

Het recht van voorlading in Amsterdam in de zestiende eeuw

JaapJan van Zwieten

TSEG 22 (3): 5–32

DOI: <https://doi.org/10.52024/12nwck16>

Abstract

In the late Middle Ages, the privilege of ‘pre-loading’ (recht van voorlading en aflegging) had developed in several towns of the Low Countries. In the sixteenth century Amsterdam followed, despite opposition from other cities in Holland. This privilege gave members of Amsterdam’s skipper’s guilds the first right to take cargoes, bypassing not only the interests of skippers from outside Amsterdam, but also the preferences of merchants, the owners of the cargo. The development of Amsterdam’s right of pre-loading and its reactions provide new insights in two debates in the field of the NIE. It nuances Sheilagh Ogilvie’s thesis that the power of guilds declined in times of economic growth. It also challenges Oscar Gelderblom’s thesis that cities adapted their institutions to the wishes of merchants: cities maintained their right of pre-loading against the wishes of merchants. Finally this article shows how institutional change played a role in intercity rivalry.

Inleiding¹

Commerciële instituties – instellingen of regels – liggen aan de basis van iedere economie. Zonder regels is economisch verkeer onmogelijk. Sinds een aantal decennia buigen economen zich in het kader van *New Institutional Economics* (hierna: NIE) over de vraag hoe deze instituties tot stand komen en wat hun effecten zijn op het economisch presteren

¹ Ik dank mijn begeleiders, Louis Sicking en Pepijn Brandon, en de anonieme reviewers voor hun commentaar op een eerdere versie van dit artikel. De gebruikelijke disclaimer is van toepassing.

van een samenleving.² Soms zijn instituties efficiënt, bevorderlijk voor economische bloei. Soms remmen ze de economische groei en zorgen ze voor oneerlijke verdeling van economische opbrengsten over verschillende groepen in de samenleving. Bij verklaringen van instituties in vroegmoderne economieën is gesteld dat deze met name tot stand kwamen door belangenconflicten tussen deze groepen.³ De vraag wie profiteert, ligt dan aan de basis van institutionele ontwikkeling.

Binnen de NIE is institutionele ontwikkeling in vroegmoderne economieën op verschillende manieren onderzocht. Zo toonde Oscar Gelderblom aan dat stadsbesturen in de hoog-geürbaniseerde Nederlanden tussen 1250 en 1650 hun instellingen aanpasten ten gunste van vreemde kooplieden, die anders uit konden wijken naar concurrerende steden.⁴ Louis Sicking en Arno Neele lieten zien dat facilitaire instituties, zoals schippersdiensten en havenkranen, middelen waren waarmee buursteden elkaar beconcurrerden.⁵ Veel aandacht is er ook voor de ontwikkeling en de waardering van gilden. Enerzijds worden gilden gezien als efficiënte instellingen die voor economische stabiliteit zorgden, anderzijds stelt Sheilagh Ogilvie dat gildebepalingen slechts dienden om zoveel economische voordelen in handen van een selecte groep te houden. Economische groei in de Nederlanden zou dan ook samenhangen met neergang van gilden.⁶

Op het snijvlak van koopliedenbelangen en gildeprivileges ligt een interessante instelling waar veel schippers in de Nederlanden tussen pakweg 1380 tot in de zeventiende eeuw hun voordeel mee deden: het recht van voorlading en aflegging.⁷ Het gaf schippers in hun

2 Voor een inleiding in de *New Institutional Economics*, zie D.C. North, *Institutions, institutional change and economic performance* (Cambridge 2003).

3 S. Ogilvie, "Whatever is, is right"? Economic institutions in pre-industrial Europe', *Economic History Review* 60:4 (2007) 649-684, aldaar 662-664.

4 O. Gelderblom, *Cities of commerce. The institutional foundations of international trade in the Low Countries, 1250-1650* (Princeton 2013) 200-201. Zie ook: J. Dumolyn en B. Lambert, 'Cities of commerce, cities of constraints', *TSEG* 11:4 (2014) 89-102.

5 Zie bijvoorbeeld L.H.J. Sicking en A. Neele, "The goodlyest haven not of the Lowe Countries only but of all christendome'. The Scheldt estuary as a gateway system 1300-1600", in: W. Blockmans, M.M. Krom, en J. Wubs-Mrozewicz (red.), *The Routledge handbook of maritime trade around Europe 1300-1600* (New York 2017) 366-382, aldaar 375-377. Zie ook D. Aten, "Als het gewelt comt..." *Politiek en economie in Holland benoorden het IJ, 1500-1800* (Hilversum 1995) 61.

6 S. Ogilvie, *The European guilds. An economic analysis* (Princeton 2019) 564-585, aldaar 581; Idem, *Institutions and European trade. Merchant guilds, 1000-1800* (Cambridge 2011) 1, 3-4, 417-418, 420.

7 In 1389-1390 sprak Albrecht van Beieren zich uit tegen het voorlaadrecht dat toen al in Dordrecht werd gepraktiseerd. P.H. van de Wall, *Handvesten, privilegien, vrijheden, voorregten, octrooijen en costumen; midsgaders sententien, verbonden overéénkomsten en andere voornaame handelingen, der stad Dordrecht, opgezocht, overgezien, met de oorspronkelijke Stukken vergeleeken, en met Geschied- en*

thuishaven het eerste recht op het innemen van ladingen. Vreemde schippers die zonder het voorlaadrecht in acht te nemen lading innamen, moesten die 'afleggen', ofwel uitladen en overgeven aan een schipper van de stad. Langs de grote rivieren en in Duitse gebieden was voorlaadrecht vaak verbonden aan het exclusieve recht om op een riviertraject te mogen varen.⁸ In de Nederlanden fungeerde het voorlaadrecht naast de opkomende beurtvaart – het systeem waarbij schepen volgens dienstregeling goederen langs vastgestelde routes vervoerden. Vaak berustte het voorlaadrecht op een vorstelijk privilege, zoals in Antwerpen (1421) en Gent (1439).⁹ Soms probeerden steden het middels contracten van de grond te krijgen¹⁰ of voerden zij het voorlaadrecht op andere manieren in, wat in de zestiende eeuw leidde tot verschillende rechtszaken.¹¹ De dynamische ontwikkeling van het voorlaadrecht kan – als institutioneel arrangement – een goede casus vormen voor studie naar de vraag wie profiteerde en welke afwegingen hierbij werden gemaakt. Een belangrijke vraag daarbij is *wie* zeggenschap hadden bij de vormgeving ervan en hoever die zeggenschap dan ging.¹² Daarmee sluit dit artikel aan bij andere casestudies naar vroegmoderne instituties, zoals de studies naar het *broodgeld*, de organisatie van heemraden en bierexport binnen de Nederlandse Republiek.¹³

Oudheidkundige Aanmerkingen opgehelderd, deel I (Dordrecht 1772) 340-341, 343.

8 M. de Decker, *Europees internationaal rivierenrecht* (Antwerpen/Apeldoorn 2015) 80-82; J. Weststrate, *In het kielzog van moderne markten. Handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel*, C. 1360-1560 (proefschrift Universiteit Leiden 2007) 263-281.

9 G. Asaert, *De Antwerpse scheepvaart in de XVe eeuw (1394-1480)* (Brussel 1973) 159; J. van Paemel, 'Het privilege van Filips de Goede aan de vrije schippers van Gent (1436)', *Pro Memorie* 25:1 (2023) 8-35.

10 C. Boschma-Aernoudse, *Tot verbetering van de neeringe deser Stede. Edam en de Zeevang in de late Middeleeuwen en de 16^e eeuw* (Hilversum 2003) 280; T. Corbelyn, P. de Paaynaar, J. de Paaynaar, en C. Willegaarts, *Coustumen, statuten, privilegien ende ordonnantien der Stadt Vlissingen* (Vlissingen 1763) 157; Koninklijke Bibliotheek Den Haag (KB) 70 B35; *Keuren Zierikzee* f54r.

11 Zie bijvoorbeeld het proces dat Middelburg voerde voor de Grote Raad van Mechelen, zoals te vinden in Algemeen Rijksarchief Brussel (ARA), archieven van de Grote Raad van Mechelen (GRM) sententie 803,103 en M. van Delft, 'Ist schip van Haarlem, latet varen, tis vrij'. Haarlem en het recht van vrije lading aan het eind van de middeleeuwen. Een onbekend thema uit de geschiedenis van de Nederlandse handel', *Holland* 3 (1995) 142-163.

12 Zie voor de vraag naar autonomie in wetgeving bijvoorbeeld Dumolyn en Lambert, 'Cities of constraints', 89-102 en J. Puttevils en D. De ruysscher, 'The art of compromise. Legislative deliberations on marine insurance institutions in Antwerp (c. 1550- c. 1570)', *BMGN – Low Countries Historical Review* 130:3 (2015) 25-49, aldaar 26-29.

13 O. Gelderblom (red.), *The political economy of the Dutch Republic* (Ashgate 2009), waarin: J. de Vries, 'The political economy of bread in the Dutch Republic', 85-114; M. van Tielhof, 'Financing water management in Rijnland, 1500-1800', 197-222 en R. Yntema, 'The Union of Utrecht. Tariff barriers and the interprovincial beer trade in the Dutch Republic', 255-289.

In de historiografie rond het voorlaadrecht werd tot voor kort uitgegaan van de stelling dat voorlaadrecht een tussenstadium was in de ontwikkeling van de vrije 'wilde' binnenvaart naar de gereguleerde beurtvaart aan het begin van de zestiende eeuw.¹⁴ Met de opkomst van de beurtvaart in de zestiende eeuw zou het voorlaadrecht langzaam zijn verdwenen. Daarom zagen De Neve en Van Heezik een ruzie over voorlading tussen Amsterdam en Gouda in de jaren 1580 als een reliek uit een oude tijd.¹⁵ In 2022 stelde Van Holk dat 'wilde vaart' steeds naast beurtvaart bleef bestaan. In aansluiting hierop betoogt dit artikel dat ook het voorlaadrecht tot in de zeventiende eeuw naast beurtvaart bleef bestaan.¹⁶ De (teleologische) stelling dat voorlaadrecht een voorloper van de beurtvaart was, wordt daarmee weersproken.

