijven. Het boek dat u momenteel in handen heeft is het verre resultaat, na veel overleg en aanpassing, van deze betrachting.

Geografische en chronologische bakens

Het historische gebied van de Lage Landen valt vandaag ongeveer samen met het grondgebied van Nederland en België, met Luxemburg en een grote hap Noord-Frankrijk erbij. In de middeleeuwen ging het om een lappendeken van grote en kleine vorstendommen en heerlijkheden, waarvan de namen met meer of minder accuraatheid doorleven in de huidige provincies, soms zelfs in een gewest (Vlaanderen) of land (Luxemburg). Een echte politieke eenheid tussen deze gebieden was er niet, al komt de unificatie van de meeste vorstendommen onder de Bourgondisch-Habsburgse dynastie vanaf de late veertiende eeuw tot het midden van de zestiende eeuw aardig in de buurt. De ontwikkeling van steden werd weliswaar sterk beïnvloed door de politieke context, ze werd er nooit helemaal door bepaald. Afgezien van enkele jaren (1468-1477) behoorde het prinsbisdom Luik bijvoorbeeld nooit tot het Bourgondisch-Habsburgs complex, maar de contacten met de Luikse steden aan de Maas waren nauw.

Het gebied werd ook gekenmerkt door grote regionale verschillen en ontwikkelingen. Het contrast tussen Namen en Luxemburg aan de ene kant en Holland en Zeeland aan de andere kon moeilijk groter zijn. De eerste

⁴ Het huidige programma IUAP P7/26 "City and Society in the Low Countries (c. 1200-1850). The condition urbaine: between resilience and vulnerability" verenigt volgende partners: Universiteit Gent (coördinator), Universiteit Antwerpen, Université Libre de Bruxelles, Katholieke Universiteit Leuven, Vrije Universiteit Brussel, Université de Namur, Koninklijke Bibliotheek van België, Koninklijke Musea voor Schone Kunsten, Universiteit Leiden en Universiteit Utrecht.

Gewesten in de Nederlanden



twee gewesten behielden met hun geaccidenteerd reliëf en uitgestrekte wouden nog grote stukken ongerepte natuur. De steden bleven er weinig talrijk en van bescheiden proporties. In de andere twee vorstendommen zagen de bewoners zich door de bedreiging van het water genoodzaakt eerst het grootste deel van het gebied droog te leggen en het vervolgens te beschermen door steeds ingewikkelder systemen van waterbeheersing. Hier is er al sedert omstreeks 1300 nauwelijks een lapje grond dat niet door mensenhanden is gevormd. De lage productiviteit van de akkerbouw zorgde er voor een heuse ecologische uitdaging, die ertoe leidde dat bijna de helft van de mensen naar de talrijke stadjes trok.

Dit boek start bij de eerste sterke urbanisatiegolf die, zij het met faseverschillen naargelang van de streek, op gang kwam in de elfde eeuw. Het was deze urbanisatie die in de Lage Landen het natuurlijke landschap omvormde tot één dat primair (her)ingericht was in functie van de behoeften van een stedelijke markteconomie. Schematisch geschetst kan men daarbij gewagen van een langzame geografische verschuiving: de steden in Artesië en Vlaanderen namen het voortouw, maar werden in de vijftiende eeuw ingehaald door de stedelijke kernen in Brabant, terwijl het zwaartepunt in de loop van de zestiende eeuw verschoof naar Holland en Zeeland. Aan het einde van de zestiende eeuw gaf de politieke scheiding tussen de Noorderlijke en Zuidelijke gewesten ten gevolge van de Nederlandse Opstand (1568-1648) een nieuwe wending aan de regionale diversiteit. In het Zuiden leidde zij aanvankelijk tot massale emigratie en demografische stagnatie, al is het opvallend hoe veerkrachtig het stedelijk systeem nadien bleef. Feit is echter dat het relatieve zwaartepunt van verstedelijking, economie en militaire macht in de zeventiende eeuw naar het Noorden verschoof. Deze al vaak beschreven divergentie, en de indrukwekkende verdere verstedelijking van Holland in de zeventiende eeuw, was voor de auteurs van dit boek voldoende aanleiding om het eindpunt van hun analyse rond 1600 te leggen, al zal het de aandachtige lezer niet ontgaan dat – spijs het mantra van een ‘Dutch miracle’ – er veel te zeggen valt voor de stelling dat achter de geografische verschuiving toch een grote inhoudelijke continuïteit verborgen gaat.

