



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Sleutels tot de zee: havensteden en hun infrastructuur in de Nederlanden in de late middeleeuwen: Een verkenning

Sicking, L.H.J.

Citation

Sicking, L. H. J. (2006). Sleutels tot de zee: havensteden en hun infrastructuur in de Nederlanden in de late middeleeuwen: Een verkenning. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 25(1), 3-9. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306002>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306002>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Ten geleide

Voor u ligt een themanummer van het Tijdschrift voor Zeegechiedenis. Liefhebbers van de wic kwamen in het najaarsnummer van 2005 aan hun trekken, de aandacht van dit nummer gaat naar middeleeuwse havens. Redactielid Louis Sicking verzorgde aan de Universiteit Leiden een werkcollege over havensteden in de Nederlanden en drie van zijn studenten bewerkten hun werkstuk tot een artikel voor dit tijdschrift.

In een inleidend artikel schetst Sicking het kader van het onderzoek en toont aan hoe belangrijk het is door middel van *casestudies* te komen tot "het herkennen van patronen in de ontwikkeling van havens, havenkwartieren en de verbinding van havens met de zee". Al deze thema's komen in de artikelen aan de orde. Henny Denessen richt zich op het proces van havenuitdieping in het Dordrecht van de vijftiende eeuw. Jeroen van der Vliet trekt de cirkel iets wijder en kijkt naar de Lastage, het buitendijkse en buiten de stadsmuren gelegen havenkwartier van Amsterdam. Hij richt zich daarbij met name op de zestiende eeuw. Tim Bisschops tenslotte neemt de plannen voor uitwatering van Rijnland op de Noordzee onder de loep om na te gaan of er mogelijk een andere bedoeling aan ten grondslag lag, namelijk de ambitie om Leiden van een eigen verbinding met de zee te voorzien. Daarmee richt hij de blik naar buiten.

De invalshoek van havens en havensteden biedt interessante perspectieven voor vernieuwend onderzoek naar middeleeuwse havens, zo bleek tijdens het werkcollege. De redactie hoopt daar door het publiceren van deze artikelen aan bij te dragen.

Joke Korteweg

BIJDRAGEN

Sleutels tot de zee: havensteden en hun infrastructuur in de Nederlanden in de late middeleeuwen. Een verkenning
Louis Sicking 3

Twee havenuitdiepingsprojecten in vijftiende-eeuws Dordrecht
Henny Denessen 10

Tussen wal en schip. De Amsterdamse Lastage in de zestiende eeuw
Jeroen van der Vliet 23

Een zeehaven voor Leiden? De vroegste doorgravingen bij Katwijk herbekeken (1404-1572)
Tim Bisschops 33

MEDEDELINGEN

Over de auteurs 48

Summaries 49

LITERATUUR

Boekbesprekingen 51

Signalementen 75

Nieuwe boeken en artikelen
Ron Brand 79

AGENDA 120

Sleutels tot de zee: havensteden en hun infrastructuur in de Nederlanden in de late middeleeuwen

Een verkenning¹

LOUIS SICKING

De meeste van de snelgroeiende nederzettingen in de Lage Landen die in de middeleeuwen stadsrecht verkregen, lagen aan bevaarbaar water. De toegankelijkheid van deze nederzettingen voor scheepvaart werd van essentieel belang geacht voor stedelijke ontwikkeling. Het is dan ook niet verrassend dat publieke gezagsdragers bereid waren gunstige voorwaarden te creëren voor de ontwikkeling van aanlegplaatsen. De graven van Vlaanderen, in het bijzonder Diederik (1128-1168) en Filips van de Elzas (1168-1191), hebben in dit opzicht een actieve rol gespeeld.² Het mes sneed daarbij aan twee kanten. Enerzijds kon de economische ontwikkeling van dergelijke plaatsen en hun achterland worden gestimuleerd doordat het scheppen van gunstige omstandigheden voor de scheepvaart handel aantrok. Anderzijds kon het openbaar gezag inkomsten genereren door de vestiging van een tol³ of door het heffen van gelden in ruil voor het leveren van diensten of voor het creëren van faciliteiten als het bieden van mogelijkheden voor overslag en het aangeven van de vaargeul naar de aanlegplaats of haveningang.

