Van centrum naar periferie

Transport en infrastructuur tijdens de Republiek

Adam Smith, de grondlegger van de economie, prees in 1776 infrastructurele investeringen hoog en ondubbelzinnig aan: **'Good roads, canels and navigable rivers, by diminishing the expense of carriage, put the remote parts of the country on nearly a level with those in the neighbourhood of the town; they are upon this account, the greatest of all improvements'**. Economen van zeer verschillende pluimage zijn de 220 jaar oude mening van Smith altijd trouw gebleven, en historici geven telkens weer verbeteringen van vervoer een vooraanstaande plaats in hun verklaringen van economische groei in het verleden. Maar, men hoeft de grote Smith niet tegen te spreken om te constateren dat de relatie tussen infrastructurele investering en economische ontwikkeling veel ingewikkelder is dan zijn uitspraak suggereert. Sterker nog, de gevolgen van dergelijke verbeteringen zijn vaak onverwacht, een stelling die gestaafd kan worden door een korte beschrijving van de ervaringen op dit gebied van Nederland en speciaal Noord- en Oost-Nederland.

Jan de Vries

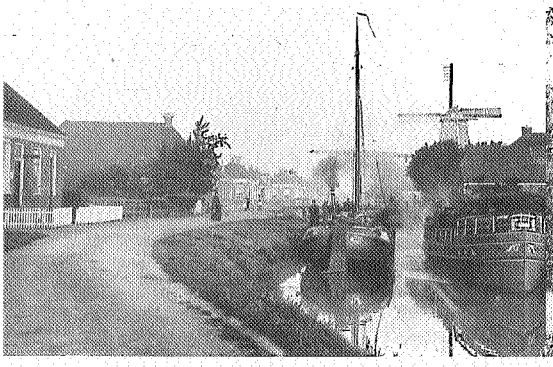
Het bevorderen van de ontsluiting van het Noorden en het Oosten is een hoofddoel van beleid sinds de 19e eeuw, maar het doel blijft steeds buiten bereik, ondanks de vele verbeteringen die in de loop der jaren zijn gerealiseerd. Maar, in de 17e eeuw zou niemand het in zijn hoofd hebben gehaald om over de ontsluiting van het Noorden - Friesland en Groningen - te spreken. (Oost Nederland, en hiermee bedoel ik de zandgronden en de hoogveengebieden van Drenthe en Overijssel, is een andere zaak. Dit gebied vormde toen een ware periferie.) Het Noorden had tijdens de Gouden Eeuw een veelheid aan goedkope en intensief geëxploiteerde vervoersmogelijkheden, die het niet alleen in contact bracht met Holland, maar met Noord-Europa in zijn geheel. Het lag geenszins buiten de vaart der volkeren. Maar ondanks een langdurig proces van infrastructurele verbeteringen raakten deze provincies toch geperiferaliseerd.

Van land- naar zeeroutes

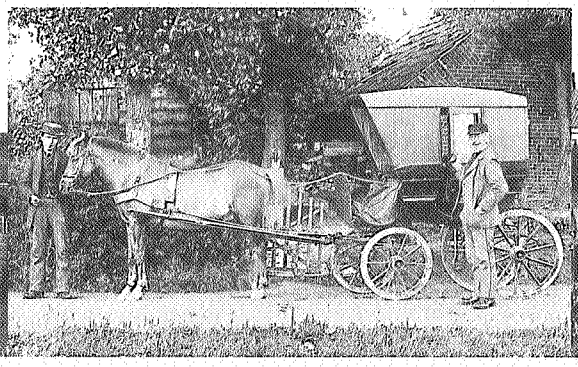
De kustprovincies, wat ik 'holoceen Nederland' zal noemen, profiteerden van de politieke en technologische veranderingen van de periode 1500-1620, die samen de langeafstandvervoerstromen van de Europese handel van hun continentale (land- en rivier-)routes deden verschuiven naar zee- en kustroutes. In plaats van een drukke handel door de Alpen-passen, de Zuid-Duitse steden, langs Rijn en Maas tot Antwerpen - maar ook, via de IJssel tot Deventer en Kampen - kwam een versterking van de handel langs de kust van de Oostzee naar Iberia. De verlaging van de kosten van vervoer over zee en de toenemende politieke belemmeringen voor landhandel veroorzaakten de oorspronkelijke verschuiving, maar de vele infrastructurele investeringen en organisatorische verbeteringen hebben deze ontwikkeling versterkt en geïntensiveerd.

