

De gefragmenteerde stad

Grootstedelijke vraagstukken

God zelf schiep de eerste tuin, maar Kaïn, de eerste moordenaar in de mensheidsgeschiedenis, stichtte de eerste stad.¹ Of het daardoor komt weet ik niet, maar het is een feit dat steden door de tijden heen zijn afgeschilderd als plaatsen van alle kwaad. En ook tegenwoordig zijn er heel wat aanknopingspunten voor een sombere beschouwing over de stad. Zo is er een positief verband tussen gemeentegrootte en werkloosheid: hoe groter de gemeente, hoe hoger globaal genomen het bruto werkloosheidscijfer. En: hoe groter doorgaans ook de langdurige werkloosheid, dat wil zeggen, het aantal niet-werkende werkzoekenden dat langer dan drie jaar staat ingeschreven (ISEO 2001).

Die werkloosheid kan tot armoede leiden. En daarom is ook armoede in belangrijke mate een stedelijk fenomeen. Armoede is ruimtelijk geconcentreerd in steden, en daar weer in bepaalde buurten (vgl. Tesser et al. 1995; Engbersen & Snel 1997).

Ook als het gaat om criminaliteit, is er een positief verband tussen inwonertal en het vóórkomen van criminaliteit. Gevoelens van onveiligheid speelden en spelen dan ook een rol in het proces van suburbanisatie dat steden in de twintigste eeuw in een snel tempo deed leegstromen (Burgers 2001a). In een onderzoek van het begin van de jaren negentig naar de redenen die mensen gaven om de stad New York te verlaten, gaf bijna de helft van de ondervraagden als antwoord dat criminaliteit en gevoelens van onveiligheid het belangrijkste waren (Nivola 1999).

* Dit is een sterk ingekorte versie van een tekst die onder dezelfde titel verschijnt bij uitgeverij Boom, Amsterdam. Een nog verder ingekorte tekst dan de onderhavige werd op 26 oktober 2001 door de auteur uitgesproken als openbare les bij zijn aanvaarding van het ambt van hoogleraar Grootstedelijke Vraagstukken aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

¹ 'God the first garden made, the first city Cain,' schreef de zeventiende-eeuwse Engelse dichter Andrew Marvell. Geciteerd in: Rykwert 2000.

En als we het hebben over de problematische kanten van de stad, moeten we het natuurlijk ook hebben over minderheden en migranten. De inpassing van migranten en hun nakomelingen is in Nederland inmiddels betiteld als een drama (Scheffer 2000). Dat veronderstelde drama speelt zich vooral af in de steden. Misschien is de problematiek van migranten en minderheden wel het meestgebruikte thema wanneer het gaat om negatieve beschouwingen over grote steden.

Het fascinerende van de grote steden evenwel is dat er de laatste decennia ook steeds meer positieve zaken mee verbonden worden. Men zou zelfs zover kunnen gaan te zeggen dat de stad in de mode is. Of het nu gaat om bezoekers-aantallen van allerhande manifestaties, de vraag naar luxe appartementen, het aantal terrassen en horecagelegenheden, de prijzen per vierkante meter in centrale winkelstraten, de waarde van onroerend goed in het algemeen, architectonische vernieuwing en uitbundigheid, het betreft allemaal maatstaven die laten zien dat de steden in trek zijn.

Hoe moeten we deze twee gezichten van de stad duiden? Wat is de relatie tussen beide? In de wereld van het beleid, of dat nu om de centrale of lokale overheid gaat, stuit men vaak op de idee dat de positieve ontwikkelingen mogelijkheden bieden om de problematische kanten van de stad te verzachten. In de praktijk van het stedelijk beleid komt die gedachte in verschillende vormen terug. Bijvoorbeeld in de bouw van duurdere woningen in arme wijken. De komst van hogere-inkomensgroepen in achterstandswijken zou die wijken meer leefbaar maken doordat die groepen voor meer bestedingen zorgen en een grotere betrokkenheid zouden hebben bij het beheer van de wijk waarin zij wonen. Ook in recente sociaal-wetenschappelijke benaderingen van de stad vinden we de gedachte terug dat de positieve en negatieve ontwikkelingen met elkaar samenhangen. Zo zou bijvoorbeeld de toegenomen aantrekkelijkheid van de stad als vermaaksmilieu bedreigend zijn voor de authenticiteit van steden en beperkingen opleggen aan marginale groepen (Judd & Fainstein 1999; Zukin 1995). De komst naar de stad van leden van wat wel de nieuwe middenklasse is genoemd (Featherstone 1990), teken van een hernieuwde vitaliteit van de stad, wordt ook in verband gebracht met de groei van een dienstenproletariaat dat inspeelt op de behoeften van die nieuwe middenklasse, waardoor grote steden een gepolariseerde sociale structuur zouden krijgen (Sassen 1991).