Eerder schreef Marieke van Delft over de succesvolle strijd die Haarlem voerde tegen het voorlaadrecht in andere steden, waaronder Amsterdam.¹⁷ In Haarlem golden geen restricties op het laden. De stad lag op de route binnen-dunen, de binnenvaartroute waarmee grote schepen vanuit de Zuiderzee veilig door de Hollandse binnenwateren via Haarlem en Gouda naar de Zeeuwse wateren konden varen.¹⁸ Haarlem en de Haarlemse kooplieden en schippers hadden baat bij zoveel mogelijk passerende schepen en legden hen geen strobreed in de weg als het om laden ging. Andersom verwachtte Haarlem dat haar

14 J.M. Fuchs, *Beurt- en wagenveren* (Amsterdam 1946) VIII-IX, 13-15, 23-24; zie ook J. Dehé, "Een slaafsch en ongezond bedrijf". *De geschiedenis van het openbaar vervoer in Waterland, 1630-1880* (Hilversum 2005) 34-35; C. Lesger, *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden ca. 1550-ca. 1630* (Hilversum 2001) 99; R. de Neve en A. van Heezik, 'Verbonden door het water. Binnenvaart en zeehavens in Holland', in: E. Beukers (red.), *Hollanders en het water. Twintig eeuwen strijd en profijt* 1 (Hilversum 2007) 169-273.

15 Neve en Van Heezik, *Verbonden door water*, 222.

16 Zie A. van Holk, 'Binnenvaart in de zeventiende en achttiende eeuw. Innovatie en marktintegratie', in: *De vaart in en buiten Europa, 1600-1780*, Deel 2 (2022) (online, raadpleegbaar via <https://beta.nmgm.huygens.knaw.nl/binnenvaart-zeventiende-achtttiende-eeuw-innovatie-marktintegratie.html>) geraadpleegd 28-08-2025.

17 Van Delft, 'Ist schip'.

18 Zie voor de route binnendunen: B. Belings, 'De route 'binnendunen'. De scheepvaartroute langs de Goudse sluis en tol, de Wassenaerse Gouwesluis en de Spaarndammer tol (13e-16e eeuw)', in: D.E.H. de Boer, J.W. Marsilje en J.G. Smit (red.) *Vander Rekeninghe. Bijdragen aan het symposium over onderzoek en editieproblematiek van middeleeuws rekeningmateriaal* (Den Haag 1998) 221-256. J.G. Smit, *Vorst en onderdaan. Studies over Holland en Zeeland in de late middeleeuwen* (Leuven 1995) 437-476; Idem, 'De strijd om de binnenvaart door Midden-Holland in de vijftiende en de zestiende eeuw', deel 1, *Tidings van die Goude* 12.1 (1994) 14-24 en deel 2, *Tidings van die Goude* 12.2 (1994) 29-39; F. Ketner, 'Amsterdam en de binnenvaart door Holland in de 15e eeuw', *Bijdragen voor Vaderlandse Geschiedenis en Oudheidkunde* reeks 8 deel 4 (1943).



Illustratie 1 Kaart van de belangrijkste vaarroutes in Holland (gemaakt door Bert Stamkot)
(bron: E. Beukers (red.) *Hollanders en het water, deel 1* (Hilversum 2007))

schippers zich ook nergens aan het voorlaadrecht hoefden te houden.¹⁹ Voor een aantal steden is het voorlaadrecht in beeld gebracht.²⁰ Voor Amsterdam geldt dit niet, op een klein artikel in *Amstelodamum* na.²¹ Ook suggereert Aten in het voorbijgaan dat Amsterdam haar voorlaadrecht inzette als concurrentiemiddel tegen buursteden, maar tot een duidelijke uiteenzetting en analyse kwam het niet.²² Dat is een gemis, omdat Amsterdamse (binnen)scheepvaart vóór de jaren 1580 al van belang was in de Nederlanden. Bij de opkomst van Amsterdam na

19 Van Delft, 'Ist schip van Haarlem', 149.

20 Zie bijvoorbeeld voor Antwerpen: Asaert, *De Antwerpse scheepvaart*, 159; voor Edam: Boschma-Aernoudse, *Edam en de Zeevang*, 280 en Van Delft, 'Ist schip van Haarlem', 149; voor Goes: C. Dekker, *Een schamele landstede. Geschiedenis van Goes tot aan de Satisfactie in 1577* (Goes 2002) 388-434.

21 H.A. Diederiks, 'Amsterdamse binnenscheepvaartpolitiek in de 16e eeuw', *Amstelodamum* 56 (1969) 111-116.

22 Aten, *"Als het gewelt comt"*, 62.

1580 nam dit belang alleen maar toe: binnenvaart was een elementaire logistieke voorwaarde en het voorlaadrecht woog daarin mee.²³

Dit artikel zal in kaart brengen hoe het voorlaadrecht in Amsterdam werd vormgegeven in de zestiende eeuw. Parallel daaraan zal onderzocht worden wie hiervan profiteerde en wat dit zegt over de totstandkoming van instellingen in vroegmoderne economieën. Daarmee komen we terug bij de thesen van Gelderblom en Ogilvie: Op welke manier illustreert of nuanceert het voorlaadrecht enerzijds de bereidwilligheid en bereidvaardigheid van overheden om hun instellingen aan handelaren aan te passen en anderzijds de economische inefficiëntie van gilden en hun teloorgang in de vroegmoderne Nederlanden?

We zullen zien dat Amsterdam het laadrecht (dat tot de zestiende eeuw nagenoeg vrij was) in een aantal fasen steeds meer inperkte. Eerst werd binnenstedelijk vervoer voor eigen schippers voorbehouden. Daarna mochten schippers uit plaatsen waar Amsterdammers beperkt mochten laden ook niet meer in Amsterdam laden. Uiteindelijk voerde de stad een onvoorwaardelijk voorlaadrecht in. De ontwikkeling van dit voorlaadrecht wordt chronologisch behandeld, waarbij steeds gevraagd wordt naar de rol die verschillende partijen speelden in de vormgeving ervan, welke belangen het voorlaadrecht diende en wat dit zegt over de machtspositie van de verschillende partijen.

Veel bronnen over het Amsterdamse voorlaadrecht zijn uitgegeven in de bronnenuitgaven van Noordkerk, Breen, Dillen en Van der Laan.²⁴ Daarnaast is gebruikgemaakt van het *Haneboek* uit het Amsterdamse stadsarchief, waarin een privilege van Filips II met betrekking tot het voorlaadrecht is opgenomen.²⁵ In navolging van Van Delft wordt ook het dossier van een proces dat Haarlem en Amsterdam in de jaren 1550-1560 voor de Grote Raad van Mechelen voerden over het voorlaadrecht

23 Van Holk, 'Binnenvaart', zie Introductie. Opmerkelijk genoeg heeft het voorlaadrecht in deze synthese geen plaats. Zie ook Th.J. Maarleveld, 'Opkomst van de rivier- en zeehandel, 1100-1600', in: *Het land, het water en de binnenvaart*, Deel 1 (2021) (raadpleegbaar via <https://beta.nmgm.huygens.knaw.nl/land-het-water-de-binnenvaart.html>) geraadpleegd 28-08-2025.

24 J.C. Breen, *Rechtsbronnen der stad Amsterdam* ('s-Gravenhage 1902); J.G. Dillen, *Bronnen tot de geschiedenis van het bedrijfsleven en gildewezen van Amsterdam*, Deel 1 ('s-Gravenhage 1929); P.H.J. van der Laan, *Resoluties van de vroedschap van Amsterdam 1551-1565* (Hilversum 2008); H. Noordkerk, *Handvesten ofte privilegien ende octroyen mitsgaders willekeuren, costuimen, ordonnantien en handelingen der stad Amstelredam*, deel V (Amstelredam 1748).

25 Stadsarchief Amsterdam (SAA), 5020: Archief van de Burgemeesters: privilegeboeken en keurboeken, nr. 27, Jacob de Haen, *Recueil van willekeuren* (1604) f223r.

gebruikt.²⁶ Waar Van Delft hieruit putte voor het Haarlemse perspectief, belicht ik dat van Amsterdam.

Het voorlichtrecht

De binnenvaart was voor Amsterdam van oudsher van belang. Al in de dertiende eeuw, toen aan de monding van de Amstel slechts een dorp in wording aanwezig was, zijn Amsterdamse binnenvaartschippers met hun lading voorbij de grafelijke binnenvaarttollen in Spaarndam en Dordrecht gevaren.²⁷ In de eeuwen daarna, en zeker vanaf de veertiende eeuw, waren de Amsterdamse schippers ook internationaal actief: als bierschippers op de Duitse landen²⁸ en als vrachtaarders naar Vlaanderen en Brabant.²⁹ In deze eeuwen groeide de stad Amsterdam, gelegen aan een beschutte zeearm van de Zuiderzee, uit tot een *gateway* waardoor handelsgoederen uit de Nederlanden naar overzeese gebieden en vice versa werden verstuurd.³⁰ Dit werd voor een deel gedaan door Amsterdamse schippers, die met name in de vaart op de Oostzee een steeds dominantere positie kregen ten opzichte van vreemde schippers, zoals hun collega's uit de Hanzesteden.³¹ De groeiende betekenis van de Amsterdamse scheepvaart op vreemde gebieden had ook haar weerslag op de binnenvaart. De buitenvaart en binnenvaart waren nauw met elkaar verbonden en beiden groeiden flink in de vijftiende en vroege zestiende eeuw.³²

Wie deze beknopte geschiedenis van de Amsterdamse binnenvaart tot zich laat doordringen, beseft hoe opmerkelijk het is dat uit al die eeuwen geen enkel voorrecht of privilege voor de schippers is overgeleverd. Amsterdamse schippers voeren op steden als Brugge en Antwerpen en namen, zeker te Antwerpen, een belangrijke plaats in als vrachtaarder.³³ In de Scheldestad hadden zij te maken met het

²⁶ GRM 537.