Trekvaart

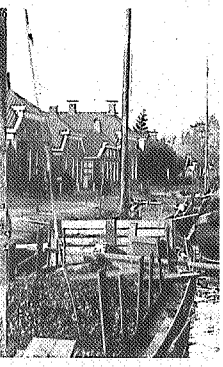
Reagerend op een verhoogde vraag hebben steden en investeerders de havens verbeterd, nieuwe kanalen gegraven, sluizen gebouwd en vuurtorens en bakens neergezet. Verder organiseerden de steden nieuwe vervoersdiensten, gekenmerkt door regelmaat, betrouwbaarheid en toegankelijkheid. Om te beginnen organiseerden de steden, door onderlinge overeenkomsten, beurtvaren. Tussen 1550 en 1650 ontwikkelden deze diensten zich tot een fijnmazig net van openbaar vervoer; hoofdzakelijk vrachtvervoer. Vooral na 1595 kwam er een golf van kapitaalintensieve investeringen in nieuwe kanalen om de veengebieden te ontsluiten. Deze zien wij in Friesland, Groningen en Drenthe. De hoofdzaak was uiteraard het vervoer van turf, maar de verbeteringen stonden ook ten dienste van alle andere vervoerstromen.
De grootste infrastructurele verbetering van



Beurtvaarders op een van de Noord-Nederlandse kanalen, foto Rijksarchief Groningen



Postkoets van Zoutkamp naar Winsum te Niekerk, foto Rijksarchief Groningen



Vervoer van aardappelen
fo

de Gouden Eeuw was ongetwijfeld het graven van een uitgebreid netwerk van trekvaarten door heel holoceen Nederland. Waterwegen voorzien van trekpaden, en een regelmatige dienst van door paarden getrokken schuiten maakten het mogelijk tegemoet te komen aan de groeiende vraag naar vervoer tussen de steden, vooral voor passagiers en ijlpost.

Regionale netwerken

Het initiatief ging uit van de steden die ook het risico droegen. Er waren, natuurlijk, ook steden die deze vernieuwing probeerden te dwarsbomen uit vrees voor een verlegging van de bestaande vervoerstromen.
En de steden investeerden alleen in projecten met een onmiddellijk, plaatselijk nut. Na tien jaar vormden de nieuwe trekvaarten een aantal regionale netwerken. En na dertig jaar, na 1665, hadden 30 steden in evenveel joint-ventures met elkaar bijna 5 miljoen gulden geïnvesteerd in een netwerk van 658 kilometer trekvaart. Samen met verbindende diensten op de Zuiderzee en in de Zeeuwse wateren, was het toen mogelijk volgens een dienstregeling met schepen te reizen van Duinkerken tot de grens van Oost-Friesland. De gemiddelde snelheid, 7 km per uur, lijkt niet indrukwekkend, maar in de 17e eeuw dacht men daar anders over. De Engelse gezant in 1678, Sir William Temple kon zijn bewondering niet intomen: '**By this easy way of travelling an industrious man loses no time from his business, for he writes or eats, or sleeps while he goes.**'

Oprotgeld

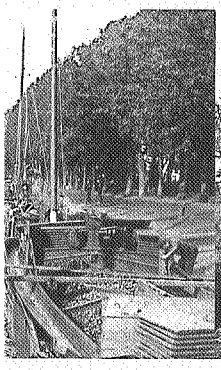
Het Noorden was toen een druk gebied met veel kustvaarders, een dicht net van binnenvaarten, en een dienstregeling van vier trekschuiten per dag op alle trajecten tussen Winschoten en de Friese havenplaatsen. Vanuit deze plaatsen vertrokken iedere week minstens 40 beurtschepen naar Amsterdam. Hoewel de wegen, behalve de trekpaden, ronduit slecht waren trokken zij desondanks veel lange-afstandsverkeer naar zich toe. Dat komt goed tot uiting in een onverwachte historische bron: de uitgaven van het stadje Franeker aan armlastige reizigers die daar aanklopten. Om aan grotere lasten te ontsnappen vond de magistraat het verstandig 'oprotgeld' uit te delen. Registers van deze uitkeringen over de jaren 1641 tot 1657 zijn bewaard gebleven. Bijna de helft van de posten meldt de plaats van oorsprong en het reisdoel van de armlastige. Hieronder een kleine greep uit de gemiddeld 300 aanvragen per jaar:

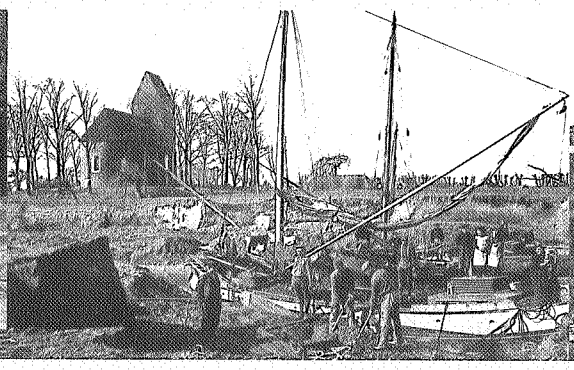
> een aerme frou uyt Ierlant
> 5 Polacken met een kint
> een predekants weduw reysen na Harderwijk
> een schooldiener reysen naer d'meyery van 's-Hartogenbos
> een meester snyder van Veurne in Flaanderen
> een out griek, forneert 2 stuivers, die [zegt dat] zijn 2 maten by de Tuerck gefangen saten
> een fordreven pastoer uyt Duitslant
> een hoogduytsche student
> een ongerse edelman

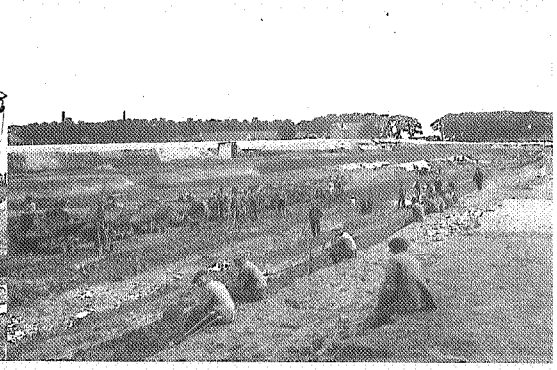
Zo gaat het door, zeventien jaar lang.
De weg tussen Leeuwarden en Harlingen was in die tijd geen rustige landweg.

Achterland

Als wij onze aandacht verplaatsen van het Noorden naar het Oosten, dan komt een totaal andere vervoersinfrastructuur in beeld. In de kop van Overijssel en rond Meppel zijn wij nog in holoceen Nederland. Steenwijk, Meppel en Zwolle - net als Breda en Den Bosch in het zuiden - functioneerden als buitenposten van de vervoersintensieve zone. In Overijssel profiteerden steden van de toegang tot de Zuiderzee, het grote verkeersplein van de Republiek en investeerden ze in plaatselijke verbeteringen, zelfs in trekvaarten, net als de steden in Holland en in het Noorden. Ze investeerden ook in infrastructurele verbeteringen in hun achter-







canalen in Westerwolde,
n

Vervoer van terpaarde afkomstige van de wierde van Marsum, foto Rijksarchief Groningen

Aanleg van het Gorechtkanaal in 1921, foto Gemeentearchief Groningen

landen. Zwolle, Deventer en Zutphen bijvoorbeeld, investeerden in verbetering en bevaarbaarheid van de riviertjes die vanuit Duitsland naar hun toe stromen.
Maar er werd slechts weinig bereikt, en hier zijn twee redenen voor. Allereerst vroeg echt kostenverlagende infrastructuur in deze geografische omgeving veel meer kapitaal dan een stad kon opbrengen. Door de geringe bestaande vraag naar vervoer, achtten plaatselijke investeerders de risico's te hoog, en de Republiek volgde een koers waarin interregionale of provinciale subsidies uit den boze waren.
Maar dat was niet alles. Zelfs als Holland echt bereid was grote bedragen te investeren in een groot kanaal naar Twente, zouden steden als Zwolle en Deventer dat als ongewenst, zelfs als vijandelijk hebben beschouwd. Een verbetering die hun stapelfunctie zou uitschakelen zou het verlies van hun lokale monopolistische macht betekenen.

Tegenwerking

Het principe dat de direct begunstigde de kosten van infrastructurele verbeteringen zelf zou moeten dragen was een effectieve rem tegen grote onrendabele projecten. Maar het betekende ook een grote gevoeligheid voor de bezwaren van de direct benadeelde. Dus kon Kampen langdurig het graven van een twee kilometer lang kanaal van Zwolle naar de IJssel verhinderen. En Friesland konden de Opsterlandse Compagnons de verplichting opleggen hun vaart niet verder dan de grens met Drenthe door te trekken. Niet dus de extra vijf kilometer om de Drentse Hoofdvaart te bereiken. En kunnen Drenthe en Groningen samen 80 jaar lang huiveren over de handelsverplaatsende effecten van het doortrekken van de Drentse Hoofdvaart van Assen tot Groningen.
De economische krachten waren echter sterk genoeg om de bekrompen belangenpolitiek van de vete tussen plaatselijke monopolies die het oosten hadden opgedeeld te doorbreken.