Hoe verschillend ook in oorsprong en zienswijze, beide benaderingen komen met elkaar overeen in de notie dat de stad een eenheid vormt, waarin allerhande sociale en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar betrokken zijn,

consequenties voor elkaar hebben, of dat minstens zouden kunnen hebben als er een handje geholpen zou worden. Maar is dat wel zo? In welke mate en op welke wijze vormt de stad nog een zinvolle eenheid? Als er grootstedelijke vraagstukken zijn, wat is het grootstedelijke daar dan aan?

Ik zal betogen dat de relatie tussen allerlei verschijnselen en activiteiten in stedelijke omgevingen steeds minder vanzelfsprekend is. Die afgenomen vanzelfsprekendheid kan worden getypeerd als een proces van fragmentering van de stad. Die fragmentering heeft inmiddels zulke proporties aangenomen dat het steeds moeilijker is geworden de stad te benoemen of te definiëren. En als we dat toch proberen te doen, gebruiken we vaak gedateerde concepten, waardoor relevante ontwikkelingen eerder aan het oog onttrokken worden dan dat we de werkelijkheid beter begrijpen. Ik zal in wat volgt de fragmentering van de stad beschrijven en proberen te verklaren. En ik zal een benadering voorstellen die zowel wetenschappelijk als beleidsmatig mogelijkheden biedt op een zinvolle wijze om te gaan met de gefragmenteerde stad.

Stad in stukken

De fragmentering van de stad heeft verschillende gedaanten en is daarom aan de hand van verschillende kenmerken te illustreren. Laat ik beginnen met een tegenstelling voor te leggen die bij nader inzien een paradox blijkt te zijn. In elke wetenschappelijke inleiding over steden en stedelijke ontwikkelingen wordt beklemtoond dat steden steeds belangrijker zijn geworden. In die inleidingen ontbreken nooit de tabellen die laten zien dat in de loop van de geschiedenis steeds meer mensen in steden zijn gaan wonen. Maar er is ook literatuur die met evenzoveel indrukwekkend cijfermateriaal laat zien dat de grote steden in ieder geval in de westerse wereld op hun retour zijn. In twintig jaar tijd, zo kunnen we dan bijvoorbeeld lezen, verloren de vier Nederlandse grote steden maar liefst twintig procent van hun bevolking (Van der Wouden 1996). De trek uit de steden is wel aangeduid als ‘desurbanisatie’, een proces van ontstedelijking (SCP 1996). Hoe kan het dan dat geografen en stadssociologen ons vertellen dat de stad steeds belangrijker is geworden en dat er wereldwijd steeds meer mensen, ook in het westen, in een stedelijke omgeving leven? Waar zijn al die indrukwekkende tabellen op gebaseerd? Het antwoord is simpel: er wordt een beetje gesjoemeld met het begrip stad. Het gaat om verstedelijkte gebieden, wat in de Verenigde Staten *metropolitan areas* heten: niet alleen de ‘centrale steden’, maar ook de voorsteden, randgemeenten en

suburbs van die centrale steden. Pas als zo naar steden gekeken wordt, kan men volhouden dat ze almaar zijn blijven groeien, althans in de westerse wereld.