²⁷ H. Kaptein, 'Poort van Holland. De economische ontwikkeling 1200-1578', in: M. Carasso-Kok (red.), *Geschiedenis van Amsterdam. Een stad uit het niets. Tot 1578* (Amsterdam 2004) 108-173, aldaar 111. Zie ook F. Ketner, *Handel en scheepvaart van Amsterdam* (Leiden 1946) 10-11.

²⁸ Kaptein, 'Poort van Holland', 118.

²⁹ *Ibid.*, 121.

³⁰ Lesger, *Handel in Amsterdam*, 15. Zie ook Kaptein, 'Poort van Holland', 131 en 150.

³¹ Kaptein, 'Poort van Holland' 131.

³² *Ibid.*, 147, 171. Zie ook Dehé, *Slaafsch bedrijf* 33.

³³ O. Gelderblom, *Zuid-Nederlandse kooplieden en de opkomst van de Amsterdamse stapelmarkt (1578-1630)* (Hilversum 2000) 77-78, 83; Lesger, *Handel in Amsterdam*, 44-46.

Antwerpse schippersgilde, dat al vanaf 1421 het recht van voorlading bezat.³⁴ Intussen was van iets dergelijks in Amsterdam nog weinig te merken, terwijl allerlei andere Amsterdamse beroepsgroepen tussen 1371 en de eerste helft van de vijftiende eeuw gilden vormden.³⁵ De Amsterdamse schippers verenigden zich waarschijnlijk pas in de tweede helft van de vijftiende eeuw in een schippersgilde.³⁶ In 1473 ontving dit gilde van de magistraten een duwtje in de rug door de verlening van een soort voorlaadrecht. Dit hield in dat schippers uit dorpjes ten noorden van Amsterdam (Ransdorp, Zunderdorp, Schellingwoude, Landsmeer en Purmer) pas mochten laden als de Amsterdamse binnenvaarders geladen waren, en dan slechts met toestemming van de bestuurders van het Amsterdamse binnenvaardersgilde. Op overtreding stond een boete van tien ponden. Dat gold ook voor Amsterdamse kooplieden die iemand van deze ‘*buerlude*’ zouden bevrachten.³⁷ Hoewel in de daaropvolgende decennia niets teruggevonden is van dit beperkte voorlaadrecht uit 1473, laat het een belangrijk Amsterdams motief voor het voorlaadrecht zien. In 1473 probeerde Amsterdam hegemonie over de omliggende regio te krijgen. Daarom vaardigde ze de regels uit dat alle Amsterdamse schepen vanaf de Zuiderzee altijd in Amsterdam moesten aanmeren én dat Amsterdammers pas geld mochten investeren in vreemde schepen als die voortaan ook in Amsterdam zouden aanmeren. Tegelijkertijd verboden de Amsterdamse magistraten hun stadsgenoten om te investeren in schepen uit dorpjes die niet naar hun pijpen wilden dansen. Het genoemde voorlaadrecht past als tegenmaatregel in deze reeks.³⁸ De stad, als economisch zwaargewicht, gebruikte de instelling van het voorlaadrecht hier als instrument om hegemonie over de omgeving te krijgen.

34 Felixarchief Antwerpen, GA4001, f17r-f19r; GA4300, f1r-f4r.

35 Ketner, *Handel en scheepvaart*, 13.

36 Volgens de Amsterdamse archivaris Van Eeghen moeten er vóór 1473 een binnen- en een buitenlandsvaardersgilde zijn geweest, die vanaf 1473 een gezamenlijk altaar hadden in de Oude Kerk en de Nieuwe Kerk in Amsterdam. Zie I.H. van Eeghen, *Inventarissen der archieven van de gilden en van het brouwerscollege* (Amsterdam 1951) 40-41. Zie ook: Neve en Van Heezik, ‘Verbonden door water’, 220; Ketner, *Handel en scheepvaart*, 186; J.R.W. van Ravesteyn, *Onderzoekingen over de economische en sociale ontwikkelingen van Amsterdam gedurende de 16e en het eerste kwart van de 17e eeuw* (Amsterdam 1906) 59.

37 Breen, *Rechtsbronnen Amsterdam*, 93. Zie ook Dehé, *Slaafsch bedrijf*, 34-35; J. de Hoog, *De Nederlandsche binnenscheepvaart. Verleden, heden, toekomst* (z.p. z.j.) 7; Neve en Van Heezik, ‘Verbonden door water’, 220.

38 Ketner, *Handel en scheepvaart*, 148-150.

Pas in 1509 kregen de binnenvaarders een gildebrief, die tot stand kwam na klachten van kooplieden en die was gericht op kwaliteitsverbetering van het binnenvaardersgilde. Zo mochten de schippers niet teveel lading aannemen, geen vennootschap met elkaar aangaan, niet buitendeks laden en niet zo diep laden dat er water in het schip kon lopen. Hiertegenover werd hen geen enkel recht verleend – een verwijzing naar het voorlaadrecht ontbreekt.³⁹ Bij heruitvaardiging van de gildebrief in 1522 was er wel een maatregel om de schippers te motiveren de kwaliteitseisen na te leven: het zogenaamde *voorlichtrecht*.⁴⁰ Lichten was het lichter maken van zeeschepen die voor de ondiepe rede van Pampus lagen te wachten om Amsterdam binnen te kunnen varen. De lading werd overgeladen in lichterscheepjes en alvast binnen de muren van de stad gebracht.⁴¹ Het hele proces van lichten speelde zich in en rond Amsterdam af, maar blijkbaar deden ook schippers van buiten de stad eraan mee. Als Amsterdamse schippers binnen hun eigen stad al beconcurrereerd mochten worden, wekt dat niet de verwachting dat voor het laden op bestemmingen buiten de stad beperkingen golden. Ongetwijfeld hebben de Amsterdamse binnenvaarders over de concurrentie binnen de stad geklaagd, waarna het stadsbestuur dus het *voorlichtrecht* uitvaardigde. Het lichten was voortaan voorbehouden aan de eigen schippers, tenzij deze niet beschikbaar waren.⁴² Daarmee werkte het voorlichtrecht in principe hetzelfde als het voorlaadrecht, zij het dat de goederenverplaatsing waar het over ging zich geheel binnen Amsterdam afspeelde. Vier jaar later, in 1526, werd het voorlichtrecht bekrachtigd,⁴³ maar was van voorlaadrecht geen sprake. Op dat moment voerde een stad als Middelburg verschillende processen om het voorlaadrecht te af te dwingen, terwijl ook in andere steden het voorlaadrecht werd gehanteerd.⁴⁴ De vraag waarom het voorlaadrecht in Amsterdam uitbleef, kan samenhangen met de dynamiek van vraag en aanbod. Bij de *Informacie* uit 1514 bleken van alle Hollandse steden alleen

39 Breen, *Rechtsbronnen Amsterdam*, 468, nr. CCCLXXXIX.

40 Dillen, *Gildewezen van Amsterdam*, 40-41, nr. 70.

41 J.P. Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800* (Amsterdam 1989) 49. Gelderblom, *Zuid-Nederlandse kooplieden*, 80.

42 Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 40-41, nr. 70.

43 Idem, 64, nr. 113.

44 Bekend is het proces dat de Middelburgse schippers tussen 1483 en 1504 voerden met hun collega's uit Bergen op Zoom. Zie W.S. Unger, *Bronnen tot de geschiedenis van Middelburg, 1217-1574* ('s-Gravenhage 1923-1931) Deel II, 381, nr. 268; idem, blz. 406, nr. 283; Idem deel III, blz. 187-188, nr. 383; idem, blz. 215-216, nr. 415.



Illustratie 2 Het lichten van zeeschepen. De kleine lichterscheppen brengen de lading de stad binnen (bron: Cornelis Antonisz, Gezicht op Amsterdam in vogelvucht (1538), Amsterdam Museum <http://hdl.handle.net/11259/collection.38011>.)

Dordrecht en Amsterdam over een aanzienlijke vloot van respectievelijk 140 en 80 binnenvaartschepen te beschikken.⁴⁵ Waar weinig Hollandse concurrentie van buiten de stad aanwezig was, was ook geen noodzaak voor concurrentiebeperkende maatregelen, zoals het voorlaadrecht.

Een ongelijke uitgangspositie

Terwijl laadrechten en -beperkingen tot in de jaren 1520 nauwelijks bestonden in Amsterdam, waren deze er wel in steden waarop Amsterdamse schippers begin zestiende eeuw voeren, zoals in de Brabantse steden Antwerpen, Brussel en Vilvoorde en in Mechelen.⁴⁶ Amsterdammers die lading naar één van deze steden vervoerden, kwamen volgeladen aan, maar moesten door het voorlaadrecht in die steden zonder

⁴⁵ Kaptein, 'Poort van Holland', 151; Lesger, *Handel in Amsterdam*, 48. Zie ook R. Fruin, *Informacie up den staet faculteyt ende gelegentheyte van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant om daerna te reguleren de nyeuwe schiltale gedaen in den jaere MDXIV* (Leiden 1866) 182 en Ketner, 'Amsterdam en de binnenvaart', 59.