Het feit dat de Rijn in de Lage Landen zijn mondingsgebied vindt, draagt in aanzienlijke mate bij aan de strategische ligging van de hele regio. Zijn zeer uitgestrekte achterland wordt langs die weg verbonden met de Noordzee en Engeland, een route die door de eeuwen heen van enorm belang is gebleven. Aan de landweg vanuit Keulen naar Brugge, die grotendeels op Romeinse wegen teruggaat, dankt een hele reeks steden zijn bloei, namelijk aan rivierovergangen, met name Sint-Truiden, Zoutleeuw, Tienen en Leuven. In het noorden hing de rol van Nijmegen, Arnhem, en vooral Dordrecht

nauw samen met hun belang in de rivierhandel die in ruime mate de uitwisseling inhield van producten uit het gebied van de Midden-Rijn met die uit de Nederlanden en van overzee. In mindere mate gold dit ook in noordelijke richting voor steden langs de IJssel zoals Zutphen, Deventer en Kampen, waar het contact gelegd kon worden met Noord-Duitse handelsroutes. Veeleer dan politieke grenzen, was het rivierenetwerk dus bepalend voor een zekere mate van eenheid in de Nederlanden. In het zuiden liep overigens de taalgrens dwars door het gebied: Vlaanderen, Henegouwen, Brabant, Luik en Luxemburg telden zowel Germaans- als Romaanstalige gemeenschappen. In de gewone omgang leverde dat echter geen noemenswaardige problemen op: de vertrouwdheid met, en in vele gevallen zelfs de beheersing van meerdere talen vormde immers een belangrijke troef die de burgers konden uitspelen in hun handelscontacten.

In de Nederlanden vertoont de geografie een veelheid aan grote (Rijn, Maas, Schelde) en kleine rivieren die ten gevolge van het geringe verval een diffuus verloop hebben over een uitgestrekt gebied. Dit is een heel ander patroon dan dat van één dominante, zeer lange stroom zoals de Rhône of de Donau: die hebben valleien uitgetekend die soms een smalle corridor van steden vormden maar vaak minder diep of wijds in het achterland doordrongen. In politieke termen geformuleerd: was het langs de valleien nog mogelijk het scheepvaartverkeer vanuit enkele strategische punten te controleren omdat er geen andere doorgang was, in de Nederlanden deden zich vele uitwijkmogelijkheden voor en waren het controleren van mensen en het heffen van tol op het scheepvaartverkeer – of het uitoefenen van regelrechte afpersing – een stuk moeilijker. Bovendien vormden rivieren geen buitengrenzen van de Nederlanden en fungeerden ze maar op bepaalde trajecten als grenzen tussen de vorstendommen. Dankzij de lagere kost van de riviervaart konden grote groepen mensen direct of indirect deelnemen aan interstedelijk verkeer en uitwisseling. De rivieren waren dus een belangrijke factor in de economische en ook culturele openheid van de Nederlanden.

Wellicht om dezelfde redenen was er in de toonaangevende gewesten niet één bepaalde hoofdstad. De middeleeuwse vorsten reisden haast voortdurend rond van hun ene residentie naar een andere, om hun gezag door hun aanwezigheid kracht bij te zetten. Brabant telde vier hoofdsteden – Leuven, Brussel, Antwerpen en 's-Hertogenbosch – die ieder de grootste stad en het gerechtelijk hoofd waren in één van de kwartieren waarin het hertogdom was onderverdeeld. In Vlaanderen domineerden in de twaalfde eeuw de zeven grootste steden, waarvan Atrecht en Sint-Omaars in etappes opgingen in het aan het einde van die eeuw gevormde graafschap Artesië.



Gedrukte kaart van de Nederlanden, 1557.