De trek vanuit de grote kernsteden naar buiten van mensen, bedrijven en voorzieningen kan worden gezien als een soort *big bang* die wat eerst één samengebalde kern was, uiteen heeft doen spatten. Anders dan bij de kosmische oerknal, kunnen we bij de stedelijke explosie redelijk goed aangeven wat daar achter schuil gaat. Dat is het onderling afstand nemen van mensen en activiteiten als de mogelijkheden daarvoor beschikbaar komen. Als het bijvoorbeeld om het wonen gaat, is het duidelijk dat wanneer de technische en sociale voorwaarden daarvoor beschikbaar kwamen, mensen zich ruimtelijk afgeschermd en teruggetrokken hebben. De cultuurgeschiedenis van het wonen laat zich schrijven als een proces van ruimtelijke afzondering (Burgers 1988). Ontwikkelingen in de vervoers- en communicatietechnologie in combinatie met infrastructurele publieke werken – waaronder autowegen, vormen van openbaar vervoer, maar ook waterleidingen, rioleringen, systemen van energievoorziening – en verschillende vormen van financiële ondersteuning van ruimtegebruikers door de overheid, hebben de dichtbebouwde industriesteden uiteen doen spatten. Diezelfde factoren hebben ook tot gevolg gehad dat allerlei voorzieningen en bedrijven steeds minder belang hoefden te hechten aan ruimtelijke nabijheid ten opzichte van elkaar, cliënten en werknemers. De stad van het industriële tijdperk – met als archetypische voorbeelden Manchester, Detroit en, in ons land, Rotterdam – is als het ware geëxplodeerd en we vinden de fragmenten van die stad terug in de meer of minder nabije omgeving ervan. Dat is de reden dat het object van stadssociologisch en stadsgeografisch onderzoek steeds meer de stedelijke regio is geworden. De geograaf Allen Scott omschrijft de regio als een geografisch gebied van sub-nationale omvang met een minimale vorm van grootstedelijke ontwikkeling met een daaraan verbonden achterland dat als kader dient voor het dagelijks leven van een bepaalde groep mensen (Scott 2000: 1). Het gaat dus om wat een *urban daily system* genoemd kan worden: de ruimte waarin het dagelijkse relatiepatroon van mensen en activiteiten zich ontvouwt.

De substitutie van de grootstedelijke regio voor de grote stad lijkt op het eerste gezicht een zinvolle en voor de hand liggende zienswijze zowel in de wetenschappelijke als de bestuurlijke benadering van de gefragmenteerde stad. Het idee erachter is dat het vooral gaat om het mobieler worden van mensen. Waar ze vroeger in een buitenwijk van de stad woonden, wonen ze nu gewoon wat verder weg. De stedelijke regio functioneert in deze zienswijze net als eerder de stad dat deed, alleen over grotere afstanden. Maar is het wel zo simpel? De ruimtelijke fragmenten waarin de stad is uiteengespat, hebben in

veel gevallen op zichzelf weer zo'n omvang aangenomen, dat gesproken kan worden van nieuwe steden. De verhouding tussen grootstedelijke kern en achterland kan niet meer simpelweg begrepen worden als een opgerekte, regionale stad. We hebben met een veel diversere, complexere, misschien wel chaotischer relatie te maken. Er zijn nieuwe stedelijke gebieden aan de randen van de oude steden ontstaan, al dan niet binnen de gemeentegrenzen van grotere steden. Dat gezichtspunt heeft pas gaandeweg ingang gevonden en inmiddels recent geleid tot nieuwe begrippen, zoals bijvoorbeeld *edge-cities* (Garreau 1991) en 'polycentrische regio's' (Kloosterman & Musterd 2001).

De verstedelijking van de fragmenten waaruit de centrale steden zijn uiteengevallen compliceert de verhouding tussen de centrale stad en die fragmenten. Daar komt nog bij dat het steeds meer arbitrair wordt de betrekkingen tussen stad en ommeland te benaderen door alleen te letten op relaties die een dagelijkse frequentie hebben. Sommige steden hebben een groot deel van hun vorm, inhoud en betekenis te danken aan betrekkingen met een ommeland dat veel omvangrijker is dan de afstand die pendelaars afleggen. Een goed voorbeeld hiervan is Las Vegas. Het betreft hier een stad met één miljoen inwoners en een van de sterkst groeiende stedelijke regio's in de Verenigde Staten (Gottdiener, Collins & Dickens 2000). De kurk waarop Las Vegas drijft, is de permanente stroom toeristen die er een gokje komen wagen. Dat is ook duidelijk af te lezen uit de arbeidsmarktstructuur. Het meest voorkomende beroep in Las Vegas is ober (Parker 1999). Als de bezoekers van Las Vegas het zouden laten afweten, zou het gedaan zijn met zijn lokale economie. Dat gevaar dreigt nu trouwens, na de aanslagen van 11 september jl. in de Verenigde Staten. Inmiddels zijn er al 15.000 ontslagen gevallen in de casino's en hotels in Las Vegas (*The Guardian*, 4 oktober 2001).