De geschiedenis van havens, havenplaatsen en -steden, in het bijzonder in de middeleeuwen maar ook die in de nieuwe tijd, mag de laatste jaren op toenemende belangstelling rekenen. Dat is vooral het geval in Scandinavië⁴, Engeland,⁵ Duitsland,⁶ Frankrijk,⁷ Spanje⁸ en Portugal,⁹ waar recentelijk meer belangstelling voor middeleeuwse havengeschiedenis lijkt te bestaan dan in Nederland en België, waar men al gauw moet teruggrijpen op oudere publicaties.¹⁰ Dit is opmerkelijk omdat belangstelling voor havengeschiedenis in de aan zee gelegen en waterrijke Nederlanden voor de hand ligt.

Aangezien havenontwikkeling nauw verbonden is met infrastructurele werken gericht op het in stand houden of verbeteren van de bevaarbaarheid van de waterweg waaraan de haven gelegen is, sluit dit onderzoeksterrein nauw aan bij het meer algemene thema van de relatie tussen steden en de hun omringende territoria,¹¹ waarvoor ook in Nederland¹² en België¹³ belangstelling bestaat. Binnen dit ruimere kader kan met het onderzoek naar havensteden in de Nederlanden en hun specifieke infrastructuur ten behoeve van de verbinding met bevaarbaar water een bijdrage worden geleverd aan de beantwoording van de vraag naar de betekenis van stedelijke samenlevingen voor de ontwikkeling van de Nederlanden, die in de late middeleeuwen een proces van economische integratie en politieke schaalvergroting ondergingen.

Het proefschrift van Peter Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, vormt een vanzelfsprekend startpunt voor de bestudering van de ontwikkeling van havens en hun infrastructuur in de Nederlanden in de late middeleeuwen. Het bijzondere van dit boek is dat het de verschillende zeehavens niet geïsoleerd beschouwt maar havens in vergelijkend perspectief en in relatie met elkaar bestudeert. De auteur gaat uit van het huidige grondgebied van Nederland en laat het grootste deel van Vlaanderen en Brabant dus buiten beschouwing. Het boek beperkt zich verder tot de nieuwe tijd.¹⁴ Voor de studie van havenontwikkelingen in de late middeleeuwen is het van belang zich te realiseren dat Vlaanderen en Brabant op vele fronten het voortouw namen. Dit gold in het bijzonder voor de economische en stedelijke ontwikkeling en daarmee ook voor de stichting, aanleg en uitbouw van havens.

De door Sigmond opgeworpen vragen kunnen als uitgangspunt dienen voor vergelijkend onderzoek naar de ontwikkeling van havens en havensteden in de late middeleeuwen: welke redenen waren er om op een bepaald moment in een bepaalde plaats al dan niet over te gaan tot aanleg van een haven of uitbreiding van het bestaande havenareaal? Waarom slaagden sommige havensteden erin uit te groeien tot internationale havens waar andere onder ogenschijnlijk gelijke omstandigheden hun regionale functie niet ontstegen? Afgeleide vragen zijn: waartoe dienden havens, hoe kwamen ze tot stand, hoe werden ze in stand gehouden en hoe functioneerden ze? Voor de middeleeuwen is in het bijzonder het dynamische onderscheid tussen rivier- en zeehavens interessant. Wanneer men zeehavens definieert als havens die voor zeegaande schepen bereikbaar zijn, kan men in de middeleeuwen steden als Tiel, Utrecht, Deventer en zelfs Keulen tot deze categorie rekenen. Met het toenemen van de diepgang van de schepen verplaatste het punt van overslag zich stroomafwaarts, bijvoorbeeld naar Dordrecht in het geval van de Rijn, en naar Kampen in het geval van de IJssel.

De comparatieve benadering is uiteraard pas mogelijk wanneer voldoende deelstudies van de verschillende havens, havenplaatsen en -steden beschikbaar zijn. Voor Vlaanderen is een omvangrijke hoeveelheid literatuur voorhanden die men zou kunnen indelen in literatuur over Brugge, haar voorhavens en het Zwin en het toegankelijk houden van deze vaarroute enerzijds¹⁵ en literatuur over de havens langs de Vlaamse kust anderzijds.¹⁶ Vele artikelen zijn onder meer te vinden in de *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis, gesticht onder de benaming "Société d'Émulation" te Brugge: driemaandelijks tijdschrift voor de studie van geschiedenis en oudheden van Vlaanderen* en in de voorgangers van dit tijdschrift. Het belangrijkste werk is verricht door A. Verhulst, die naast vele specialistische artikelen¹⁷ ook synthetiserende bijdragen heeft geschreven.¹⁸ Daarnaast moet het omvangrijke en op degelijk archiefonderzoek berustende