⁴⁶ Kaptein, 'Poort van Holland', 151.

retourlading terugkeren. De Amsterdamse schippers dienden in 1528 bij hun eigen magistraten een klacht in. Daarop besloten de magistraten dat schippers uit Vilvoorde niet meer vrij mochten laden in Amsterdam. De gegeven reden was het wederkerigheids- of reciprociteitsbeginsel. Dat hield in dat schippers uit een stad waar Amsterdamse schippers niet vrij mochten laden, ook niet vrij mochten laden in Amsterdam.⁴⁷ Het is opvallend dat de maatregel slechts Vilvoordense schippers treft, en geen Antwerpse, Brusselse of Mechelse schippers. Vilvoorde participeerde tot de vijftiende eeuw in de Vlaamse lakenhandel. Nadat Brusselaars in 1489 (in het kader van de Vlaamse Opstand) Vilvoorde platbrandden, verslechterde haar handelspositie.⁴⁸ In de zestiende eeuw exporteerden Vilvoordenaars vooral zinkstenen, bedoeld voor dijkbouw, naar Holland. Het aannemen van scheepsladingen stenen was niet vrij – er gold een toersysteem waarvoor schippers zich tegen betaling moesten laten inschrijven.⁴⁹ Het besluit van Amsterdam richtte zich wellicht tegen dit toersysteem. Gebruikte Amsterdam Vilvoorde als proefballon om te testen of ze het voorlaadrecht op deze manier kon verwerven? Of wist Amsterdam zich kansloos tegenover de grotere Brabantse steden, waar het voorlaadrecht stevig verankerd was in vorstelijke privileges? Dit laatste was zeker het geval.

In 1547 sloot Amsterdam een akkoord met Antwerpen, om laadrechten voor haar schippers te bedingen.⁵⁰ Amsterdam probeerde deze dus niet, zoals in Vilvoorde, af te dwingen. In het akkoord was de balans tussen rechten en plichten in het voordeel van Antwerpen. Antwerpse schippers mochten in Amsterdam vrij laden – welke goederen ze wilden en naar iedere bestemming. Amsterdammers daarentegen mochten in Antwerpen slechts op hun thuishaven laden. De voor Amsterdam onvoordelige uitkomst heeft niet alleen te maken met het ontbreken van voorlaadrecht in Amsterdam, maar ook met de verschillende functies die de beide steden volgens Lesger hadden binnen de Nederlandse economische ruimte van de zestiende eeuw. Antwerpen vervulde hierin een rol als markt voor binnen- en buitenlandse handelaren. De Amsterdamse functie in dit *gateway* systeem was echter veel meer die van uitvoerhaven. Amsterdamse

47 Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 74, nr. 141.

48 J. Verbesselt, 'Het ontstaan en de ontwikkeling van de stad Vilvoorde', *Eigen Schoon en de Brabander* 33 (1950) 1-28, aldaar 23.

49 J.P. Peeters, 'Bloei en verval van de middeleeuwse stadsvrijheid Vilvoorde', *Eigen Schoon en de Brabander* 56 (1973) 56-64, 274-283, aldaar 63-64.

50 Felixarchief Antwerpen (FAA) GA4300, f24r-f25r.

schippers verzorgden een groot deel van de Antwerpse export naar het noorden.⁵¹ Antwerpen was in deze samenwerking als opdrachtgever en financier de dominante partij.⁵² Door de verplichting dat Amsterdamse schippers alleen op hun thuishaven mochten laden, kon Antwerpen de handelsstroom naar Amsterdam sturen. Omdat Amsterdamse schippers waarschijnlijk vaker in Antwerpen waren dan Antwerpse schippers in Amsterdam,⁵³ was het gemakkelijk om Antwerpse schippers meer vrijheden te geven in de Amstelstad.

Rond dezelfde tijd sloot Amsterdam ook met Middelburg een tweetal overeenkomsten. In 1539 en 1548 onderhandelden kooplieden en schippers uit beide steden samen over laadrechten in de wederzijdse havens. Evenals in Antwerpen had ook het Middelburgse voorlaadrecht een stevig juridisch fundament: in diverse processen voor de Grote Raad van Mechelen was haar voorlaadrecht bevestigd.⁵⁴ Dat gaf Middelburg een sterke uitgangspositie toen ze in de loop van het jaar 1539 met Amsterdam onderhandelde over een beurtvaartcontract. In dit contract werd afgesproken dat in Middelburg schippers uit Amsterdam en Middelburg om beurten op Amsterdam zouden varen. Voor Middelburgse schippers werd bedongen dat zij in Amsterdam altijd en op iedere haven alle 'koopmanschappen' mochten laden. De Amsterdamse schippers mochten in Middelburg alléén laden op Amsterdam.⁵⁵ Middelburgse schippers werden in dit contract dus sterk bevoordeeld. Acht jaar later, in 1547, beklagden twee Amsterdammers zich bij hun magistraten omdat een stadsgenoot door een functionaris van het Middelburgse schippersgilde was verhinderd lading in te nemen voor Amsterdamse kooplieden.⁵⁶ De Amsterdamse magistraten verzochten hierop aan hun Middelburgse collega's om een nieuw contract, waarbij ze aangaven dat het oude contract niet meer werd onderhouden. Hoewel de Middelburgse schippers aandrongen

51 Gelderblom, *Zuid-Nederlandse kooplieden*, 77-78, 83; Lesger, *Handel in Amsterdam*, 44-46; Kaptein, 'Poort van Holland', 172; Ravesteyn, *Onderzoekingen Amsterdam*, 61; J.L. van Zanden, 'Holland en de Zuidelijke Nederlanden in de periode 1500-1570. Divergerende ontwikkelingen of voortgaande economische integratie?', in: E. Aerts (red.), *Studia historica oeconomica. Liber amicorum Herman van der Wee* (Leuven 1993) 357-367, aldaar 359-363.

52 Kaptein, 'Poort van Holland', 172.

53 Antwerpen had weliswaar een schippersgilde met oude papieren, maar van veel betekenis was het niet. Zie W. Brulez, 'De handel', in: Walter Couvreur (red.), *Antwerpen in de xvi-de eeuw* (Antwerpen 1975) 110-112.

54 Zie bijvoorbeeld ARA Brussel, Archief van de GRM, nr. 803, 103.

55 Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 134-135, no. 250.

56 Unger, *Bronnen Middelburg III*, 567, voetnoot 2.

op handhaving van hun voorlaadrecht, bewilligden de Middelburgse magistraten in het verzoek. Vanaf 16 oktober 1548 mocht iedere koopman die vanuit Middelburg goederen naar Amsterdam wilde brengen, kiezen of hij een Middelburgse, een Arnemuidense (Arnemuiden viel binnen Middelburgs jurisdictie) of een Amsterdamse schipper in de arm nam. Amsterdamse schippers waren verder vrij om, wanneer ze geladen in Middelburg gekomen waren, ook weer geladen te vertrekken. Ondanks de voorzichtige voordelen voor Amsterdamse schippers werd ook in deze overeenkomst het voorlaadrecht voor Middelburgse schippers nog eens goed benadrukt.⁵⁷

Wederkerigheid en het voorlaadrecht

Vanaf 1543, toen Karel V Gelre veroverde, en Holland vanaf de Zuiderzee niets meer te vrezen had, bloeiden de handel en scheepvaart in Holland op.⁵⁸ Daarbij speelde Amsterdam als uitvoerhaven van de Nederlanden een hoofdrol. Andere Hollandse steden verzonden hun exportproducten via Amsterdam naar de markten overzee, terwijl de Amstelstad tevens fungeerde als dé invoerhaven voor het Oosterse graan, dat onder meer naar de Hollandse steden werd vervoerd. Amsterdam kreeg een dominante positie in de Oostzeehandel en was intermediair voor de West- en Zuid-Europese graanmarkten.⁵⁹

Het feit dat Amsterdammers in andere havens meer laadrestricties ontmoetten dan vreemden in Amsterdam ervoeren, staat daarmee in schril contrast. Om een gelijk speelveld voor haar schippers te creëren stelde Amsterdam het wederkerigheids- of reciprociteitsbeginsel in: vreemden kregen in Amsterdam dezelfde beperkingen als in hun thuishaven voor Amsterdammers golden. We zagen deze reactie in 1528 al tegenover schippers uit Vilvoorde, waar het nog leek op een proef. Blijkbaar was de tijd rijp voor uitbreiding van de regel. Tussen 1551 en 1553 keurde de Amsterdamse magistraat driemaal dat vreemde schippers (uit plaatsen die geregeld handelsverkeer met Amsterdam onderhielden) niet vrijer waren om in Amsterdam te laden dan de Amsterdamse schippers het waren in de plaatsen waar

57 Idem, 567-568, nr. 658.

58 Aten, *‘Als het geweld comt’*, 21; Kaptein, ‘Poort van Holland’, 152; L.H.J. Sicking, ‘De Zuiderzee en de territoriale afronding van de Nederlanden onder Karel V’, *Historisch Tijdschrift Holland* 30:3 (1998) 127-141. Zie ook: M. van Tielhof, *De Nederlandse graanhandel, 1470-1570* (Den Haag 1995) 169-184.