Verschillende activiteiten hebben een verschillende frequentie en een verschillende ruimtelijke maat. En dat is een steeds meer complicerende factor als het er om gaat een stad of een stedelijke regio af te bakenen. Waar begint of eindigt Rotterdam bijvoorbeeld? Als we kijken naar de voetbalclub Feyenoord, dan is het achterland van Rotterdam heel Nederland: in 89 procent van alle gemeenten in Nederland woont iemand die in het bezit is van een seizoenkaart van Feyenoord (Burgers 2002). Als we kijken naar plaatsen waarvanuit containers naar Rotterdam worden verscheept, dan is het achterland van Rotterdam gelijk aan de wereld. De verschillende regio's of achterlanden van Rotterdam, zoals die horen bij specifieke activiteiten, verschillen niet alleen van schaal en ritme, maar hebben ook anderszins steeds minder met elkaar te maken. Dat is ook een proces van fragmentering, maar dan in de vorm van interne verbrok-

keling van de stad. Hoewel er containers worden ingezet bij voetbalwedstrijden als objecten om rivaliserende supportersgroepen van elkaar te scheiden, is de relatie tussen de Rotterdamse haven en de Rotterdamse voetbalclub Feyenoord veel minder duidelijk dan die in het verleden ooit was. Er zitten steeds minder havenarbeiders op de tribune bij Feyenoord, al was het maar omdat er steeds minder havenarbeiders zijn.



Omdat de regio's van steden steeds meer verschillen naar gelang de specifieke activiteiten waar we naar kijken, is het ook steeds moeilijker regio's van verschillende steden van elkaar te onderscheiden. Ook voor de Amsterdamse voetbalclub Ajax geldt dat die, als we naar seizoenkaarthouders kijken, een nagenoeg landelijke dekking heeft: in 94 procent van alle gemeenten van Nederland woont iemand die in het bezit is van een seizoenkaart van Ajax (Burgers 2002). Als we kijken naar de achterban van de grootste voetbalclubs van Amsterdam en Rotterdam, is Nederland eigenlijk één stad, zoals het bovenstaande kaartje laat zien. Alle gemeenten waarin minstens één persoon

woont met een seizoenkaart van Ajax én minstens één persoon met een seizoenkaart van Feyenoord, zijn in het grijs weergegeven.

De stad is gefragmenteerd naar binnen én naar buiten. Ruimtelijk uiteengespat en intern verbrokken. Omdat de tijdruimtelijke patronen van mensen steeds meer gedifferentieerd zijn, is er steeds minder overlap tussen wat mijn leermeester Frans Grunfeld (1972) individuele 'habitats' heeft genoemd: de ruimte die mensen gebruiken voor hun dagelijkse activiteiten. Nu zijn er drie verschillende gezichtspunten te onderscheiden van waaruit er een claim kan worden gelegd op een zekere mate van eenheid of samenhang van steden. Ik zal die claims kort aanduiden en laten zien dat ze uiteindelijk niet gerechtvaardigd zijn.

Op zoek naar eenheid in de stad

De stad als bestuurslaag

Het eerste gezichtspunt van waaruit de stad als eenheid kan worden gezien, is dat het bestuurlijke eenheden zijn. In dat opzicht zijn steden haarscherp in de ruimte af te grenzen en is het volkomen duidelijk waar Rotterdam begint en ophoudt. De stad Rotterdam is de gemeente Rotterdam. Op dit niveau worden ook in de eerste plaats de problemen gedefinieerd die met steden in verband gebracht worden. Maar veel van die problemen hebben voor een belangrijk deel te maken met het gefragmenteerde karakter van de stad zoals ik dat zojuist beschreven heb. Veel, en steeds meer, van wat er in de stad – dat wil in dit geval dus zeggen binnen de grenzen van de gemeente – gebeurt, heeft te maken met, of is terug te voeren op, processen die buiten de stad plaats vinden of hun oorsprong hebben. Een karakteristiek grootstedelijk probleem bestaat eruit dat het gemeentebestuur jurisdictie heeft over een gebied dat van een geringere omvang is dan dat waarover een arbeidsmarkt en een woningmarkt zich uitstrekken. Als hogere-inkomensgroepen de steden verlaten en naar buiten trekken wordt de centrale stad geconfronteerd met een groeiend aandeel van lagere inkomensgroepen in haar bevolking. Voor zover die allerlei vormen van ondersteuning behoeven, leidt dat tot een verzwakking van de financiële positie van de centrale stad. De weggetrokken hogere-inkomensgroepen profiteren dan vaak wel van de voordelen van de stad, maar dragen door hun vertrek en