werk van R. Degryse worden genoemd.¹⁹ Voor Zeeland zijn naast oudere publicaties die veelal verschenen in het *Archief. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der wetenschappen* vooral de verschillende studies van P.A. Hendriks van belang.²⁰ Voor Holland lijkt de situatie minder gunstig te zijn. Men is vooral aangewezen op studies die een enkele stad als onderwerp hebben. Opvallend is verder dat veel van de recent verschenen stadsgeschiedenissen niet of nauwelijks afzonderlijk aandacht aan de haveninfrastructuur besteden. Het eerste deel van de *Geschiedenis van Amsterdam* vormt enigszins een positieve uitzondering met een kadertekst van twee bladzijden over de haven.²¹ Maar er is dus nog een hoop te doen.

Zo ontstond het idee in het kader van een werkcollege voor derde- en vierdejaars studenten onderzoek te doen naar verschillende havensteden in de Nederlanden in de middeleeuwen.²² Zonder in het bestek van dit artikel gedetailleerd verslag te kunnen leggen van de resultaten van al het verrichte onderzoek, wordt hier volstaan met enkele algemene opmerkingen. De bronnensituatie bleek in de diverse archieven van havensteden zeer sterk uiteen te lopen waardoor het zeer moeilijk, zonet onmogelijk is om op basis van vergelijkbare bronnen in verschillende steden onderzoek uit te voeren om ontwikkelingen van de havens in die steden met elkaar te vergelijken.²³ Wel is duidelijk geworden dat de invalshoek van havens en havensteden interessante perspectieven biedt voor vernieuwend onderzoek. Verschillende van de bezochte archieven bevatten relevant materiaal voor onderzoek naar aspecten van de haven of naar de relatie tussen de haven of havenstad en de omgeving.

De drie artikelen in dit nummer van het *Tijdschrift voor zee-geschiedenis*, die elk een bewerking zijn van het werkstuk dat de drie auteurs in het kader van het college schreven, zijn daar concrete voorbeelden van. Elk belichten zij een ander aspect van de op de verbinding met de zee gerichte infrastructuur van de stad die zij bestuurden. Henny Denessen stelt in haar bijdrage

over Dordrecht de haven zelf centraal. Jeroen van der Vliet bestudeert de Lastage, het havenkwartier van Amsterdam. Tim Bisschops vraagt zich tenslotte af of de plannen voor doorgraving van de duinen bij Katwijk ten behoeve van de uitwatering van Rijnland in verband kunnen worden gebracht met een mogelijke ambitie van de stad Leiden een scheepvaartverbinding met de open zee te realiseren. De behandelde thema's kunnen in een eenvoudig model met elkaar in verband worden gebracht door ze op te vatten als drie concentrische cirkels met in de binnenste cirkel de haven zelf, in de cirkel daaromheen het havenkwartier, en in de buitenste cirkel de verbinding van de haven en het havenkwartier met de zee.

Met haar onderzoek naar de uitvoering van twee vijftiende-eeuwse projecten die uitdieping van de haven van Dordrecht behelsden, gaat Henny Denessen letterlijk tot op de bodem van de haven van Hollands oudste stad. Zij baseerde haar onderzoek hoofdzakelijk op rekeningen waarin de uitgaven ten behoeve van deze projecten zijn geboekstaafd. Vooralsnog zijn in geen van de andere onderzochte steden dergelijke rekeningen aangetroffen. Het blijkt om omvangrijke projecten te gaan die maanden duurden en waarvoor speciale projectontwikkelaars, havenmeesters genaamd, tijdelijk werden aangesteld. Zij sloten de uit te diepen haven af met behulp van dammen, legden de haven droog met behulp van zuigerpompen, lieten vervolgens de havenbodem perceelsgewijs uitdiepen en de uitgegraven bagger afvoeren op karren. Het stadsbestuur had tot de uitdieping besloten op instigatie van de gilden die overigens in het stadsbestuur waren vertegenwoordigd. De financiering vond plaats door middel van de verkoop van lijffrenten. Ook de Zuid-Hollandse ambachten rondom Dordrecht, die kennelijk eveneens van de uitdieping van de haven zouden profiteren, moesten een bijdrage aan de projecten leveren in de vorm van arbeid. Degenen die erven grenzend aan de haven bezaten, werden geacht van de gelegenheid gebruik te maken hun beschoeiin-