Slechte zandwegen

Het Oosten bleef in vergelijking met holoceen Nederland slecht voorzien van infra structuur. Maar, het is niet zonder meer duidelijk dat het minder had dan het economisch kon gebruiken. Zouden grote investeringen in bijvoorbeeld 1650 een dramatisch ontwikkelingsproces hebben gestart, of gewoon een goed bedoelde maar nutteloze voorziening zijn gebleven?
In ieder geval bleef de werkelijkheid er eeuwenlang een van twee werelden op het gebied van vervoersmogelijkheden. In het Oosten was niet veel meer dan slecht onderhouden zandwegen waarop, als het een beetje meeviel, een postkoets eens of twee keer per week reed. Deze koetsen waren veel duurder dan schuiten en schepen, hetgeen het gebruik beperkte tot een zeer kleine elite. Maar zelfs deze elite moest genoegen nemen met voertuigen die, volgens een Duitse waarnemer in 1880, **'wahre Rumpelkasten'** waren.

Koetsdienst

De gevolgen van een beperkte vraag worden duidelijk in het voorbeeld van de koetsdienst tussen Groningen en Zwolle. In Nederland en haar buurlanden kwam in de jaren na 1650 een netwerk van lange-afstandenkoetsdiensten tot stand. Al in 1665 besloot Groningen de bestaande vervoersmogelijkheden uit te breiden met een snelle koetsdienst naar Amsterdam. In plaats van een drie dagen durende reis per trekschuit en beurtschip werd het mogelijk twee keer per week Amsterdam binnen 35 uur te bereiken. Men moest wel vroeg opstaan, want de koets vertrok uit Groningen om drie uur in de ochtend. De koets hobbelde de hele dag over de zandgronden van Drenthe en bereikte Hasselt pas rond tien uur 's nachts. Daar stapten de haast-hebbende reizigers in een trekschuit voor de drie uur durende reis naar Kampen. Rond één uur 's morgens werden de reizigers in een tweede koets gejaagd voor de reis naar Naarden, waar een tweede trekschuit gereed lag voor de laatste etappe naar

Amsterdam. Men moest zijn tijd wel erg hoog waarderen om zich bloot te stellen aan zo'n beproeving, en de ervaring leerde dat er maar weinig van dergelijke mensen waren. Men is ermee gestopt, en in plaats daarvan kwam een dienst met vertrek uit Groningen om vijf uur 's morgens, overnachting in een herberg in De Wijk, en aankomst in Zwolle de volgende dag vroeg in de namiddag. Zo is het gebleven van minstens 1691 tot de bestrating van de weg, die zeer geleidelijk heeft plaatsgevonden tussen 1824 en 1842. Pas toen kon men dat traject weer in één dag rijden.

Van stimulans tot struikelblok

In de eeuw na 1750 groeide het besef dat de transportinfrastructuur van Nederland, die vroeger uitstekend (in het holocene gebied) of passend (in Oost-Nederland) werd geacht, een belemmering vormde voor verdere economische ontwikkeling. Hoe een infrastructuur zich zo snel kon omvormen van stimulans tot struikelblok blijkt zo'n ingewikkeld vraagstuk dat velen de conclusie hebben getrokken dat het nooit echt goed is geweest, dat de volkshuishouding tijdens de Republiek geen echte ontwikkeling doormaakt, en, als gevolg van dit alles, dat de geschiedenis van vóór de 19e eeuw een soort prehistorie is, kleurrijk maar beslist niet relevant.
Mijn standpunt is anders: de transportvoorzieningen van de Republiek zijn ondoelmatig geworden, door zeer verschillende oorzaken. Allereerst waren er de gevolgen van ogenschijnlijk natuurlijke processen zoals het dichtslibben van de havenmonden van Amsterdam en Rotterdam, en de verzanding van de IJssel en de Nederrijn. Ogenschijnlijk, want deze ontwikkelingen waren ook het gevolg van eerdere ingrepen in de natuurlijke omgeving. Zie hier een voorbeeld van de onverwachte gevolgen op lange termijn, van groei-bevorderende investeringen.
Ten tweede ging de infrastructuur achteruit vanwege de hoge kosten van onderhoud. In de Republiek werden de investeringen bijna altijd gedaan door plaatselijke belanghebbenden, en het onderhoud drukte dan ook op de stedelijke of regionale economie. Dit principe hield grote nutteloze projecten tegen, maar het maakte de lasten van onderhoud moeilijk te dragen, vooral voor plaatsen met een zwakke of zwakker wordende economische positie. En dat waren er heel veel in de nadagen van de Republiek vanwege een derde factor. De dynamische wisselwerking van politieke en technologische ontwikkelingen op Europees niveau bracht een herwaardering met zich mee van het economisch potentieel van de regio's van Nederland. Met andere woorden, er kwam na 1750 een geleidelijke verplaatsing van centrum en periferie, net als in de 16e eeuw.