2 Met dank aan de AFC Ajax en Feyenoord Rotterdam die de gegevens beschikbaar stelden die het mogelijk maakten dit kaartje te maken.

de daarmee verband houdende verminderde bijdrage aan lokale inkomsten minder bij aan de verlichting van de stedelijk problemen. En voor zover die hogere inkomensgroepen gebruikmaken van gesubsidieerde stedelijke voorzieningen, bijvoorbeeld op het terrein van kunst en cultuur, zou zelfs gesproken kunnen worden van een parasitaire verhouding met de stad. Dat probleem is groter naarmate gemeenten meer op zichzelf zijn aangewezen en minder kunnen rekenen op de centrale overheid als het gaat om het genereren van hun budget. Om die reden zijn in het verleden vooral veel Amerikaanse steden in de problemen gekomen, met het dreigende faillissement van New York in het midden van de jaren zeventig als symbolisch hoogtepunt.

De oplossing die meestal wordt voorgesteld voor de onbalans tussen de ruimtelijke schaal van maatschappelijke processen en de ruimtelijke schaal van politieke zeggenschap, is schaalvergroting van lokaal bestuur. De stad moet dan groeien tot een stadsgewest, een stadsregio of een stadsprovincie – verschillende benamingen voor in principe hetzelfde idee. Het komt erop neer dat bestuurlijke zeggenschap naar het niveau moet worden getild waarop zich de maatschappelijke processen afspelen waarvan de grote steden de gevolgen ondervinden. Maar bij deze beleidslijn moet, net als bij de definities van stedelijke regio's, bedacht worden dat door de verschillende ruimtelijke maat van allerlei activiteiten en processen het niet goed mogelijk is de stedelijke regio zodanig af te bakenen dat er een ideale verhouding ontstaat tussen 'bestuursprocessen' en 'maatschappijprocessen'. In een tijdperk waarin nationale staten steeds meer te kampen krijgen met de noodzaak op supranationaal niveau samenwerking en overleg te zoeken in verband met voortgaande maatschappelijke schaalvergroting en mondialisering, zullen stedelijke bestuursvormen nooit in evenwicht zijn met de schaal van de processen die hun invloed zullen doen gelden op het lot van de steden. De vraag is ook of dat in alle opzichten zo ernstig is; we weten in ieder geval dat schaalvergroting van bestuurlijke besluitvorming soms in een spanningsverhouding staat tot politieke betrokkenheid en daarmee tot het democratische gehalte ervan. Desinteresse, of nog erger: vervreemding kunnen daarvan het gevolg zijn, zoals de houding van veel Europese burgers tegenover de EU en het geweld en andere reacties op de bijeenkomsten van de G8 landen laten zien.

Maar de problemen waarmee stadsbesturen worden geconfronteerd, zijn behalve op ruimtelijke schaalvergroting ook terug te voeren op de interne fragmentatie van de stad. Het feit dat verschillende stedelijke verschijnselen en activiteiten steeds meer los van elkaar zijn komen te staan, leidt tot spanningen, fricties en conflicten. Het meest pregnant en duidelijk komt dat verschijnsel tot

