

# Stedelijke netwerken in de Nederlanden voor de industrialisatie

*Wim Blockmans*

Wat verder ook de verschillen en overeenkomsten tussen Europa en Azië geweest mogen zijn, over één onderscheid is iedereen het eens: terwijl de Aziatische steden onderdelen waren van het gecentraliseerde staatsbestel, genoten de Europese steeds enige mate van autonomie. In het Westen bezaten de steden een rechts-persoonlijkheid, in het Oosten niet. Vertegenwoordiging van of conflicten met steden waren derhalve niet denkbaar in het Chinese of Japanse Keizerrijk. In het spoor van negentiende-eeuwse Duitse rechtshistorici hebben wij in het Westen de steden dus leren zien als afzonderlijke eenheden, door hun muren fysiek gescheiden van het omringende platteland. Die zichtbare isolering stond ook voor een aparte juridische status van de burgerij die zich bovendien kenmerkte door eigen instellingen, eigen economische activiteiten en een eigen levenswijze. De stad was iets aparts, dat ook apart bestudeerd werd. Steden kon je met andere steden vergelijken, er ontstond een specialisme (instituten, tijdschriften, congressen...): stadsgeschiedenis. Daarnaast waren er, ook apart geïnstitutionaliseerd, de agrarische geschiedenis, en verdere fraaie onderzoeksgebieden zoals de handel, de zee, de staat enzovoort.<sup>1</sup>

In het begin van de jaren zeventig begon men de stad uit dat isolement te halen. Stad-plattelandverhoudingen werden een populair onderzoeksthema.<sup>2</sup> Het uitgangspunt van deze nieuwe richting was zeer overtuigend: geen enkele stad kon of kan bestaan los van een welbepaalde ruilverhouding met een achterland, in de eerste plaats voor haar voedselvoorziening, maar natuurlijk ook voor haar bevoorrading met grondstoffen en haar toegangswegen in het algemeen. Vooral voor de dicht geürbaniseerde gewesten Vlaanderen en Brabant bleek deze benadering vruchtbaar. Van Uytven berekende dat een middelgrote stad met 20.000 inwoners in de vijftiende eeuw de graansurplus van 150 dorpen diende af te romen om te overleven.<sup>3</sup> De greep die steden hadden op het omringende platteland wordt daardoor heel goed te begrijpen: het was een kwestie van overleven. Daarom bestonden er marktregelingen zoals stapels die het graanvervoer naar de grote steden toe dwongen; analoog daaraan waren de door de steden uitgevaardigde verbodsbepalingen om bepaalde ambachten uit te oefenen in een bepaalde straal rond de stad. Stedelingen investeerden massaal in grondbezit in de regio, als een veilige en produktieve belegging die hun private voedsel- en turfvoorziening via renten in natura garandeerde. Zo werden de burgers belangrijke, in sommige

dorpen zelfs de belangrijkste eigenaren van land. Dit had daar bedenkelijke sociale en fiscale gevolgen omdat de stedelingen zich beriepen op hun poorterschap om ten plattelande vrijgesteld te blijven van belastingen. In Vlaanderen was in het midden van de vijftiende eeuw één op de zes inwoners buitenpoorter, dat wil zeggen plattelandsbewoner die krachtens zijn burgerrecht alleen in de stad belastbaar was.<sup>4</sup> Vooral de grote steden oefenden op alle gebieden sterke druk uit op het platteland. De rechtspraak over zaken waarbij een burger betrokken was, eisten zij voor zich op, ook al betrof het kwesties die materieel in een dorp gesitueerd waren. Via hun overwicht in de politieke vertegenwoordiging bedongen de grote steden fiscale voordelen ten koste van de kleinere en vooral van het platteland. In extremis deinsden zij er niet voor terug de dorpen met hun milities te terroriseren.<sup>5</sup> In Holland is het interessant te onderzoeken hoe burgers als leden van waterschapsbesturen hun belangen ook op het platteland konden laten gelden.