59 Kaptein, ‘Poort van Holland’, 159.

die vreemde schippers vandaan kwamen. Het doel van de keuren was ‘*dat deser stede poorteren by den vreemden scipperen nyet verongelyckt sullen werden*’.⁶⁰ De groeispurt die de stad in de jaren 1540 en 1550 doormaakte zal hierin een rol hebben gespeeld. Vervoer over water was een belangrijke logistieke voorwaarde voor het functioneren van de stedelijke economie. Als Amsterdamse schippers minder beperkt werden in vreemde havens, kon vervoer vanuit Amsterdam met eigen schepen plaatsvinden. De stad kreeg zo meer regie over haar logistiek én kon kooplieden in de stad zelf beter faciliteren.⁶¹

De magistraten deden hun werk grondig door bij de tweede afkondiging (in 1553) ook de vreemde *kooplieden* in het laadrecht te betrekken. Niet-Amsterdamse kooplieden waren in Amsterdam voortaan niet vrijer om lading in te laten schepen dan de Amsterdamse kooplieden dat in de havens van die vreemde kooplieden waren. De keuren bevatten nog wel een uitzonderingsclausule: tegen betaling van tien stuivers aan het binnenvaardersgilde was het voor vreemde schippers alsnog mogelijk om goederen te laden in Amsterdam, ook wanneer de Amsterdammers in de thuishaven van die vreemde schipper niet mochten laden.⁶² Blijkbaar wilde de stad haar instellingen aanpassen aan de veranderende omstandigheden, maar daarbij ruimte blijven bieden aan de behoeften verschillende economische actoren.⁶³ Daarbij waren tien stuivers een fors bedrag waardoor zeker de winst op korte afstanden verdampte.⁶⁴ De bepaling toont daarmee Amsterdams pogingen om scheepvaart in de regio naar zich toe te trekken. Dit blijkt ook uit de eerste keur van de drie (die uit 1551) waarin werd bepaald dat schippers uit dorpen benoorden Haarlem, zoals Spaarndam, Uitgeest,⁶⁵ Akersloot en dergelijke, voortaan geen goederen meer mochten laden van poorters en inwoners van Amsterdam. Het vervoer van deze goederen was voorbehouden aan de Amsterdamse

60 Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 213-214, nr. 370, met voetnoot; Laan, *Resoluties Amsterdam*, 50-51.

61 Gelderblom, *Cities of commerce*, 10.

62 Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 213, nr. 370, voetnoot.

63 North, *Institutional change*, 80-81. Zie voor een ander voorbeeld van *adaptive efficiency*: De Vries, ‘Bread in the Dutch Republic’, 112.

64 De prijs voor het lichten binnen Amsterdam was minimaal een halve stuiver in 1526, zie Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 64 nr. 113. In 1548 werd bepaald dat voor vervoer tussen Amsterdam en Middelburg 10 stuivers per vat gerekend mocht worden en dat schepen met 10-20 vaten moesten uitvaren. In het ergste geval is 10 stuivers dan 10 procent van de omzet. Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 567-568, nr. 658.

65 Bij Dillen staat in plaats van *Uuytgheest* het woord *uuytgheseyt*. Zie SAA, 5020 Archief van de Burgemeesters: privilegeboeken en keurboeken, nr. 8 keurboek E, pagina 350 (folio lxxii v oude nummering).

binnenvaartschippers. Alleen tegen betaling van de tien stuivers of wanneer er geen Amsterdamse schippers waren die de goederen van hun stadsgenoten konden of wilden vervoeren werd op deze regel een uitzondering gemaakt.⁶⁶

Er waren meer redenen waarom Amsterdam scheepvaart uit de regio verzwakte. Enerzijds konden deze dorpjes – evenals Vilvoorde in 1528 – tegenover het groeiende Amsterdam moeilijk hun rechten laten gelden. Het noorden van Holland werd in de zestiende eeuw gekenmerkt door vergaande arbeidsspecialisatie en groeiende (huis) nijverheid.⁶⁷ Voor export was het gebied afhankelijk van Amsterdam, dat zich ontwikkelde tot dé uitvoerhaven van vervaardigde nijverheidsproducten.⁶⁸ Door deze afhankelijkheidsrelatie konden vooral de kleinere buurdorpen zich moeilijk verzetten tegen de Amsterdamse poging om de scheepvaart in het noorden van Holland naar zich toe te trekken. Anderzijds zorgde de arbeidsspecialisatie voor een groeiende schippersbevolking, waardoor de concurrentie voor Amsterdammers toenam.⁶⁹ Deze concurrentiedreiging werd in de keur uit 1551 het hoofd geboden.

Ook andere handelssteden, zoals Antwerpen en Middelburg, paktten eerst hun burens aan. De meeste Antwerpse processen over het voorlaadrecht hebben betrekking op Gent en Ieper, steden die in de nabijheid van de stad lagen.⁷⁰ Ook Middelburg voerde haar processen over het recht van voorlading vooral met steden in de directe nabijheid: Bergen op Zoom, Goes, Vlissingen en Zierikzee.⁷¹ Eenzelfde patroon is ook zichtbaar bij Brussel, Gent en Mechelen, die de binnenscheepvaart in de steden om hen heen onder druk probeerden te zetten teneinde hun eigen schippers te bevoordelen.⁷² Concurrentie van de naburige steden werd het meest direct gevoeld en diende uitgeschakeld te worden.⁷³ De Amsterdamse magistraten zorgden intussen met hun

66 Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 213, nr. 370.

67 J. de Vries en A. van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 2005) 473.

68 Aten, *‘Als het gewelt comt’*, 19.

69 Kaptein, *‘Poort van Holland’*, 151.

70 Asaert, *De Antwerpse scheepvaart*, 206-208.

71 Zie bijvoorbeeld: Dekker, *Een schamele landstede*, 399-401; Unger, *Bronnen Middelburg II*, blz. 381, nr. 268; idem, deel III, blz. 187-188, nr. 383; idem, blz. 664-664, nr. 712; idem, deel II, blz. 501, nr. 342; idem, blz. 506, nr. 344; idem, blz. 507, nr. 345. ARA Brussel, GRM sententie 803, 103.

72 W. Blockmans, *Metropolen aan de Noordzee. De geschiedenis van Nederland 1100-1560* (Amsterdam 2010) 280-281.

73 Zie Sicking en Neele, *‘The goodlyest haven’*, 375-377, en Aten, *‘Als het gewelt comt’*, 61.

instituties niet alleen voor een sterker binnenvaardersgilde, maar ook voor groei van de vloot: tussen de jaren 1531 en 1574 migreerden – aangelokt door de kansen in Amsterdam en anderzijds door Amsterdam belemmerd om hun werk vanuit hun thuisstad uit te oefenen – niet minder dan 256 binnenvaartschippers uit het noorden van Holland naar de Amstelstad.⁷⁴ De lage prijs van het poorterschap zal daarbij geen belemmering zijn geweest.⁷⁵ Door het voorlaadrecht in andere steden waren schippers vaak verplicht naar hun eigen haven terug te varen. Waar veel schepen uitvoeren, kwamen ook veel schepen terug, en zo breidde Amsterdam voor vreemde kooplieden meteen haar aanbod aan binnenvaartschepen uit.

Onder deze omstandigheden begon Amsterdam haar voorlaadrecht toe te passen bij schippers uit steden in de omgeving. In de jaren 1550 en 1560 blijkt het verschillende malen voorgekomen te zijn dat in de haven van Amsterdam aan vreemde schippers de lading ontzegd is – steeds aan schippers uit de buurt, zoals die van Haarlem (in 1557)⁷⁶ en die van Alkmaar (voor en in 1566).⁷⁷ Amsterdam probeerde hiermee duidelijk het recht van voorlading en aflegging te realiseren. In het kielzog van de economische groei in de eerste helft van de zestiende eeuw ontwikkelde Amsterdam namelijk de commerciële dienstverlening die volgens Gelderblom cruciaal was voor de latere handelsmogelijkheden van de stad.⁷⁸ Onderdeel van die commerciële sector was een al maar uitdijende vloot.⁷⁹ Al eerder zagen we dat Amsterdam in 1514 beschikte over zo'n 80 binnenvaartschepen.⁸⁰ Cijfers over de ontwikkeling van deze vloot in de loop van de eeuw ontbreken. De gestage groei van de Amsterdamse handelsvloot (rond 1530 voeren er 200 tot 300 Amsterdamse zeeschepen rond, en rond 1560 waren dit er 600 tot 800)⁸¹, de hierboven waargenomen toevoer van binnenvaartschippers in dit tijdvak én de opkomst van

74 Boschma-Aernoudse, *Edam en de Zeevang*, 280.

75 Tot 1600 kostte het poorterschap tot zo'n acht gulden, terwijl op overtreding van de laadregels drie gulden boete stond. Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, XII-XIII.

76 ARA Brussel, GRM, Beroepen uit Holland, dossier 537.

77 Bij een keur in 1578 tegen de schippers van Alkmaar werd een vonnis uit 1566 geraadpleegd. In dit vonnis, waarin een Alkmaarse schipper werd onderworpen aan het recht van voorlading in Amsterdam, werd melding gemaakt van nog twee oudere gelijksoortige sententies. Zie Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 401, nr. 651.

78 Gelderblom, *Zuid-Nederlandse kooplieden*, 82.

79 Kaptein, 'Poort van Holland', 173.

80 Ibid., 151; Lesger, *Handel in Amsterdam*, 48; Zie ook Fruin, *Informacie MDXIV*, 182.

81 Gelderblom, *Zuid-Nederlandse kooplieden*, 82. Zie ook Van Tielhof, *Nederlandse graanhandel*, 106-107.

gespecialiseerde binnenschippersgilden⁸² doen ons vermoeden dat ook de binnenvaart deelnam aan de economische opwas van de stad.⁸³ Waarschijnlijk maakte niet alleen de Amsterdamse vloot zo'n groei door: in heel Holland zullen meer schepen gebouwd zijn, al ontbreken daarvoor gegevens.⁸⁴ De groeiende economie bood de schippers enerzijds kansen: er kwam meer vraag naar scheepsruimte. De toenemende concurrentie perkte deze kansen weer in: het aanbod groeide met de vraag mee. Door voorlaadrecht te laten gelden tegenover schippers uit andere steden, probeerden de magistraten greep te houden op de groeiende scheepvaart. Tegelijkertijd trachtten ze het aandeel van de Amsterdamse schippers hierin te vergroten.