Dit recent ontdekt kaartfragment is de oudst bekende gedrukte topografische kaart van de Nederlanden. De kaart strekt zich ongeveer uit van Calais tot Trier in het zuiden en van Vlieland tot Marburg in het noorden. De steden staan als dichtbebouwde massa's afgetekend in het landschap. Heel prominent zijn de grote rivieren (Rijn, Maas, Schelde) die onderaan een delta vormen die uitmondt in de Noordzee. De kaart werd in 1557 in Utrecht gedrukt door Herman van Borculo. De cartouche is in het Latijn om de kaart een geleerd cachet te geven, maar de namen van de steden zijn allen in het Nederlands.

Aan het begin van de veertiende eeuw werd Waals-Vlaanderen rechtstreeks onder de Franse kroon geplaatst, waardoor ook Dowaai en Rijsel los kwamen van de overblijvende drie hoofdsteden van Nederlandstalig Vlaanderen, Gent, Brugge en Ieper. Ook zij oefenden diverse vormen van bestuurlijk en juridisch overwicht uit binnen hun kwartier. Toen Waals-Vlaanderen in 1384 als bruidsschat terugviel aan de graven van Vlaanderen van de Bourgondische dynastie behield het niettemin een afzonderlijke bestuurlijke status, waarin Rijsel de hoofdplaats was. Ook in Holland was Dordrecht weliswaar de oudste stad maar zij genoot, mede vanwege haar excentrische ligging in het graafschap, toch niet de positie van een hoofdstad; daarvoor stonden Leiden en Haarlem in omvang en belang toch te zeer op gelijke voet, vooral vanaf de veertiende eeuw. In de praktijk bleken ook Amsterdam, Delft en Gouda frequent te worden geraadpleegd in landszaken, zodat er feitelijk zes relatief grote steden waren.

Omstreeks 1500 groeide de praktijk van één centrale residentiestad als gevolg van de consolidatie van het Bourgondisch-Habsburgse vorstenhuis, dat het gezag voerde over een vrijwel aaneengesloten complex van vorstendommen van Holland tot Luxemburg. Dat was Mechelen, reeds in 1473 uitverkoren als de zetel van centrale instellingen, in het bijzonder een hooggerechtshof. Naast de centrale ligging bood Mechelen het voordeel een kleine heerlijkheid te zijn tussen Vlaanderen en Brabant in, zodat de gevoeligheden van de twee grootste vorstendommen ontweken konden worden. Verdere machtsconsolidatie onder keizer Karel v leidde in 1531 tot de verplaatsing van de hoofdstad der Nederlanden naar Brussel. Op dat moment had ook de verovering van uitgestrekte territoria in het noorden, van Utrecht tot Groningen, de verhoudingen gewijzigd. Overigens bleef Mechelen de zetel van het hooggerechtshof, Grote Raad genoemd, en werd het vanaf 1559 ook die van de aartsbisschop. Ondanks de verdergaande centralisatie van het bestuur, behielden de diverse gewesten en de afzonderlijke steden toch nog steeds veel van hun traditionele privileges en prerogatieven, en kreeg Brussel dus nooit het overwicht dat bijvoorbeeld Parijs en Londen al sedert de twaalfde eeuw genoten ver boven alle andere steden in hun koninkrijk. Des te opmerkelijker is in dit licht de spectaculaire opgang van Antwerpen dat in amper drie generaties uitgroeide van een grote stad tot een metropool. De verklaring hiervoor zal gezocht moeten worden in een combinatie van economische en politieke factoren. Het gezagsgetrouwe Antwerpen werd overigens nooit een belangrijk politiek centrum.