In het midden van de jaren tachtig brachten twee boeken weer een nieuwe oriëntering van de stadsgeschiedenis teweeg. Jan de Vries kwam met een kwantificering van de stedelijke dichtheden in pre-industrieel Europa volgens een nieuwe formule. Hij betrok in zijn beschouwing uitsluitend steden van tenminste 10.000 inwoners, krachtens de redenering dat die in hun omgeving allicht ook kleinere centra hadden. Volgens een formule, waarin hij het bevolkingsaantal van een stad, de afstand tot de meest nabije steden van tenminste 10.000 inwoners en hun bevolkingsaantal, alsmede een factor voor havenfuncties opnam, bepaalde hij het *urban potential* van al die steden. Door iedere waarde uit te drukken in een percentage van de hoogste waarde op een gekozen meetmoment, kon hij isolijnen trekken die gebieden met een gelijk dichtheidsniveau van (grote) steden afbakenen. Hoewel er detailkritiek is geleverd op zijn gegevens, op zijn beperking tot grote steden en op de weging van factoren in zijn formule, overtuigde zijn aanpak: terwijl voorheen de bevolkingsomvang van steden en de dichtheid van de stedelijke bewoning in verschillende getallen werden uitgedrukt, en op kaarten door verschillende symbolen moesten worden aangeduid, konden ze nu in eenzelfde maat worden weergegeven. De stedelijke intensiteitsgebieden werden veel scherper omschreven en de verschuivingen in de tijd konden per halve eeuw aangetoond worden. De desolate leegte van de Duitse, Franse en Spaanse binnenlanden, en natuurlijk ook van de noordelijke, westelijke en oostelijke periferie van Europa was nooit eerder zo duidelijk geworden.<sup>6</sup>

In een niet minder ambitieus boek beschreven Paul Hohenberg en Lynn Hollen Lees het Europese urbanisatieproces tijdens het voorbije millennium in het licht van de geografische theorieën over *rank size distribution*, de verdeling van steden in de ruimte volgens een rangschikking naar grootte. Terwijl De Vries stedelijke dichtheidsgebieden identificeert, is het deze auteurs te doen om de verhoudingen

tussen steden onderling. Sommige plaatsen vervullen centrale functies voor een ruim verzorgingsgebied, andere voor een kleiner. Het onderzoek dient zich dus te richten op stromen van goederen en mensen. De veronderstelling ligt voor de hand dat grotere steden een hogere centraliteitsfunctie hebben dan kleinere, maar in wezen gaat het toch om de uitgebreidheid en de diversiteit van het aanbod van hun diensten en goederen. Steden passen dus in netwerken met een interne hiërarchie, die in 1933 ideaaltypisch is beschreven door Christaller op basis van Zuidoost-Duitse gegevens. In zijn tijd kon hij het aantal telefoonaansluitingen hanteren als een criterium van centraliteit, ook al leidde dat voor een kleine luxe-badplaats zoals Spa tot een verrassend hoge score. Latere geografen verfijnden de methodiek om de ruimtelijke verdeling van stedelijke functies vast te stellen; de problematiek is in hun kring nog steeds actueel.<sup>7</sup> De verdienste van Hohenberg en Lees is dat ze deze geografische theorie op de agenda van het historisch onderzoek hebben geplaatst en daarmee een aanzet hebben gegeven tot de 'invulling' van de gebieden die De Vries had afgebakend. Voor de pre-industriële fase beklemtonen zij verder de noodzaak om te denken in twee soorten stedelijke netwerken: enerzijds het systeem van de gehiërarchiseerde centrale plaatsen, anderzijds het netwerk van handelsrelaties dat metropolen veelal overzee onderhouden. Beide systemen kunnen op elkaar aansluiten, waarbij een grote havenstad de poort vormt die een netwerk van lange afstand-handel verbindt met een achterland.<sup>8</sup>

Doorgaans is de eerste reactie van historici op een theorie, zeker één uit een andere maatschappijwetenschap, het zoeken naar feiten die de ongeldigheid of ontoepasbaarheid van de theorie aantonen. Dankzij de verwezenlijkingen van de historische geografie beschikken we echter ook over een dynamische variant van de netwerktheorie, waardoor veranderingen in het systeem in drie categorieën worden gevat. Carter onderscheidde zo:<sup>9</sup>

- 1 een *groeifase* met lokale, unifunctionele vestigingen;
- 2 een *diversificatiefase* waarin nieuwe functies worden verworven en een functionele mix ontstaat via competitie tussen de knooppunten, waarbij de efficiëntie van transportsystemen een grote rol speelt;
- 3 een *stabilisatiefase* waarin de knooppunten in een relatief constant systeem worden geïntegreerd.