Die poging bleek te ambitieus en strandde bij de rechter, toen Amsterdamse schippers in 1557 probeerden een Haarlemse schipper het laden te beletten. De door Van Delft beschreven casus die zich hieruit ontvouwde, geeft een gedetailleerde illustratie van de manier waarop hogere overheden omgingen met de Amsterdamse poging om het voorlaadrecht af te dwingen.⁸⁵

Wat was er gebeurd? Een Haarlemse schipper had in Amsterdam een vracht geladen met bestemming Antwerpen. Een aanwezige Amsterdamse schipper meende dat hij recht op de lading had en legde de Haarlemmer af: hij liet de lading in zijn eigen schip overladen. Daarmee maakte hij een inschattingsfout, want de Haarlemmer activeerde zijn thuisfront en liet de Amsterdamse schipper bij het passeren van Haarlem arresteren. Amsterdam reageerde hierop met gijzelnemingen. De ruzie draaide uit op een aanklacht bij het Hof van Holland. Tijdens het proces verklaarden Haarlemse schippers dat zij in Amsterdam altijd vrij op iedere haven hadden mogen laden. De Amsterdammers ontkenden dit en stelden dat ze altijd al vreemde schippers hadden afgelegd. Ze verwezen daarbij naar de keur uit 1551 en redeneerden dat ze Haarlemmers af mochten leggen omdat ze (naar eigen zeggen) zelf in Haarlem ook niet vrij mochten laden. Ook rechtvaardigden ze het voorlaadrecht door erop te wijzen dat Amsterdam meer schippers had dan Haarlem. Tot slot gaven de Amsterdammers aan dat het voorlaadrecht vooral werd toegepast in slappe tijden, dus wanneer

82 Van Eeghen, *Inventarissen*, 40-44, 52-55, 100, 120.

83 Zo ontwikkelde Amsterdam zich in de jaren 1540-1550 tot de belangrijkste doorvoerhaven van graan richting Zuid- en West-Europa. Kaptein, 'Poort van Holland', 159-160.

84 Kaptein, 'Poort van Holland', 172.

85 Zie Van Delft, 'Ist schip van Haarlem'.

het scheepsaanbod groter was dan de vraag.⁸⁶ Het Hof van Holland ging hierin mee en wees op 5 februari 1558 Amsterdam het gelijk toe. Daarop gingen de Haarlemmers, die stellig ontkenden ooit een Amsterdammer te hebben afgelegd, in beroep bij de Grote Raad van Mechelen. Na een slepende rechtsgang met inventarisaties van het recht van voorlading bij alle belangrijke Hollandse en Zeeuwse steden kwam de Grote Raad op 8 juli 1570 tot de conclusie dat de Haarlemse schippers altijd vrije lading mochten hebben in Amsterdam, omdat de stad afdoende had aangetoond dat vreemde schippers in Haarlem ook altijd vrij mochten laden.⁸⁷ De hoogste Nederlandse rechter gaf ruimte aan het wederkerigheidsprincipe, maar liet Amsterdamse aanspraken op het voorlaadrecht stranden. De stad werd onvoldoende autonoom geacht om het voorlaadrecht in te stellen en de markt voor schippersdiensten om eigenbelang te beperken.

Het privilege

De Amstelstad kreeg echter juist rond die tijd een belangrijke troef in handen. Op 5 december 1571 werd door de koning vanuit Spanje een privilege aan de stad verstrekt. Filips II gaf erin te kennen dat de Amsterdamse binnenvaarders, wanneer ze voor *'den selver prys ende loon'* en met *'een scip soe goet als die vreemde scipper'* wilden varen, vóór die *'uytheemschen ofte vreemden scipper geprefereert'* zouden moeten worden en de *'voorlaedinge vande selve vracht'* zouden moeten krijgen.⁸⁸

Het privilege is afgegeven op advies van de president van het Hof van Holland, dat in 1558 Amsterdam het voorlaadrecht toewees, maar zijn vonnis in 1570 vernietigd zag door de Grote Raad van Mechelen. Het privilege blijkt echter geen ingang te hebben gevonden. Het wordt niet of nauwelijks genoemd in bronnen en secundaire literatuur.⁸⁹ Men zou verwachten dat een belangrijk privilege als dit in alle latere rechtsgangen en privilegeboeken zou worden aangehaald, maar dat is bij dit privilege niet het geval. Miste het rechtsgeldigheid? Op 14 januari 1572 besloot de vroedschap dat de Amsterdamse gedeputeerden, na de eerstvolgende dagvaart voor de Staten, bij het Hof van Holland zouden solliciteren om 'attache' te krijgen op het privilege: de gedeputeerden

86 Van Delft, 'Ist schip van Haarlem', 146.

87 Ibid., 145-149.

88 De Haen, *Recueil van willekeuren*, f223r.

89 Zie alleen Diederiks, 'Amsterdamse binnenvaartpolitiek', 115.

zouden het privilege indienen bij de Staten en als die oordeelden dat het rechtsgeldig was, zou het gepubliceerd worden.⁹⁰ Het ontbreken van dit privilege in de latere verdedigingen van het Amsterdamse recht van voorlading doet vermoeden dat het privilege niet werd gepubliceerd en daarna dus ook niet in werking is getreden.

Soms worden instellingen gevormd door toevallige gebeurtenissen (*stochastische schokken*) en daarmee samenhangende pad afhankelijkheid waarop bestuurders geen invloed kunnen uitoefenen.⁹¹ Die verklaring is ook hier goed mogelijk. Waarschijnlijk is het privilege niet gepubliceerd voor de val van Den Briel op 1 april 1572. Toen de Nederlandse Opstand zich vervolgens als een olievlek over de Nederlanden uitbreidde, kwam Amsterdam door haar trouw aan de Spaanse koning in een economisch isolement. Nadat de stad zich in 8 februari 1578 alsnog aansloot bij de Opstand, was het momentum al lang voorbij – nu kon Amsterdam niet meer op de proppen komen met een onbekend privilege van de vorst waartegen de Nederlanden in opstand waren. Het omgekeerde was het geval. In september 1578 besloten de Staten van Holland dat ‘*om alle vriendschap ende eendrachtigheyt*’ (het was tenslotte oorlog) geen enkele schipper meer mocht worden afgelegd. Alleen Dordrecht, dat beschikte over goede privileges, werd van dit besluit uitgezonderd. Het Amsterdamse privilege werd niet genoemd en naar haar protesten werd niet geluisterd.⁹² Amsterdam had geprobeerd via de geëigende juridische wegen voorlaadrecht te verkrijgen, maar was daar door een onvoorziene politieke schok en in een veranderd politiek landschap niet in geslaagd.

Wederrechtelijk voorlaadrecht

In de zestiende eeuw fungeerde Amsterdam binnen de Nederlandse economische ruimte als in- en uitvoerhaven, maar liepen de belangrijkste informatie-, geld- en goederenstromen viar Antwerpen, de belangrijkste handelsstad in de Lage Landen. De Opstand bracht hier verandering in. Toen in de jaren 1580 de grens zich begon af te tekenen, bleek Antwerpen zich aan de Spaanse kant te bevinden, terwijl Amsterdam zich intussen bij de Opstand geschaard had. De vloot van de Opstandige partij bemoeilijkte handel met Antwerpen

90 Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 377, nr. 600.

91 Ogilvie, “Whatever is, is right”, 658.

92 Van de Wall, *Handvesten*, deel VI, 1398-1399.

ernstig, en Amsterdam nam haar functie als belangrijkste *gateway* in de Nederlanden over. De stad kwam tot bloei. Juist in deze tijd kreeg het voorlaadrecht in Amsterdam definitief gestalte.

Daar is veel moeite voor gedaan. Gedurende de jaren dat de stad zich nog niet bij de Nederlandse Opstand had aangesloten, verkeerde ze in een betrekkelijk isolement. Omdat de Amsterdamse schippers slechts mochten varen op andere steden uit het Spaanse kamp,⁹³ verloor de claim op het recht van voorlading aan betekenis. Zodra de Amstelstad zich in februari 1578 met de Satisfactie aansloot bij de Opstand en zich van haar isolement bevrijdde,⁹⁴ probeerden Amsterdamse schippers op de volgende manier aanspraak te maken op het voorlaadrecht: Aan de Amsterdamse kaden eisten zij voorrang bij het innemen van vracht. Vreemden die toch laadden, sleepten zij voor het Amsterdamse gerecht. Het gerecht stelde haar eigen schippers in het gelijk. Toen de stad machtig genoeg was, vaardigden de Amsterdamse magistraten keuren uit waarmee het recht van voorlading juridisch werd onderbouwd. Vervolgens verdedigden ze hun vermeende voorlaadrecht in processen voor het Hof van Holland⁹⁵ en de Hoge Raad van Holland en Zeeland⁹⁶ wanneer ze erop werden aangevallen door andere steden.

Een voorbeeld van deze gang van zaken zien we bij een proces tegen Alkmaar. Binnenvaarders uit Alkmaar wilden goederen naar een andere plaats dan hun thuisstad vervoeren. Amsterdamse schippers claimden de lading en spanden (op 3 juli 1578) een proces aan voor de Amsterdamse schepenbank.⁹⁷ De Amsterdamse magistraten stelden hen in het gelijk. Ze bepaalden dat alleen schippers die geladen gekomen waren, lading terug mochten innemen, en dan alleen als ze op hun eigen haven laadden.⁹⁸ De rechters baseerden hun uitspraak op eerdere vonnissen, waaronder één uit 1566. Daarmee sloot Amsterdam aan bij de situatie voor de Opstand en ging ze voorbij aan het vonnis van de Grote Raad van Mechelen, die in 1570 Amsterdam het voorlaadrecht ontzegde. Voor de Alkmaarders was Amsterdams vonnis bijzonder ongunstig. Alkmaar importeerde meer uit Amsterdam dan ze ernaar exporteerde.⁹⁹

93 Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 390, nr. 627.

94 Toen Amsterdam zich aansloot bij de Opstand, herkreeg ze haar positie als handelsstad voor onder meer de graanhandel weer terug. J.G. Dillen, *Van rijkdom en regenten. Handboek tot de economische en sociale geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek* ('s-Gravenhage 1970) 44.