gen en normaliter onder het wateroppervlak gelegen keldermuren te onderhouden of te repareren. De eigenaars van werven aan de haven moesten het havenoppervlak onder die werven zelf laten uitdiepen. Tijdens de werkzaamheden hebben de gebruikelijke havenactiviteiten praktisch stil gelegen. Naast de tijdelijke deriving van inkomsten van al degenen die hun gebruikelijke activiteiten in en rondom de haven niet konden verplaatsen, ondervonden de omwonenden verder heel wat overlast, onder meer omdat het uitgegraven havenslib via hun erven en huizen moest worden afgevoerd. Het is niettemin duidelijk dat de projecten van algemeen belang werden geacht voor de stad, de ambachten in de omgeving en hun inwoners. De uitdiepingen van de haven van Dordrecht in 1452 en 1461 waren infrastructurele projecten van een zodanig grote omvang dat deze niet alleen kunnen worden verklaard als antwoord op achterstallig onderhoud. De uitdiepingen, die het doel hadden grotere schepen in de haven te ontvangen, kunnen tevens worden beschouwd als reactie op de toenemende kritiek op het Dordtse stapelrecht en als een poging de economische achteruitgang te keren.

Van een belangengemeenschap zoals die in Dordrecht bestond tussen het stadsbestuur en de eigenaren van de panden rondom de haven die de uitdiepingen mogelijk maakte, lijkt in Amsterdam geen sprake te zijn geweest. Jeroen van der Vliet bespreekt in zijn artikel de belangtegenstellingen tussen de inwoners van de Lastage, het buitendijkse en buiten de Amsterdamse stadsmuren gelegen havenkwartier, en het Amsterdamse stadsbestuur. In verband met brandgevaar waren het pekken en teren van scheepsrompen en touwen binnen de vesting verboden en waren deze en andere aan de scheepvaart gerelateerde activiteiten langzamerhand in de Lastage geconcentreerd. Toen de grensstad die Amsterdam was tijdens de Gelderse oorlogen in de eerste helft van de zestiende eeuw geregeld het doelwit was van Gelderse aanvallen, werd de Lastage het brandpunt van een verbeterde strijd tussen het

stadsbestuur, dat de verdediging van de stad als geheel moest zien te garanderen, en de inwoners van de Lastage die hun bedrijven en huizen wilden behouden en hun economische activiteiten wensten voort te zetten. Het brandgevaar en de oorlogsdreiging stelden de betrokkenen voor verschillende dilemma's. Door de permanente aanwezigheid van grote hoeveelheden brandbaar materiaal was de Lastage een kwetsbare en uiterst gevaarlijke schakel in de Amsterdamse verdedigingslinie zoals bleek in 1512 toen de Geldersen de Lastage binnendrongen en de vele schepen die in de Oude Waal afgemeerd lagen in brand staken. De pogingen om de risico's van een volgende aanval en het brandgevaar te reduceren resulteerden in een fortificatie van de Lastage en de versterking van huizen en lijnbanen. Het gevolg van de versterking was dat de Lastage in omvang werd beperkt en steeds meer huizen illegaal binnen het vrije schootveld van de stadsmuur werden gebouwd. De versterking van de huizen betekende dat volledige ontruiming bij een aanval niet langer mogelijk was en dat bovendien verzakkingen van de gebouwen optraden. Terwijl de drassige bodem aanvankelijk een hindernis was voor vijandelijke aanvallen, boette dit voordeel voor de Amsterdamse verdediging aan betekenis in toen de inwoners van de Lastage als reactie op de verzakkingen begonnen met het ophogen van hun woonerven.

Na de in 1543 gesloten vrede met Gelre, die resulteerde in de aansluiting van dit hertogdom bij de Nederlanden, kwam er weliswaar een einde aan de positie van Amsterdam als grensstad en aan de aanvallen vanuit de Zuiderzee²⁴, maar dit betekende niet het einde van de conflicten tussen het stadsbestuur en de inwoners van de Lastage. Nog steeds speelden illegale bouwactiviteiten en ophogingen in het havenkwartier een rol, maar daar kwam nu nog een tweetal kwesties bij: de vraag of de Lastage al dan niet moest worden ommuurd en de aanleg van een dam in de singelgracht waardoor de bereikbaarheid van de Lastage over water sterk werd beperkt. De conflicten werden uiteinde-