Een dergelijke fasering is een nuttig interpretatieschema dat door empirisch onderzoek natuurlijk zal worden verfijnd, maar het is belangrijk dat de tijdsdimensie aldus is ingebouwd in de netwerktheorie. Ons voorstellingsvermogen schijnt zich voornamelijk te moeten behelpen met momentopnamen van veranderingsprocessen die in de werkelijkheid gradueel verlopen.

Recent historisch onderzoek heeft zich nu gericht op het identificeren van

stedelijke hiërarchieën, netwerken en verzorgingsgebieden. De eenvoudigste methode hiertoe lijkt de bevolkingsomvang te zijn, doch er kleven evidente bezwaren aan een rangschikking op basis van alleen dit ene criterium. Twee steden van gelijke omvang kunnen zeer verschillende sociaal-economische structuren vertonen; in het bijzonder kunnen hun voorzieningen in de dienstensector sterk uiteenlopen en kunnen zij derhalve heel andere functies vervullen voor de omgeving. Het is soms zelfs zo dat een grotere stad een beperkter dienstenaanbod heeft dan een daaropvolgende stad in de hiërarchie, en wel wegens haar eenzijdig industrieel karakter en het ontbreken van een zeehaven. In de Middeleeuwen was Brugge kleiner dan Gent, maar wel centraler: het dienstenpakket was veel gevarieerder te Brugge en bepaalde sleutelfuncties waren alleen daar te vinden, zoals internationale banken en jaarmarkten.

Het bevolkingscijfer dient dus te worden aangevuld met een reeks andere criteria die de aanwezigheid en de omvang van bepaalde centrale voorzieningen tot uitdrukking brengen. Welke dan? De Leuvense historisch geograaf Van der Haegen onderscheidt er vijf: onderwijs, medische zorg, handel en verkeer, overheidsinstellingen, culturele en vrijetijdsvoorzieningen. Voor elk daarvan onderscheidt hij vier niveaus van de uitrusting. Met behulp van een cartografische voorstelling met onderverdeelde cirkels van variabele diameter als functie van de bevolkingsomvang, kon hij aantonen dat grote steden als Antwerpen en ook wel middelgrote steden als Tilburg en Eindhoven een all-round dienstenpakket op hoog niveau aanbieden; Breda en 's-Hertogenbosch daarentegen scoren al lager inzake de sectoren onderwijs en cultuur die in het nabije Tilburg uitgebouwd zijn. Ook Maastricht en Heerlen missen bepaalde centrale functies, wat in kleinere steden steeds opvallender wordt.<sup>10</sup>

De Amsterdamse historicus Clé Lesger schreef een proefschrift over de verzorgingsfuncties van Hoorn in de vroeg-moderne tijd en werkte daarvoor een maat uit voor de centraliteit en de afbakening van verzorgingsgebieden. Hij ging hierbij uit van statistische bronnen uit de Franse Tijd die een behoorlijk inzicht verschaffen in de beroepsstructuur. Hij onderscheidde zeven sectoren die ieder weer door een aantal indicatoren werden ingevuld. De aanwezigheid van economische diensten bijvoorbeeld werd vastgesteld via drie onderverdelingen: a. een bank van lening en tappers of logementshouders (twee indicatoren); b. detailhandel (één indicator); c. luxe-nijverheid: vermeldingen van klokkenmakers, edelsmeden, zadelmakers, pruikenmakers en koekenbakkers (vijf indicatoren). In het totaal zijn aldus twintig indicatoren onderzocht, gegroepeerd als de religieuze, economische, geneeskundige, juridische, sociale, culturele en educatieve verzorgingsfuncties. Hiermee kon hij de centraliteit meten van alle plaatsen in Holland benoorden het IJ, uitgedrukt in waarden variërend van 100 voor Alkmaar en Hoorn tot 5 voor

Koedijk. Die plaatsen groepeerde hij in vier niveaus, die echter alle weer ondergeschikt waren aan Amsterdam. Aan de hand van deze centraliteitsmaat bakende hij ook verzorgingsgebieden af: de afstand tussen twee plaatsen werd daarvoor gewogen door de verhouding van hun centraliteitswaarden.<sup>11</sup>