95 Zoals in processen met Alkmaar, Delft en Haarlem, zie verder in de tekst.

96 Zoals in het proces met Gouda, zie verder in de tekst, en voetnoot 110.

97 Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 401, nr. 651.

98 Ibid.

99 Aten, *“Als het geweld komt”*, 62.

Door het voorlaadrecht mochten Alkmaarse schippers niet eens alle goederen met bestemming Alkmaar vervoeren: dat mocht alleen wanneer ze geladen in Amsterdam gekomen waren. Amsterdammers die het overschot aan goederen naar Alkmaar vervoerden, wilden daar natuurlijk wel lading innemen naar Amsterdam, wat leidde tot minder lading voor Alkmaarders. Wellicht verzochten ze in 1580 met deze reden om (tegen betaling van tien tot twintig stuivers aan het Amsterdamse schippersgilde) alsnog op andere havens dan hun thuishaven te mogen laden.¹⁰⁰ De Alkmaarders refereerden daarbij impliciet aan de Amsterdamse keur uit 1551, waarin deze uitzonderingsclausule was opgenomen. De Amsterdamse magistraten gebruikten het moment om de optie te heroverwegen en wonnen daarvoor advies bij de leden van het schippersgilde in plaats van zelf een besluit te nemen. De binnenvaarders waren op zichzelf geen machtsfactor om rekening mee te houden, maar ze faciliteerden de groeiende handel van Amsterdam en hun advies deed ertoe.¹⁰¹ Wanneer de schippers de Alkmaarders hun zin gaven, dan zouden ze daarmee hun voorlaadrecht – mét de uitzonderingsclausule – bevestigen. Hielden ze vast aan hun eigen strenge interpretatie van het voorlaadrecht, dan was er kans op allerlei rechtszaken die het prille voorlaadrecht konden bedreigen. De schippers wilden geen concessies doen aan hun voorlaadrecht. Alkmaar kreeg nul op het rekest en stuurde in 1579, 1580 en 1585 gedeputeerden met klachten over het Amsterdamse voorlaadrecht naar Statenvergaderingen en uiteindelijk zelfs naar het Hof van Holland.¹⁰²

Amsterdam verankerde het voorlaadrecht intussen in de stedelijke wetgeving. Al sinds 1551 was bepaald dat schippers uit buurdorpen afgelegd konden worden, maar nu wilde de stad een keur waarmee *alle* vreemde schippers aan het recht van voorlading konden worden onderworpen. Twee jaar na de Satisfactie, in 1580, achtten de Amsterdamse magistraten hun positie stevig genoeg om met keuren het recht van voorlading ten opzichte van alle mogelijke schippers te claimen.¹⁰³ In korte tijd werd de claim vier keer (in 1580,¹⁰⁴ 1581,¹⁰⁵

¹⁰⁰ Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 413, nr. 675.

¹⁰¹ Ketner, *Handel en scheepvaart*, 187.

¹⁰² Aten, *‘Als het gewelt comt’*, 62. Zie daarbij in het bijzonder voetnoot 162.

¹⁰³ Noordkerk, *Handvesten Amstredam V*, 1254; Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 243, nr. 418.

¹⁰⁴ Als additief bij de keur uit 1551. Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 214, nr. 370, voetnoot.

¹⁰⁵ *Ibid.*, 418, nr. 687, voetnoot.

1583¹⁰⁶ en 1593¹⁰⁷) herhaald. In totaal is het Amsterdamse recht van voorlading dus vijfmaal verordend. Daardoor werd het voor anderen niet minder discutabel, al wilde Amsterdam anderen doen geloven dat het al meer dan honderd jaar voorlaadrecht hanteerde.¹⁰⁸ Na 1580 is het Amsterdamse voorlaadrecht zeker viermaal aangeklaagd bij gewestelijke of bovengewestelijke gerechtshoven. Schippers uit Alkmaar (begin jaren 1580)¹⁰⁹ Gouda (1587-1588)¹¹⁰, Delft (1589-1595)¹¹¹ en Haarlem (1596-1597)¹¹² stapten naar de Hoge Raad (Gouda)¹¹³ en naar het Hof van Holland (Alkmaar, Delft en Haarlem)¹¹⁴ om de Amsterdamse beperkingen van de vrije lading aan te vechten. Alleen in de zaak tegen Gouda is ons een vonnis bekend. Hoewel Amsterdam beargumenteerde dat het voorlaadrecht een interne aangelegenheid was waarover de magistraten zelf keurrecht hadden,¹¹⁵ wees de Hoge Raad deze claim op het voorlaadrecht af.¹¹⁶

106 Noordkerk, *Handvesten Amstelredam V*, 1205-1207; P.H. Dronsberg, *Keuren en Ordonnantien op het Groot Binnenlandsvaarders en Buitenlandsvaarders Gild* (Amsterdam 1794) 12, artikel 12; Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 434, nr. 708, voetnoot.

107 Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 494-496 nr. 819; Noordkerk, *Handvesten Amstelredam V*, 1207.

108 Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 451 nr. 742.

109 Aten, *“Als het gewelt comt”*, 62. Zie daarbij voetnoot 162.

110 Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 451-460, nr. 742; 461-462, nr. 746; 463-464, nr. 50; 466-468, nr. 757; 466-468, nr. 757; 466, nr. 755; 466-468, nr. 757; 466-468, nr. 757; 468, noot 1.

111 De zaak tegen Delft is het resultaat van mishukte onderhandelingen van de kant van Delft om vrij laadrecht in Amsterdam te krijgen. De onderhandelingen begonnen op 19-07-1589 met een eis van Delft. Toen de onderhandelingen voor Delft niet de verwachte uitkomsten opleverden, stapte de stad in december 1589 naar het Hof van Holland. Zie Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 471, nr. 769; 477, nr. 775; 476-477, nr. 774; 478, nr. 777; 514 nr. 852; 517-518, nr. 859.

112 Dillen, *Resoluties Amsterdam*, 529-530, nr. 882; 531-533, nr. 884; 538-540, nr. 899; 540-541, nr. 900.

113 De Hoge Raad was binnen de verenigde gewesten na het Plakkaat van Verlatinghe (26-07-1581) ingesteld als vervanger van de Grote Raad van Mechelen. Omdat de Hoge Raad niet door alle gewesten werd erkend, was haar rechtsmacht beperkt. Zie C.M.O. Verhas, *De beginjaren van de Hoge Raad van Holland, Zeeland en West-Friesland* (Den Haag 1997) 32-33.

114 Het Hof van Holland, dat in de middeleeuwen zowel een politieke als rechterlijke functie had, werd na 1572 door Willem van Oranje omgevormd tot de (voorlopige) hoogste juridische autoriteit van het gewest Holland. Doordat Holland zich niet aan de Hoge Raad onderwierp, bleef het Hof van Holland die functie ook na 1581 behouden. Verhas, *De beginjaren*, 32. In de zaak tussen Haarlem en Gouda wordt naar het Hof verwezen als ‘Hof Provinciaal’, maar dit moet hetzelfde hof geweest zijn. Het Hof van Holland had namelijk de provinciale rechtspraak op zich genomen, terwijl de Hoge Raad zich als bovengewestelijk instituut boog over appelzaken. Andere hogere rechtbanken waren er niet. Zie M.-Ch. le Bailly en C.M.O. Verhas, *Hoge Raad van Holland, Zeeland en West-Friesland* (1582-1795) (Hilversum 2006) 12.

115 Dillen, *Gildewezen Amsterdam*, 451-460, nr. 742.

116 Ibid., 463-464, nr. 746 en 750.

In antwoord hierop maakte Amsterdam een stap die haaks staat op het protest van tien jaar daarvoor (zie hierboven). Op 25 juni 1588 stelde de stad in de Staten voor dat alle voorlading zou stoppen en alle afleggingen ongedaan zouden worden gemaakt.¹¹⁷ Dat lijkt vreemd voor een stad die haar schippers steeds steunde in het verkrijgen en afdwingen van het voorlaadrecht. Wellicht schatten de magistraten de kansen voor het Amsterdamse voorlaadrecht laag in en wilden ze dan maar een gelijk speelveld voor alle schippers in heel Holland. Waarschijnlijk is die *'generaele ladinghe'* in heel Holland en Zeeland niet doorgegaan, want het procederen ging verder. Daarbij was de kans op een voor Amsterdam gunstige uitspraak klein. Amsterdam wilde het daarom in de processen tegen Delft en Haarlem nadrukkelijk niet tot een vonnis laten komen. De vroedschap was *beducht* [...] *dat hetselfde tot nadeel deser stede zoude mogen afflopen*, dus een verdere verzwakking zou betekenen van de Amsterdamse claim op het voorlaadrecht.¹¹⁸ De stad was vooral bang voor precedentwerking: *zoe alsulcx tot kennisse van den anderen steden mochten kommen, dat zyhyden gelycke vryheyt als die van Haerlem souden willen pretenderen ende genyeten*.¹¹⁹

Het genoemde laadconflict met Haarlem uit 1597 vormt een goede illustratie voor deze zorg. Het ging bij deze zaak niet direct om voorlading, maar kon daar wel negatieve invloed op hebben. Sinds jaar en dag mochten schippers in Amsterdam – zowel Amsterdammers als vreemden – slechts lading innemen van één bevrachter, waarna ze direct moesten uitvaren, tot *gerieff* van de koopman.¹²⁰ Schippers die bleven wachten op meer ladingen van andere kooplieden, waren in overtreding en werden gearresteerd. Zo ook de Haarlemse Ghijsbert Alberts, die in april 1596 voor drie bevrachters lading van Amsterdam naar Zeeland wilde brengen. De Haarlemse vroedschap vond deze arrestatie disproportioneel en dreigde Amsterdam middels een notariële aanzegging met een proces als Ghijsbert niet zou worden vrijgelaten en schadeloos gesteld.¹²¹ Daarmee eiste Haarlem *de facto* meer rechten voor haar schippers op in Amsterdam dan Amsterdamse schippers er zelf hadden. De Amsterdamse vroedschap verklaarde zich dan ook bereid om haar burgers in een proces met raad en daad te

¹¹⁷ Ibid., 465, nr. 753.