lijk voor een deel langs politieke en juridische weg uitgevochten doordat een aantal zaken aan de centrale regering in Brussel werd voorgelegd en aanhangig werd gemaakt bij de Grote Raad van Mechelen. Van der Vliet doet de interessante suggestie dat de conflicten waarschijnlijk te relateren zijn aan de strijd tussen oude en nieuwe machthebbers in en rondom het stadsbestuur die pas met de Alteratie in 1578 in het voordeel van de laatsten werd beslecht. Verder onderzoek, onder andere in de archieven van de Grote Raad van Mechelen, kan meer licht werpen op de relatie tussen de conflicten omtrent de infrastructuur van de Lastage en de perikelen binnen de gelederen van de magistratuur.

Het perspectief verruimend vanuit de binnen de stadsmuren gelegen haven van Dordrecht, via de Lastage van Amsterdam, naar de verbinding van een haven met de zee, lijkt de keuze voor Leiden niet erg voor de hand te liggen. Tim Bisschops neemt de plannen voor uitwatering van Rijnland op de Noordzee onder de loep om na te gaan of er mogelijk een andere bedoeling aan ten grondslag lag, namelijk de ambitie om de Sleutelstad van een eigen verbinding met de zee te voorzien. Hoewel concrete aanwijzingen ontbreken maakt de auteur met behulp van 'circumstantial evidence' en tegenfeitelijke (counterfactual) argumenten aannemelijk dat de aanleg van een zeehaven door Leiden bij Katwijk tot de mogelijkheden kan hebben behoord. Het feit dat de kostbare pogingen om de duinen te doorgraven samenvielen met crisisperiodes duidt er op dat er andere motieven aan ten grondslag moeten hebben gelegen dan alleen het verbeteren van de waterhuishouding. Een vergelijking met de uitdiepingen van de haven van Dordrecht, die eveneens in een periode van economische crisis werden uitgevoerd, dringt zich op. Door middel van de aanleg van nieuwe of de verbetering van bestaande infrastructuurle werken probeerden stedelijke gemeenschappen economische achteruitgang of stagnatie het hoofd te bieden.

Tegelijkertijd probeerden zij concurrenten

dwars te zitten of uit te schakelen. Nog in 1659 uitte de Leidse lakenfabrikant en juridisch geschoolde publicist Pieter de la Court de zorg dat wanneer bij Katwijk een zeehaven zou worden aangelegd, Leiden er alles aan zou moeten doen om te voorkomen dat de beide Katwijken tot een nieuwe stad zouden uitgroeien. De inlijving van de beide Katwijken bij Leiden zou daarvoor de beste garantie zijn. De vrees van overvleugeling door een stroomafwaarts gelegen havenplaats was eeuwenoud. Steden als Brugge, Middelburg en Delft deden er alles aan om een al te gunstige ontwikkeling van hun respectievelijke voorhavens Sluis, Arnemuiden en Delfshaven te voorkomen.²⁵ Uit vrees voor verplaatsing van economische activiteiten van de steden naar de voorhavens werden de inwoners van deze voorhavens door middel van wetgeving en handhaving beperkt in het ontplooiën van allerhande ambachten en moesten zij dulden dat een belangrijk deel van de handelswaar naar de steden werd vervoerd om aldaar te worden verstpeld.

Deze problematiek hangt nauw samen met de pogingen van steden hun omliggende territorium te beheersen en zoveel mogelijk in dienst te stellen van de stedelijke welvaart. De wijze waarop het stadsbestuur van Amsterdam de ontwikkeling van de Lastage dwarsboomde, is daar evenzeer een voorbeeld van. Het onderzoek naar havenontwikkeling en de besluitvorming met betrekking tot de daarvoor benodigde infrastructuur kan dan ook niet los worden gezien van de verschillende belangen van instellingen en belangengroepen in de betrokken steden. Terwijl die belangen ten aanzien van de havenuitdiepingen in Dordrecht overeen leken te komen, getuigen de problemen tussen het Amsterdamse stadsbestuur en de inwoners van de Lastage van belangentegenstellingen die in sommige opzichten vergelijkbaar zijn met die tussen de stadsbesturen van Brugge, Middelburg en Delft enerzijds en de inwoners van Sluis, Arnemuiden en Delfshaven anderzijds. De zeventiende-eeuwse actualiteit van de middeleeuwse angst van steden te worden overvleu-

geld door hun voorhavens blijkt zonneklaar uit de door Pieter de la Court geuite zorg in geval van de aanleg van een zeehaven bij Katwijk.