Deze mooie studie toont aan dat Christallers theorie typisch beantwoordde aan een gestabiliseerde hiërarchie in een continentaal gebied zonder geografische accidenten. Het feit dat Noord-Holland omgeven is door kusten en het IJ, vertekent grondig de ligging van de centra: deze liggen namelijk aan de oostelijke en zuidelijke randen, juist vanwege de havenfuncties die de verbinding met de overzeese stedennetwerken verzekerden. Toch leidde deze uitzonderlijke openheid naar de buitenwereld niet tot een gelijkmatige opgang van alle havensteden en ontstonden ook tussen hen differentiatie en hiërarchie: Amsterdam telde omstreeks 1800 217.000 inwoners, bijna viermaal zoveel als de tweede grootste stad, Rotterdam; ook in 1650 had het met zijn 175.000 meer dan 2,5 maal zoveel inwoners als de tweede Hollandse stad, toen Leiden. Zelfs wanneer de toegang tot de buitenwereld geografisch mogelijk was vanuit vele steden, en daar inderdaad ook een belangrijke zeevaartactiviteit ontplooid werd, schakelde dit het centraliseringsmechanisme niet uit.

Concentratie van hoogwaardige activiteiten blijkt aan een economische behoefte te beantwoorden; zij trekt onvermijdelijk ook minder hoogwaardige voorzieningen aan. De onmiddellijke nabijheid van voorzieningen op alle terreinen levert een aanzienlijke kostenbesparing op bij het combineren van mogelijkheden. Het totale scala van diensten binnen loopafstand intensiveert contacten, verruimt mogelijkheden en optimaliseert de ondernemingskansen. In Wall Street werkt dat nu nog steeds zo. Hoe hoogwaardiger de activiteit, des te ruimer haar verzorgingsgebied, zodat slechts de ene spin in het net alle fijnste snuffjes aantrekt. De literatuur maakt nog niet duidelijk of bepaalde sleutelfuncties zodanig boven alle andere uitstijgen dat zij de positie van de metropool bepalen. Aangezien het hele denken in netwerken in wezen betrekking heeft op markten van goederen en diensten, is mijns inziens de locatie van de beschikkingsmacht hierover doorslaggevend. De vestiging van de op een bepaald moment modernste, meest competitieve technieken om op een produktieve wijze te beschikken over het geaccumuleerd kapitaal lijkt dan doorslaggevend. Ik neem aan dat de hoogste concentratie van kapitaal samenvalt met de aanwezigheid van de meest rendabele methoden tot kapitaalsvermeerdering. Eenvoudig gezegd: de grootste banken, de modernste financiële organisaties bepalen het gezicht van een metropool.

Dit enkelvoudige criterium lijkt aardig overeen te stemmen met Braudels visie dat achtereenvolgens Venetië, Brugge, Antwerpen, Genua, Amsterdam en Londen de leidende centra waren van de *économie-monde*. Alle vervulden ze op hun

hoogtepunt de meest centrale en moderne functies in de geldhandel van het hele economisch systeem, met uitzondering van Brugge, waarvoor die vaststelling alleen geldt voor Noordwest-Europa. Toch behield Brugge ten opzichte van haar opvolgster Antwerpen nog tot circa 1530 het overwicht inzake bankverrichtingen en het totale geaccumuleerde handelskapitaal. Lettend op die factor in de diepte, kan nog eens beklemtoond worden hoezeer de hiërarchie volgens dit criterium verschilt van die volgens de bevolkingsomvang: in het midden van de zestiende eeuw scoorde Gent maar één derde van het roerend kapitaal dat in Brugge werd geteld, terwijl eerstgenoemde stad nog steeds beduidend groter geweest moet zijn.<sup>12</sup> Beschikkingsmacht en kapitaal volgen de verschuivingen in de warenhandel met enige vertraging, wat zich in de termen van netwerktheorieën zo laat verstaan dat overgangperiodes gekenmerkt worden door bi- of pluricentraliteit, met dien verstande echter dat niet elk centrum dezelfde functies vervult en het oudere de meest hoogwaardige financiële activiteiten gedurende één tot twee generaties kan behouden. Dit verschijnsel noemt men *institutionele inertie*: instellingen reageren vertraagd op veranderingen en houden die in zekere mate zelfs tegen. Dit geldt bijvoorbeeld voor banken maar in nog veel sterkere mate voor overheidsinstellingen zoals die met name in hoofdsteden worden gevestigd.<sup>13</sup>