¹¹⁸ Voor Delft, zie Dillen, *Gildewezene Amsterdam*, 517-518, nr. 859. Voor Haarlem, zie ibid., 538-540, nr. 899.

¹¹⁹ Ibid., 540, nr. 899.

¹²⁰ Volgens argumentatie van de stad Amsterdam, Dillen, *Gildewezene Amsterdam*, 532, nr. 884.

¹²¹ Ibid., 529-530, nr. 882.

willen bijstaan.¹²² In de vroedschapskamer bleek toen dat verschillende leden beducht waren voor een negatief vonnis waardoor ook andere steden Amsterdam op haar laadrecht kunnen aanvallen en daarmee het voorlaadrecht zouden kunnen aantasten. Om een vonnis te voorkomen besloten de magistraten het laadrecht voor iedereen aan te passen zodat Haarlem tevredengesteld zou worden. Voortaan mochten schepen in Amsterdam niet door één of twee, maar door wel drie of vier kooplieden bevracht worden.¹²³ Enerzijds lijkt dit een zwakgebod, anderzijds toont het de motivatie van de magistraat om het voorlaadrecht – met wat cosmetische aanpassingen – stand te doen houden. Met succes. Zeker in de eerste twee decennia van de volgende eeuw zou het voorlaadrecht in Amsterdam blijven bestaan, en zelfs tot 1660 hadden de Amsterdamse binnenvaarders regie over wie in de stad mocht laden.¹²⁴

Conclusie

Steden die in de late middeleeuwen en de vroegmoderne tijd geconfronteerd werden met het recht van voorlading en aflegging, hadden twee keuzes. De eerste keuze was een principiële afwijzing van het voorlaadrecht. De hoop was dan dat schippers uit de stad die het voorlaadrecht niet hanteerde, zich elders ook niet aan het voorlaadrecht hoefden te houden. De tweede keuze was juist het zelf instellen en handhaven van het voorlaadrecht. Steden die dit deden, hadden een machtsmiddel tegenover het voorlaadrecht elders én hielden meer controle over de binnenvaart. Haarlem (gelegen aan de drukbevaren route binnen-dunen) koos de eerste optie. Doordat de passerende schippers in Haarlem vrij mochten laden, beargumenteerde Haarlem dat haar schippers dan ook overal vrij mochten laden, en in ieder geval tegenover Amsterdam kreeg ze daarin van de hoogste rechters gelijk.

Amsterdam koos (zonder daar een privilege voor te hebben) de tweede optie. Tussen 1473 en 1600 probeerde de stad het voorlaadrecht in te zetten om verschillende doelen te bereiken. In eerste instantie zette de stad deze instelling in om hegemonie over de directe omgeving te krijgen. Door economische neergang in Holland in de late vijftiende eeuw verloor het voorlaadrecht aan betekenis, maar vanaf de jaren

¹²² Ibid., 531-533, nr. 884.

¹²³ Ibid., 538-540, nr. 899.

¹²⁴ Zie voor verschillende keuren uit 1617, 1621, 1622 en 1660: Noordkerk, *Handvesten Amstelredam*, 1207-1208.

1520 bleek dat Amsterdamse schippers binnen de stad concurrentie ondervonden van vreemde schippers en buiten de stad belemmerd werden door het voorlaadrecht. De stad formuleerde hier verschillende antwoorden op. Ze probeerde haar schippers in de jaren 1540 in een betere positie te brengen door onderhandelingen met andere steden, maar maakte al vanaf 1528 (tegen Vilvoorde) in toenemende mate gebruik van haar economische overwicht om voorlading af te dwingen. Eerst tegenover dorpen en kleine steden, vanaf de jaren 1550 ook tegen grotere steden als Alkmaar, Haarlem en Gouda. Toen deze de hulp inriepen van gewestelijke en bovengewestelijke gerechtshoven, probeerde Amsterdam met wisselend succes door procederen en onderhandelen haar voorlaadrecht te beschermen. Zo verkreeg ze in 1571 een privilege van de vorst, dat waarschijnlijk na de onvoorziene val van Den Briel en de daarop volgende verwikkelingen (Amsterdam koos de koningszijde) ongeldig is gebleven. Nadat de stad zich in 1578 bij de Opstand aansloot probeerde ze (ondanks politieke tegenwind) door brutaal afdwingen en handig manoeuvreren het voorlaadrecht te bestendigen. Afgaande op berichten uit de Amsterdamse haven, processen voor verschillende rechters en verschillende keuren lijkt dit tot zeker in de jaren 1620, misschien zelfs tot 1660, gelukt.

Verschillende belangengroepen profiteerden op verschillende manieren van het Amsterdamse voorlaadrecht. De eersten die belang hadden bij deze instelling waren de schippers. Zij bleken zich te storen aan voorlaadrecht elders, maar waren in Amsterdam geneigd het voorlaadrecht zo streng mogelijk te handhaven. Daarvoor maakten ze zelfs bestaande uitzonderingsclausules (vreemden mochten tegen betaling van 10 stuivers alsnog laden) teniet. Dat de gildeleden hun aandeel in de economie zo groot mogelijk wilden maken, strookt met het betoog van Ogilvie. Tegelijk stelt Ogilvie dat de opkomst van Amsterdam te maken had met de neergang van gilden, maar het voorlaadrecht won juist aan betekenis in tijden van economische groei. Daarvóór was er door economische neergang in de overgang van de vijftiende naar de zestiende eeuw weinig concurrentie voor de grote Amsterdamse vloot. Er was toen ook geen behoefte aan een instelling zoals het voorlaadrecht. Dat het voorlaadrecht vanaf de jaren 1550 voor schippers profijtelijk was, blijkt ook uit het feit dat schippers uit andere steden poorter wilden worden. Zo konden ook zij profiteren van de ladingen die in Amsterdam te vergeven waren.

Ook de magistraten van Amsterdam toonden (door hun ijver het voorlaadrecht in te stellen en te handhaven) belang bij de institutie.

Meestal gold de wetmatigheid dat schippers die ergens geconfronteerd werden met het voorlaadrecht, alleen retourladingen op hun eigen stad mochten innemen. Amsterdam probeerde al op verschillende manieren goederen-, diensten-, geld- en informatiestromen door de stad heen te leiden, onder meer door zeeschepen die deels in handen waren van Amsterdammers verplicht in de Amstelstad te laten aanmeren. Vanaf halverwege de zestiende eeuw gebruikte zij daar ook het voorlaadrecht voor. Doordat Amsterdam de belangrijkste doorvoerhaven van de Nederlanden werd, liepen veel verkeersstromen naar- en van de stad. Door haar eigen schippers voorlading te geven, had de stad controle over deze verkeersstromen. Sommige productiecentra exporteerden meer dan ze importeerden, zoals Alkmaar. Voor deze export leunden steden zwaar op Amsterdam. Aangezien schippers uit die plaatsen door het voorlaadrecht niet zomaar op andere havens mochten laden en Amsterdammers wel in het vervoer op die steden participeerden, creëerde het voorlaadrecht een overwicht voor het Amsterdamse schippersgilde. Het voorlaadrecht was daarom (zeker in de regio om Amsterdam) een machtsmiddel dat ingezet werd bij interstedelijke rivaliteit. Dit sluit aan bij de stelling van Sicking en Neele dat faciliteiten, zoals schippersdiensten en havenkranen, middelen waren waarmee (buur)steden elkaar beconcurrerden. Tot slot trok het geprivilegieerde schippersgilde nieuwe poorters aan, die zorgden voor versterking van het Amsterdamse scheepvaartbedrijf.

Met betrekking tot het voorlaadrecht vormden ook kooplieden een belangrijke belangengroep. Zij waren immers de eigenaars van de lading waar het allemaal om ging. Op de stelling van Gelderblom dat steden hun instellingen aanpasten aan de belangen van kooplieden lijkt het simpele antwoord dat belangen van kooplieden door het voorlaadrecht werden geschaad. Amsterdamse kooplieden klaagden in 1548 in Middelburg dat ze daar geen Amsterdammers mochten inhuren, en in 1553 werd het wederkerigheidsprincipe met zoveel woorden tegen kooplieden afgekondigd. Tegelijkertijd moet het voorlaadrecht in Amsterdam ook voor kooplieden voordelen hebben gehad. Het zorgde voor een groeiende scheepvaartnijverheid in Amsterdam. (Vreemde) kooplieden die zich in Amsterdam vestigden, konden zodoende voor het vervoer van hun goederen beschikken over een vitaal schippersgilde onder toezicht van het stadsbestuur.

Het voorlaadrecht blijkt niet (zoals decennialang het beeld was) een tussenvorm te zijn geweest in de evolutie tussen wilde vaart en beurtvaart, maar een instelling die met veel omzichtigheid werd

ingesteld en op verschillende momenten tegemoetkwam aan een scala van belangen in de snelst groeiende stedelijke economie in de Nederlanden van de late zestiende eeuw.

Over de auteur

JaapJan van Zwieten (1993), behaalde zijn bachelor *Geschiedenis* en de master *History: Europe, 1000-1800* aan de Universiteit Leiden. Hij volgde tevens de opleiding voor leerkracht basisonderwijs aan Driestar educatief in Gouda. De Koninklijke Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen kende hem in 2020 de Jan Brouwer Scriptieprijs voor geschiedenis toe voor zijn masterscriptie over het voorlaadrecht. Aan de Faculteit der Rechtsgeleerdheid van de Vrije Universiteit Amsterdam bereidt hij een proefschrift voor over dit onderwerp.

E-mail: jjvan.zwieten@vu.nl