uiting in het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte. Lokale overheden proberen moeizaam een evenwicht te vinden tussen de uiteenlopende en conflicterende aanspraken op de openbare ruimte (Burgers & Oosterman 1992). Toerisme botst met de belangen van bewoners, vermaak – een steeds belangrijker wordend element in de stedelijke economie en de promotie van steden – botst met veiligheid en herbergzaamheid. De fragmentatie in dit opzicht gaat zelfs zover, dat er binnen één en dezelfde sector sprake kan zijn van conflicten. Een illustratief en recent voorbeeld zijn de problemen rond de toelating van allochtone jongeren in discotheken in Amsterdam. In sommige gevallen doet zich daar het verschijnsel voor dat discotheken in wijken met in hoofdzaak allochtone jongeren, in meerderheid door autochtone jongeren bezocht worden. Allochtone jongeren wijken op hun beurt dan uit naar andere plaatsen in de regio, zoals Zaanstad en Purmerend (*NRC Handelsblad*, 13 augustus 2001). Bewoners van de Amsterdamse binnenstad maken zich al jaren boos over de overlast die toeristen en andere bezoekers veroorzaken. Interessant is dat conflicterende aanspraken op de stad zich ook uiten in discussies in de wijze waarop zeggenschap over bepaalde stadsdelen moet worden vormgegeven. Illustratief was de discussie of de Amsterdamse binnenstad een afzonderlijke deelgemeente moest worden. Is de binnenstad van onze hoofdstad niet van alle Amsterdammers? Interessant is nu dat de stedelijke schaalvergroting, de regionale fragmentatie, om bestuurlijke schaalvergroting vraagt, terwijl de interne verbroekeling en fragmentatie in veel gevallen in de richting gaat van een meer decentraal bestuur: deelgemeenten, wijkraden et cetera. Omdat het lokale bestuur natuurlijk niet boven de werkelijkheid staat en op afstand ingrijpt, maar zelf deel uit maakt van de gefragmenteerde stad, raakt ook het stedelijke bestuur zelf steeds meer gefragmenteerd.

De stad als symbool

Naast de stedelijke gemeente, het lokale bestuurlijke niveau, is een tweede factor die verband brengt in of aan de stad, het simpele feit dat mensen zich individuele steden voorstellen, daar betekenis aan geven en zich daar ook naar gedragen. Steden zijn wat Benedict Anderson (1983) *imagined communities* heeft genoemd, ‘verbeelde gemeenschappen’. Mensen verbinden zich gevoelsmatig met een stad; voelen zich één met een stad – soms zelfs zonder daar te wonen. Voor zover steden, of hun centra, geassocieerd worden met kosmopolitisme, hoge cultuur, een hoog tempo van leven en mogelijk zelfs met risico’s van allerlei aard, kan het chique zijn en aanzien geven daar een tijdlang

gewoond te hebben of er regelmatig op bezoek te gaan. Sommige steden hebben op een bepaald moment in de geschiedenis een zodanige symboolwaarde dat verbondenheid ermee een solidariteit uitdrukt die uitgaat boven de specifieke plek waaraan die zich hecht. Hieraan moeten we denken toen Kennedy zei dat hij een *Berliner* was en hetzelfde mechanisme is natuurlijk van toepassing op emotionele betrokkenheid bij de aanslag op de Twin Towers in New York City, 11 september 2001.

Het Thomas-theorema – ‘if men define situations as real, they are real in their consequences’ – gaat ook op voor de voorstelling die mensen hebben van ‘hun’ stad. Toen de bewoners van Rotterdam zich op 7 juni 1995 in een referendum mochten uitspreken over de vorming van een stadsprovincie, stemden zij in meerderheid tegen, vooral uit angst dat ‘hun’ stad zou verdwijnen. Op zichzelf is dat een merkwaardige voorstelling. In fysiek opzicht zou er niks veranderen, alle ‘markers’ in het stedelijke landschap zouden hetzelfde blijven en Rotterdam zou nog steeds een bestuurlijke eenheid zijn, die er, gegeven het typisch grootstedelijke vraagstuk dat bestuurlijke jurisdictie achterblijft bij maatschappelijke schaalvergroting, naar alle waarschijnlijkheid op was vooruitgegaan. Het feit dat veel mensen zich hadden laten leiden door een imago, de collectieve voorstelling van de stad Rotterdam als symbool, leidde op een spiegelbeeldige manier tot de conclusie bij de verantwoordelijke bestuurders dat er met het wezen van het voorstel te komen tot een stadsprovincie in de kern niet zoveel mis was, maar dat er fouten waren gemaakt in de wijze waarop een en ander aan de bevolking was gepresenteerd. Met andere woorden: het voorstel had een ander imago moeten hebben, beter aansluitend bij de sentimenten die de bewoners koesteren ten aanzien van hun stad.