## Casus: Brabant

Lopend onderzoek geleid door Raymond van Uytven poogt de hiërarchie tussen de Brabantse steden vast te stellen van de veertiende tot de twintigste eeuw.<sup>14</sup> Over een zo lange periode bleek het onmogelijk om consistente centraliteitscriteria te vinden, temeer daar ook hier steeds weer werd vastgesteld dat er geen volstrekte correlatie bestond tussen het bevolkingsaantal, dat zo eenvoudig zou zijn als universele maatstaf, en de overige indicatoren. Op meetmomenten in de veertiende, zestiende, achttiende en midden-negentiende eeuw werden enkele tientallen indicatoren op een rij gezet, kwalitatieve en kwantitatieve door elkaar. Uiteindelijk wordt beoogd hieruit één enkele kwantitatieve maatstaf te construeren, zoals Lesger dat reeds deed voor één moment en op grond van alleen statistische bronnen. In afwachting van de verfijning van het instrumentarium, zijn enkele resultaten ook nu al in het oog springend. De elf belangrijkste centra in het hertogdom Brabant omstreeks 1374 behoren alle tot de dertien belangrijkste centra in 1977. De vier hoofdsteden van de veertiende eeuw scoren nog steeds het hoogst. Het zwaartepunt van het stedelijk netwerk ligt nog steeds waar het in de veertiende eeuw lag, langs de rivieren, ook al zijn die sedert de achttiende eeuw als vervoerswegen relatief minder belangrijk geworden. Steen-, spoor- en autowegen zijn immers aangelegd naar de bestaande stedelijke kernen, die mede daardoor

inzake de steeds belangrijke transportkosten gunstig scoorden en zo dankzij steeds nieuwe functies hun plaats in het netwerk behielden.

Een tweede opmerkelijke vaststelling is dat de ruimtelijke verdeling van de centra niets gemeen heeft met Christallers model. Bepalend waren daarentegen de hydrografie - zoals in Noord-Holland - en de bodemgesteldheid. Het relatief onvruchtbare en bosrijke noordelijke deel van het hertogdom telde geen grote centra en nauwelijks secundaire, terwijl het per rivier moeilijk bereikbare zuiden alleen kleine stadjes telde. De sterke dominantie van Antwerpen in de zestiende eeuw heeft, behalve in haar directe achterland, geleid tot een verdunning van het stedennet.

Problematisch in dit onderzoek blijft de afbakening van het bestudeerde gebied. Heeft het wel zin om zich te houden aan de bestuurlijke grenzen? Het hanteren van deze grenzen had tot gevolg dat het territorium van de huidige Nederlandse provincie Noord-Brabant na de zestiende eeuw buiten het beeld viel. Ernstiger is bovendien dat het verzorgingsgebied van de metropool Antwerpen hierdoor niet in zijn volle betekenis gevat kon worden. De befaamde Brabantse jaarmarkten trokken handelaars aan uit de gehele Nederlanden. Ook buiten de markttermijnen functioneerde Antwerpen tijdens de vijftiende en zestiende eeuw in vele opzichten als centrum voor aanpalende delen in het oosten van Vlaanderen en voor Zeeland en Zuid-Holland. Dit brengt ons op de verbindingfunctie van de kern van een stedensysteem naar andere systemen toe: juist een grote internationale haven zoals Antwerpen ontleent haar belang in ruime mate aan haar overzeese netwerk. Het vaststellen van een stedenhiërarchie kan niet voorbijgaan aan deze dimensie van het probleem: de goederen en diensten die in een achterland geproduceerd worden, hebben niet louter een interne, maar gedeeltelijk ook een externe markt. De zuigkracht van een metropool met internationale connecties leidt tot heel specifieke patronen in de beroepsstructuur binnen haar verzorgingsgebied.