Hiermee kan bovendien de relevantie van het onderzoek naar niet gerealiseerde infrastructuurle werken worden onderstreept, al was het maar omdat ze ons iets kunnen leren over wat ambitieuze historische actoren voor mogelijk hielden. Wie het plan voor de aanleg van een Leidse zeehaven irreëel acht, zij verwezen naar een veel ambitieuzer maar vergelijkbaar project voor het tachtig kilometer van zee gelegen Florence. Voor deze stad bedacht niemand minder dan Leonardo da Vinci aan het einde van de vijftiende eeuw een plan om de bevaarbaarheid van de rivier de Arno te vergroten ten behoeve van de ontwikkeling van Florence tot zeehaven. Aan het begin van de zestiende eeuw heeft Niccoló Machiavelli een poging ondernomen dit project te realiseren door te proberen de loop van de rivier te verleggen opdat de stad Pisa, aartsrivaal van Florence in deze jaren en gelegen aan de monding van de Arno, van water verstoken zou blijven. De reconstructie van deze plannen, waarvan de realisatie uiteindelijk mislukte, bleek uiterst lastig om verschillende redenen, die onder andere te maken hebben met geheimhouding, mogelijk niet in de laatste plaats door de betrokkenen zelf wier reputatie op het spel stond.²⁶ Het zou in elk geval niet de eerste, noch de laatste keer zijn dat de bedenkers van infrastructuurle prestigeprojecten hun verantwoordelijkheid trachtten te ontlopen of te verdoezelen. Misschien ligt in dit gegeven wel een aanwijzing besloten voor het zwijgen van de bronnen over de maritieme ambities van de Sleutelstad. Hoe dit zij, buiten de muren van de stad ging het er niet alleen om een verbinding met bevaarbaar water te realiseren, te behouden of te verbeteren maar eveneens om mogelijke concurrenten te dwarsbomen of uit te schakelen. Dat deze problematiek niets aan actualiteit heeft ingeboet bewijst de investering van de haven van Rotterdam in die van Vlissingen, in geografisch opzicht een voorhaven van Antwerpen.²⁷

Zonder in het bestek van dit artikel volledigheid te hebben nagestreefd, is hopelijk duidelijk geworden dat het onderzoek naar havensteden en hun op de haven betrekking hebbende infrastructuur interessante nieuwe perspectieven biedt voor casestudies als de drie onderhavige. Deze laten zich vanwege het ongelijksoortige bronnenmateriaal dat in de verschillende steden is overgeleverd misschien niet altijd even gemakkelijk vergelijken maar zij verleggen wel degelijk de grenzen van onze kennis doordat zij nieuwe gegevens en inzichten presenteren van verschillende aspecten van verschillende havensteden. Door – ondanks de afwezigheid van de ideale omstandigheden voor vergelijking – te proberen de onderzoeksresultaten met elkaar in verband te brengen kan toch een bijdrage worden geleverd aan het herkennen van patronen in de ontwikkeling van havens, havenkwartieren en de verbinding van havens met de zee.

NOTEN

- 1 Dit artikel is geschreven in het kader van het Programma Interuniversitaire Attractiepolen – Federaal Wetenschapsbeleid België (IUAP). *Urban Society in the Low Countries (late Middle Ages – 16th Century)*.
- 2 S. Curveiller, 'De dialectiek van binnen en buiten: het voorbeeld van de middeleeuwse "kleine staten" in maritiem Vlaanderen', *Flandria maritima* (Duinkerke 2002) 79-96, aldaar 89.
- 3 Een helder overzicht voor Holland en Zeeland biedt C.L. Verkerk, 'Tollen en waterwegen in Holland en Zeeland tot in de vijftiende eeuw' in *Holland en het water in de middeleeuwen. Strijd tegen het water en beheersing en gebruik van het water* (Hilversum 1997) 97-114.
- 4 J. Bill en B.L. Clausen eds., *Maritime topography and the medieval town. Papers from the 5th international conference on waterfront archaeology in Copenhagen 14-16 May 1998*. Publications from the National Museum. Studies in archaeology and history 4 (Kopenhagen 1999).
- 5 Bijvoorbeeld M. Kowaleski, 'Port towns: England and Wales 1300-1540' en D. Ditchburg, 'Port towns: Scotland 1300-1540' in: D.M. Palliser ed., *The Cambridge Urban History of Britain I 600-1540* (Cambridge 2000) 467-494, 495-504. Een mooie casestudy die dertig jaar archeologisch onderzoek verwerkt is G. Milne, *The port of medieval London* (Stroud en Mount Pleasant 2003).
- 6 K. Elmshäuser ed., *Häfen, Schiffe, Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters. Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 58* (Bremerhaven/Hamburg 2002) en C. Deggim, *Habenleben in Mittelalter und Früher Neuzeit. Seehandel und Arbeits-*