Het naast elkaar bestaan van talrijke kleinere politieke eenheden verhinderde een eenhoofdige centrumvorming, waarbij een uitgestrekt achterland demografisch werd leeggezogen, zoals dat het geval was in Engeland

en Frankrijk. Afhankelijkheid van, en interventies door deze machtige burenen en door de Duitse keizer als leenheer over het overgrote deel van de Nederlandse vorstendommen droegen er zeker toe bij dat langdurig verhinderd werd dat zich hier grotere machtsblokken zouden consolideren. Bovendien konden de steden een substantieel gewicht in de schaal werpen, zoals dat voor het eerst spectaculair aan het licht kwam door de opstand van de grote Vlaamse steden tegen hun graaf Willem van Normandië in 1128. In Luik, Brabant en Holland manifesteerde het collectieve politieke verzet van de steden zich pas een of twee eeuwen later op het niveau van het vorstendom, maar ook daar leidde het ertoe dat de vorsten slechts voorwaardelijk konden rekenen op de steun van hun burgerlijke onderdanen. Die deinsden er ook geenszins voor terug om in coalitie met machtige adellijke heren of buitenlandse vorsten (de Engelse koning bijvoorbeeld) het gezag van hun vorst ter discussie te stellen en zelfs tijdelijk uit te schakelen. De macht van de vorst werd in de Nederlanden dus zowel aan banden gelegd door de omringende koningen als door de burgerlijke eisen inzake behoorlijk bestuur. Voor de steden betekende dit dat zij voortdurend beschikten over onderhandelingsruimte om hun eigen positie te beschermen en te verbeteren.

Thematische assen

Er zijn goede redenen om het verhaal van de stedelijkheid te vertellen vanuit het wedervaren van één specifieke stad. Er bestaat immers geen beter alternatief om de vele dwarsverbanden tussen de verschillende sociale, politieke, economische en culturele krachten die op de stad en haar bevolking inwerken aan de oppervlakte te brengen, dan deze te bestuderen op het microniveau. Toch blijft telkens de vraag hoe typisch een stad is voor een bredere regio. Vaak zijn we ook beter ingelicht over de grotere dan over de kleinere steden. De veelheid aan bestaande studies over individuele steden, heeft ons geleid tot een andere, synthetiserende, thematische en voluit comparatieve aanpak. In dit boek staat niet één stad of vorstendom centraal, maar het hele stedelijke netwerk in de Lage Landen. De bias van het vooronderzoek en van de expertises van de individuele auteurs is natuurlijk niet helemaal uit te sluiten en daarom is het relatieve gewicht van Vlaanderen en Brabant groter in de analyse. Daar lag bovendien het zwaartepunt van het stedelijk netwerk in de behandelde periode. We kijken echter ook meer zuidelijk, oostelijk en noordelijk, vooral naar de meest verstedelijkte gewesten, Artesië, Luik, Holland en Zeeland. Sommige hoofdstukken volgen een

min of meer chronologische ontwikkeling, maar juist de complexiteit van het stedelijke fenomeen heeft ertoe genoopt vaak af te wijken van een schools ontwikkelingsperspectief.

De klassieke thematische assen economie, sociaal, politiek en cultuur worden in dit boek aangevuld en op een eigen wijze ingekleed. Zo is het hoofdstuk waarin het politieke handelen van stedelingen centraal staat ('Bien Commun'), minder gericht op de vorming van instellingen en meer op de vertogen die stedelingen – ook zonder directe politieke inspraak – ontwikkelden. Daarnaast is er gekozen voor een belangrijke thematische verruiming. In navolging van de inhoudelijke en methodologische vernieuwingen in het domein van de stadsgeschiedenis krijgen ook de ruimtelijke dimensie en de stedelijke identiteit een volwaardige plaats. Stadsgeschiedenis is niet enkel tijd maar ook ruimte, is een van onze leidende maximes. De beleving van die ruimte, bijvoorbeeld in publieke rituelen, is sterk bepalend gebleken voor de vorming van de identiteit(en) van stedelingen. De concepten van ruimtelijkheid en identiteit zijn intussen goed ingeburgerd in het stadshistorische onderzoek, maar ook twee nieuwere thema's – althans in dit onderzoeksdomein – worden uitvoerig behandeld. Het gaat in de eerste plaats om de materiële cultuur, onlosmakelijk verbonden met het economische verhaal en met de ruimtelijke dimensie van de stad, maar ook inzet van een identiteitspolitiek op het microniveau. In de tweede plaats onderzoeken we de rol van kennis, aan de basis van elk economisch, politiek en cultureel handelen. In dit licht kan de stad als laboratorium en als doorgeefluik worden beschouwd. Alle thema's grijpen op elkaar in en dat geven we ook aan door vele kruisverwijzingen in de hoofdstukken zelf. Wie wil, kan sprongsgewijs lezen, en komt zo misschien nog dichterbij de hartslag van de stedelijke samenleving.