Het is dus verrassend nuttig gebleken een diachronische aanpak toe te passen: de sterke continuïteit van het stedensysteem werd hierdoor blootgelegd. Dit neemt niet weg dat niet de stedenhiërarchie maar het economisch systeem, dus stromen van goederen en diensten, de afbakening van de analyse-eenheden moet bepalen. Wellicht is het nuttig om daarbij uit te gaan van de niveaus van de stedelijke hiërarchie zelf. Paul Klep heeft er in dit verband op gewezen dat de openheid van Hollandse havensteden naar de overzeese handel een groot aantal onder hen groeikansen bood, waardoor de onderlinge hiërarchische verschillen geringer zouden zijn dan bijvoorbeeld in Brabant, dat slechts één echte zeehaven heeft. Hoewel het bewijs voor deze stelling nog niet geleverd is krachtens een voldoende aantal representatieve centraliteitsindicatoren<sup>15</sup>, en de demografische grootheden

al helemaal geen aanleiding geven tot het construeren van dergelijke verschillen, brengt zij ons toch op een ander effect van de kustligging op de ruimtelijke arbeidsverdeling. Tot nog toe is alleen gewag gemaakt van steden. Maar deze vervulden natuurlijk ook een belangrijk deel van hun centrale taken voor het omliggende platteland. Anderzijds lokt de nabijheid van een zeehaven ook een daarop gerichte specialisatie van de produktie uit in de zin van de teelt van gewassen waaruit grondstoffen gewonnen worden voor de scheepsbouw en de exportnijverheid. Evenzeer vertekent de mogelijkheid om een klein agrarisch familiebedrijfje te combineren met werk van de man als visser of matroos de beroepsstructuur op het Hollandse platteland zozeer dat hier sprake kan zijn van proto-industriële verhoudingen.<sup>16</sup>

Besluitend kan worden vastgesteld dat ons beeld van de positie van steden in hun omgeving tijdens de voorbije decennia aanzienlijk gecompliceerder, maar ook werkelijkheidsgetrouwer en indringender is geworden. We hebben oog gekregen voor de wederzijdse afhankelijkheidsbanden van stad en land, voor de geenszins zachtzinnige dominantie die stedelijke elites uitoefenen over hun achterland, voor de onderlinge arbeidsverdeling en hiërarchie binnen stedensystemen inclusief hun rurale omgeving. Er is tot nog toe geen adequate empirische uitwerking voorhanden van een diachronisch meetinstrument voor de identificering van de hiërarchie en de verzorgingsgebieden, in het bijzonder voor de metropolen. Daardoor blijft de afbakening van de analyse-eenheden nog te zeer gebonden aan de bestuurlijke grenzen. De hoop is gewettigd dat we terzake op korte termijn verdere vooruitgang zullen bespeuren, waarbij te verwachten is dat we te maken zullen krijgen met momentopnamen van hiërarchieën die volgens specifieke indicatoren per periode zullen worden opgesteld, en vier tot vijf niveaus zullen onderscheiden. Mijn uitdaging om te proberen het criterium van de kapitaalsaccumulatie en -beslissingsmacht te hanteren voor de identificering van metropolen, levert bij een veralgemeende toepassing voor de kleinere centra in het Ancien Régime zodanige heuristische problemen op, dat we wellicht daarvoor niet verder zullen komen dan een complex van secundaire kwalitatieve indicatoren, eventueel omgewerkt tot een kwantitatieve maatstaf. Maar dat is dan toch een heel belangrijk resultaat omdat het zovele aspecten van ingewikkelde maatschappelijke processen over- en inzichtelijk maakt.

## Noten

1. Prominente vertegenwoordigers in de recente tijd: Edith Ennen, *Die europäische Stadt des Mittelalters* (3e druk; Göttingen 1979); Heinz Stoob ed., *Die Stadt. Gestalt und Wandel bis zum industriellen Zeitalter* (Keulen en Wenen 1985). De auteur leidde vele jaren het Instituut