- regelungen im Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert (Bremerhaven/Hamburg 2005).
- 7 Getuige bijvoorbeeld het XXXV^e congres van de Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public over het thema Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Age, Universiteit van La Rochelle, 4-6 juni 2004 en het Séminaire d'histoire économique et maritime Ports, transformations et aménagements des littoraux de l'Europe atlantique (XII^e-XVI^e siècles), Universiteit van La Rochelle, 24 juni 2005.
 - 8 B. Arízaga Bolumburu en J.A. Solórzano Telechea eds., *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la edad media. Nájera. Encuentros internacionales del medioevo 2004* (Logroño 2005).
 - 9 Bijvoorbeeld de workshop *European Seaport Systems in the early modern age. A comparative approach* die op 21 en 22 oktober 2005 werd georganiseerd door de Letterenfaculteit van de Universiteit van Porto.
 - 10 Er zijn natuurlijk uitzonderingen waaronder "Krabbeget, Avestad, da's m'n groote droom!" Het ontstaan, de geschiedenis en de toekomst van de Bergse haven (Bergen op Zoom 2005) en E. Hamelink, 'Geschiedenis van de havens van Terneuzen en Vlissingen' in: A.M.J. de Kraker ed., *De Westerschelde, een water zonder weerga. Ontstaansgeschiedenis en kaartbeeld, havens, handel en scheepvaart, verkeer, verdrinken dorpen, oorlog en verdedigingswerken, natuur en milieu en andere aspecten van de Westerschelde* (Kloosterzande 2002) 49-68. Van de oudere literatuur over de late middeleeuwen is bijvoorbeeld nog steeds van belang W. Brulez en J. Craeybeckx, 'Les escales au carrefour des Pays-Bas (Bruges et Anvers, 14^e-16^e siècles)' in: *Les grandes escales. 1 Antiquité et moyen-âge. Colloque organisé en collaboration avec la commission internationale d'histoire maritime (10e colloque d'histoire maritime). Recueils de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions 32* (Brussel 1974) 417-473.
 - 11 Het is niet mogelijk de omvangrijke literatuur over dit thema hier te noemen. Zie bijvoorbeeld S.R. Epstein ed., *Town and country in Europe, 1300-1800* (Cambridge 2001). Recent is dit thema beknopt samengevat in J.L. Pinol ed., *Histoire de l'Europe urbaine I De l'Antiquité au XVIII^e siècle. Genèse des villes européennes* (Parijs 2003), 427-431. Een voorbeeld van een casestudy is M. Bochaca, 'Banlieues et détours municipaux: les espaces suburbains soumis à la juridiction des communes du Bordelais (XIII^e-XVI^e siècle)' in: *Histoire, économie et société 15* (1996) 353-365.
 - 12 Bijvoorbeeld R. Rutte, *Stedenpolitiek en stadsplanning in de Lage Landen (12de-13de eeuw)* (Zutphen 2002).
 - 13 Getuige bijvoorbeeld het colloquium *Groupes sociaux et territoires urbains (Moyen Age – 16^e siècle)*, georganiseerd door het IUAP in Brussel, van 2 tot en met 4 december 2004.
 - 14 J.P. Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800* (Amsterdam 1989).
 - 15 Bijvoorbeeld Ryckaert, M., 'Hydrografie van de binnenstad en bloei van de middeleeuwse haven' en M. Ryckaert en André Vandewalle, 'De strijd voor het behoud van het Zwin' in: V. Vermeersch e.a., *Brugge en de zee. Van Bruggia tot Zeebrugge* (Antwerpen 1982) 27-51, 53-70. Voor de Zwinhavens kan onder andere verwezen worden naar B. Fossion, 'Bruges et les petites villes du Zwin. A propos des réseaux urbains' in: *Het stedelijk netwerk in België in historisch perspectief (1350-1850)*. Een statistische en dynamische benadering (Brussel 1992) 327-339 en J.P. Sosson, 'Les petites villes du Zwin (XIV^e-XV^e siècles). Des espaces urbains inviables?', in: Ph.