Het primaat van de economie in de geografische ruimte van de Nederlanden kan moeilijk worden ontkend. In het **eerste hoofdstuk** wordt het stedelijke netwerk uitgetekend zoals het zich tussen 1100 en 1600 heeft ontwikkeld. Uitgangspunt is de paradox van 'de grote systeemduurzaamheid in voortdurende verandering' (p. 39). Doorheen het halve millennium verschoven geografische zwaartepunten en werden nieuwe industrieën ontwikkeld maar in feite bleef de aard van het stedelijke netwerk zelf ongewijzigd. Een constante is de sterke rurale basis van de stedelijke economie, qua aanlevering van voedsel en grondstoffen maar vooral ook qua menselijk kapitaal. Voortdurende immigratie was letterlijk een levensnoodzaak voor de stad, al gaf men de voorkeur aan 'nuttige' inwijkelingen, die met hun geschoolde arbeid de plaatselijke economie konden versterken. De robuuste omwallingen die zo sterk het beeld van de middeleeuwse stad bepalen, ver-

hullen dus de realiteit van een gemeenschap met grote groepen nieuwkomers.

In een markteconomie wil men niet enkel mensenstromen maar ook goederenstromen zo efficiënt mogelijk sturen. Steden vormden zich op knooppunten van verkeersroutes, en waterlopen bleven tot de aanleg van spoorwegen de beste transportwegen voor massagoederen zoals graan. Die waren onmisbaar voor iedere vorm van stedelijk leven. In de pre-industriële economie was in de regel een transport via de rivier vier keer goedkoper dan een transport over land. Vooral voor het voedsel dat soms van ver moest worden ingevoerd, voor brandhout en turf, maar ook voor bouwmaterialen was de ligging aan een bevaarbare rivier een belangrijk pluspunt, een goede maritieme aansluiting zelfs een absolute troef. Het transport is daarom een van de structurerende logica's van dit boek. Sprekend is de ontwikkeling van de *gateway*-stad, die diende als centrale schakel tussen het achterland en verderaf gelegen regio's. Bekend is de opeenvolgende centrumfunctie van Brugge in de veertiende en vijftiende eeuw, Antwerpen in de zestiende eeuw en Amsterdam in de zeventiende eeuw. De *gateway*-stad had belangrijke economische maar ook culturele functies, vooral na de reconversie van (voornamelijk) lakennijverheid naar luxe-industrieën.

Deze reconversie gebeurde in de veertiende eeuw en viel samen met de doorbraak van de sociale middengroepen die in dit hele boek een centrale rol zullen spelen. Het gaat hierbij om in ambachten georganiseerde kleine producenten en handelaars, die streefden naar regulering van en controle op de markt en zo tegenwicht boden aan de groep van koopman-ondernemers. Dit betekende – anders dan de oude historiografie het wil – geen rem op innovatie en groei. Of we hier te maken hebben met de 'gouden eeuwen van de handwerker' is een andere vraag. In de eerste plaats stonden de ambachten niet overal even sterk en waren ze vaak intern verdeeld met aan de top een kleine elite van meesters die de lakens uitdeelde. In de tweede plaats was de 'skill premium' – het extra dat geschoolde arbeid oplevert – relatief laag, juist doordat kennis en scholing zo gemakkelijk toegankelijk waren. Raymond van Uytven toonde overtuigend aan dat de meeste kunstenaars die de Bourgondische welvaart in allerhande oogstrelende artistieke voorwerpen vorm gaven nauwelijks meer verdienden dan geschoolde bouwvakkers!

De sociale dimensie krijgt in het **tweede hoofdstuk** de volle aandacht. Centraal staan de opkomst en ontwikkeling van verschillende sociale groepen: de kooplieden en grondeigenaars die de elfde- en twaalfde-eeuwse stedelijke gemeenschappen domineerden, de corporatief georganiseerde middengroepen die in de dertiende en veertiende eeuw steeds sterker op de