- für vergleichende Städtegeschichte te Münster, dat een historische stedenatlas produceert naast een indrukwekkende reeks congresbundels en studies. Verder dienen genoemd te worden de Commission internationale d'histoire des villes, die bijvoorbeeld onder leiding van Philippe Wolff de *Guide internationale d'histoire urbaine* (Parijs 1977) uitgaf en het Centre for urban history aan de universiteit van Leicester, waar onder andere het *Urban History Yearbook* wordt uitgegeven.
2. Als voorbeelden: David Nicholas, *Stad en platteland in de middeleeuwen* (Bussum 1973) en *Economisch- en Sociaalhistorisch Jaarboek* 38 (1975).
  3. Raymond van Uytven, 'L'approvisionnement des villes de l'Europe occidentale au Moyen Age et aux temps modernes', *Flaran* 5 (1983) 75-116, speciaal 79.
  4. Antoine Zoete, De bedden in het graafschap Vlaanderen 1405-1467 (onuitgegeven Doctoraatsproefschrift Rijksuniversiteit Gent, 1990).
  5. Raymond van Uytven, 'Imperialisme of zelfverdediging: de extra-stedelijke rechtsmacht van Leuven', en Philippe Godding, 'Impérialisme urbain ou auto-défence: le cas de Bruxelles (12e-18e siècles)', *Bijdragen tot de Geschiedenis* 58 (1975) 7-72 en 117-138; W. Blockmans, *De volksvertegenwoordiging in Vlaanderen in de overgang van middeleeuwen naar nieuwe tijden (1384-1506)* (Brussel 1978) 107-127; Marc Boone, *Geld en macht. De Gentse stadsfinanciën en de Bourgondische staatsvorming (1384-1453)* (Gent 1990); Erik Thoen, *Landbouweconomie en bevolking in Vlaanderen gedurende de late middeleeuwen en het begin van de nieuwe tijden* (Gent 1988).
  6. Jan de Vries, *European urbanization 1500-1800* (Cambridge 1984). Kritiek voor de gegevens rond het jaar 1500: Wilfried Brulez, *Cultuur en getal. Aspecten van de relatie economie - maatschappij - cultuur in Europa tussen 1400 en 1800* (Amsterdam 1986) 92-99.
  7. Voor de geografische theorieën verwijs ik naar het artikel van Peter Doorn in deze bundel.
  8. Paul M. Hohenberg en Lynn Hollen Lees, *The making of urban Europe 1000 - 1950* (Cambridge 1985) 1-73; de problematiek was overigens al eerder door historici aan de orde gesteld, zij het met minder weerklank: E. Meynen ed., *Zentralität als Problem der mittelalterlichen Stadtgeschichtsforschung* (Keulen en Wenen 1979); M. Mitterauer, *Markt und Stadt im Mittelalter. Beiträge zur historischen Zentralitätsforschung* (Stuttgart 1980); W.P. Blockmans e.a., 'Tussen crisis en welvaart: sociale veranderingen 1300 - 1500', in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden IV* (Haarlem 1980) 48-51.
  9. H. Carter, *An introduction to urban historical geography* (Londen 1983) 171-183.
  10. Ik citeer uit zijn paper voor het Colloquium 'Het stedelijk netwerk in België in historisch perspectief 1350 - 1850. Een statistische en dynamische benadering', gehouden te Spa op 4-6 september 1990. De Handelingen hiervan zullen naar verwachting in 1992 verschijnen in de reeks Pro Civitate van het Gemeentekrediet van België.
  11. Clé Lesger, 'Hiërarchie en spreiding van regionale verzorgingscentra. Het centrale plaatsenstelsel in Holland benoorden het IJ omstreeks 1800', *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* 16 (1990) 128-153.
  12. W. Brulez, 'Brugge en Antwerpen in de 15e en 16e eeuw: een tegenstelling?', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 83 (1970) 15-37; alsmede M.A. Amould, 'L'impôt sur le capital en Belgique au XVIIe siècle', *Le Hainaut économique* 1 (1946) 42-45.
  13. Erik Aerts en Peter Clark ed., *Metropolitan cities and their hinterlands in early modern Europe*. Proceedings of the Tenth International Economic History Congress (Leuven 1990).
  14. *Brabantse en Antwerpse centrale plaatsen (14de-19de eeuw)* (Rapport Colloquium Spa 1990).

15. *Long term developments of the Dutch urban system (1350-1870)* (Paper Colloquium Spa 1990).
16. J.L. van Zanden, 'Op zoek naar de "missing link". Hypothesen over de opkomst van Holland in de late middeleeuwen en de vroeg-moderne tijd', *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* 14 (1988) 359-386.