- Contamine, Th. Dutour, B. Schnerb eds., *Commerce, Finances et Société (XI^e-XVI^e siècles)*. Cultures et Civilisations médiévales, IX (Parijs 1993) 171-184.
- 16 Bijvoorbeeld R. Degryse, 'Oude en nieuwe havens van het IJzerbekken in de middeleeuwen', *Handelingen van het Genootschap, gesticht onder de benaming "Société d'Emulation" te Brugge LXXXIV* (1947) 5-40, S. Curveiller, 'Boulogne, Calais, Dunkerque au Moyen Age' in: *De Franse Nederlanden/Les Pays-Bas Français*, 21 (1996) 141-167 en V. Bauchet-Cubadda, 'Dunkerque et Bergues: nouveaux éclairages sur leurs relations fluviales vers 1400' in: *Revue du Nord 85* (2003) 7-42.
 - 17 Bijvoorbeeld A. Verhulst, 'Keulse handelaars in het Zwin tijdens de twaalfde eeuw en de vroegste ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens.' In: 'Proeve 't al, 't is prysselyck'. Verbruik in Europese steden (13^{de}-18^{de} eeuw). Liber amicorum Raymond van Uytven. Bijdragen tot de geschiedenis 81 (1998) 351-358.
 - 18 Bijvoorbeeld A. Verhulst, 'Kort overzicht van de geschiedenis van de Zwinstreek in de Middeleeuwen' in: *Handelingen van het Genootschap voor geschiedenis gesticht onder de benaming "Société d'Emulation" te Brugge. Driemaandelijkse tijdschrift voor de studie van de geschiedenis en oudheden van Vlaanderen 137* (2000) 191-202.
 - 19 Bijvoorbeeld R. Degryse, 'De oudste houten kranen in de Vlaamse en andere havens (13de-16de eeuw)' in: *Handelingen van het Genootschap voor geschiedenis gesticht onder de benaming "Société d'Emulation" te Brugge. Driemaandelijkse tijdschrift voor de studie van de geschiedenis en oudheden van Vlaanderen 128* (1991) 5-46 en 153-187.
 - 20 Zijn belangrijkste artikelen zijn samengebracht in P.A. Henderikx, *Land, water en bewoning. Waterstaats- en nederzet-*

- tingsgeschiedenis in de Zeeuwse en Hollandse delta in de middeleeuwen (Hilversum 2001).
- 21 M. Carasso-Kok ed., *Geschiedenis van Amsterdam 1 Een stad uit het niets tot 1578* (Amsterdam 2004) 126-127.
 - 22 Het betrof het doctoraal werkcollege / bachelor seminar, *Sluutels tot de zee. Havens, handel en infrastructuur in de Nederlanden en Europa in de middeleeuwen*, dat in tweede semester van het collegejaar 2004-2005 werd aangeboden bij het Instituut voor geschiedenis van de Universiteit Leiden.
 - 23 De volgende havenplaatsen zijn onderzocht: Dordrecht, Amsterdam, Haarlem, Leiden, Delft, de havens in het Maasmondgebied, Middelburg en Arnemuiden, Brugge en Sluis, Antwerpen en Bergen op Zoom.
 - 24 Over Amsterdam als grensstad en de voordelen voor de stad bij de aansluiting van Gelre bij de Nederlanden zie L. Sicking, 'De Zuiderzee en de territoriale afronding van de Nederlanden onder Karel V' in: *Historisch tijdschrift Holland 30* (1998) 127-141.
 - 25 Voor een vergelijking tussen Brugge-Sluis, Middelburg-Arnemuiden en Delft-Delfshaven: L. Sicking, 'Le paradoxe de l'accès. Le rôle des avant-ports dans les anciens Pays-Bas au bas Moyen Age et au début de l'époque moderne: une approche comparative' in: M. Bochaca ed., *Ports, transformations et aménagements des littoraux de l'Europe atlantique (XIII^e-XVI^e siècles)* (Rennes 2006, ter perse).
 - 26 Zie R.D. Masters, *Fortune is a river. Leonardo da Vinci and Niccolò Macchiavelli's magnificent dream to change the course of Florentine history* (New York etc 1998).
 - 27 Voor de concurrentie tussen Rotterdam en Antwerpen zie F. de Goey, *Comparative port history of Rotterdam and Antwerp (1880-2000)*. (Amsterdam 2002).