Van centrum naar periferie

De kern van de verplaatsing was de volgende: een heroriëntering van de handel van de Oostzee-Iberia as, waar zo lang de kustprovincies van Nederland van hadden geprofiteerd, naar een nieuwe as bepaald enerzijds door de koloniale handel, en anderzijds door de continentale distributie van koloniale produkten. De hoofdas liep niet meer langs de kust maar van de grootste havens naar het binnenland, vooral langs de Rijn en de Maas. De snelle groei van Duitsland in de 19e eeuw versterkte deze heroriëntatie.
Deze heroriëntatie stelde nieuwe eisen aan de transportvoorzieningen. Sommige werden gewoon minder belangrijk; andere - vooral de Rijn en de wegen naar Duitsland - werden veel belangrijker, en bleken spoedig onvoldoende ontwikkeld te zijn. De infrastructuur van Nederland in 1815-1850 was dus door omstandigheden ontoereikend geworden.
Met haar ligging tussen Duitsland en de rest van de wereld, genoot Nederland lang van een nieuw soort centrumfunctie. Een gedeelte van Nederland heeft daarvan geprofiteerd. Het Noorden en het Oosten lagen er buiten. In dit kader konden infrastructurele investeringen de rol spelen die Adam Smith voor ogen had: **'to put the remote parts of the country nearly on a level with "the town"'**, in dit geval de Randstad.

Toekomst

In de toekomst zal de zaak lang niet zo eenvoudig zijn, want de Europese ruimtelijke indeling is weer in beweging. Na de 'recentering' van de 16e en de 19e eeuw zie ik een derde recentering, waarvoor de technologische voorwaarden al een generatie lang in ontwikkeling zijn geweest, en waarvoor de politieke voorwaarden pas na 1989-1991 zijn gerealiseerd: een Europa dat politiek geïntegreerd is tot aan de Moerassen van Pripjet, met een uitgebreid netwerk van snelwegen en een meer beperkt stelsel van TGV-lijnen. Een Europa dat bovendien moet functioneren in een wereld van handelsblokken.
Waar zal het centrum komen te liggen; en waar de periferie? Is het niet mogelijk dat Nederland dan haar Europoort- en Mainpoort-functies zal zien verschralen, en op de rand van Europa zal komen te liggen? Ik geef onmiddellijk toe dat dit wellicht een wat overdreven toekomstvisie is.
Maar laat mij de aandacht vestigen op de vele historische grenzen die de grote Noord-Europese vlakte, van hier tot in Rusland, hebben verdeeld. Deze grenzen werkten periferie-vorming in de hand en dwongen tot een onderbenutting van dit hele gebied. Een grotere integratie, die de wegen naar Franeker weer vol zou maken met mensen uit Polen en Hongarije, zou de historische zuidwaartse verschuiving van het Europese economische zwaartepunt misschien kunnen stoppen.
Maar dat zou ook een heroriëntering nodig maken die veel gemakkelijker door Noord- en Oost- Nederland kan worden gemaakt dan door de Randstad. Voor een klein land is Nederland geografisch nogal ingewikkeld.

De Amerikaanse hoogleraar Jan de Vries specialiseerde zich op thema's uit de Nederlandse geschiedenis. Kort geleden publiceerde hij, samen met prof.dr. A.M. van der Woude, het indrukwekkende standaardwerk 'Nederland, 1500 - 1815, de eerste ronde van moderne economische groei'.
Dit was aanleiding voor de Stichting Historisch Onderzoek en Beleid (bekend van de Keuningcongressen) om hem naar Nederland te halen voor een lezing op het congres 'De toekomst van infrastructuur en transport in Noord en Oost', gehouden op 13 september j.l. te Zwolle.**Nb**