Maar ook in de betrokkenheid van mensen bij ‘hun’ stad, althans van het beeld dat zij daarover met zich meedragen, kan een zekere fragmentatie worden onderkend, die ook verschillende gevolgen heeft voor het gebruik en de beleving van de stad (vgl. Burgers & Van der Land 1997). Er kan sprake zijn van lokaal patriottisme. Hierbij gaat het om een binding die duurzaam en exclusief is. De essentie van lokaal patriottisme is een sterk doorleefde verwantschap met een plaats als plek waar men wortels heeft, bijvoorbeeld omdat men er is geboren en opgegroeid. Naast lokaal patriottisme kunnen we lokale burgerzin onderscheiden. Burgerzin komt tot uiting in politieke betrokkenheid, deelname aan het verenigingsleven, vrijwilligerswerk, het nemen van verantwoordelijkheid voor en het participeren in lokale instellingen. Burgerzin heeft in de eerste plaats met engagement en participatie te maken en komt dicht in de buurt van de burgerlijke betrokkenheid waarover Putnam zo somber is in zijn boek *Bowling Alone* (2000).

Lokaal patriottisme en burgerzin kunnen overlappen, maar noodzakelijk is dat niet. En er is bovendien nog een derde soort van binding, die pas recent veel aandacht krijgt in onderzoek en beleid. Die vinden we terug bij wat men de stadsgebruikers en stadsgenietters zou kunnen noemen. Dat zijn die mensen die niet in de stad hoeven te zijn geboren en getogen, en ook niet actief hoeven te zijn in politiek, verenigingsleven, buurtcomités en het vrijwilligerswerk, maar die wel, en vaak op uitbundige wijze, gebruikmaken van de stad en haar voorzieningen. Het toegenomen belang van deze vorm van binding is duidelijk waarneembaar in de explosieve groei van belangstelling voor, en deelname aan kunst, cultuur, vermaak en vertier in de stad. Hoewel zelfs niet bij benadering is vast te stellen hoe die precies becijferd moet worden, zijn stadsbestuurders gevoelig geworden voor de economische betekenis van stedelijke vormen van vrijetijdsbesteding. Bezoekers worden bijna net zo belangrijk als bewoners van een stad. Om die reden houden gemeentelijke diensten precies bij hoeveel bezoekers er jaarlijks naar hun stad komen en wat die gemiddeld uitgeven. Zo weten we dat er in 1999 er een kleine twaalf miljoen bezoekers naar Rotterdam kwamen, die goed waren voor zo'n 480 miljoen gulden aan bestedingen (Burgers 2001b: 4). Lokale bestuurders pogen naarstig het aantal bezoekers verder op te voeren en presenteren hun steden steeds meer als 'belevenis' (Mommaas 2000, 2001). Sociologen hebben inmiddels veelzeggende typeringen bedacht die op dit verschijnsel betrekking hebben, zoals *Fantasy City* (Hannigan 1998), *Tourist City* (Judd & Fainstein 1999) en, in het Nederlandse taalgebied, 'pretstad' (Brunt 1989: 9), 'uitstad' (Burgers, 1992) en de 'eftelingisering' van de stad (Zijdeveld 1991). Ook deze vorm van binding, het genieten van de stad, kan op zichzelf staan, dat wil zeggen, los van het wonen in een stad of er actief zijn in het lokale maatschappelijke middenveld. Meer in het algemeen is de binding die mensen met een stad hebben en de voorstelling die zij zich daarvan maken, ook in toenemende mate gefragmenteerd. Als we kijken naar de voorstelling van mensen van Rotterdam, dan is de Europese Culturele Hoofdstad 2001 inderdaad vele steden.

De stad als sociaal-wetenschappelijk concept

Een derde positie waarvan uit samenhang aan de stad gegeven kan worden, is die van de wetenschappelijke verbeelding, de academische plaatsbepaling van de stad. We hebben het dan over de stad als voorwerp van intellectuele reflectie, als wetenschappelijk concept. De typering van stedelijke regio's door Scott (1998) die ik eerder noemde, is daar een voorbeeld van. Het gaat hier om een

tamelijk instrumentele, beschrijvende benadering. Maar sociologen en geografen hebben ook de neiging gehad meer pretentieuze conceptualisering van het verschijnsel stad te geven. Max Weber bijvoorbeeld, die in zijn fascinatie voor de oorsprong van het kapitalisme, behalve aan de protestante ethiek, een belangrijke rol toekende aan de Europese steden van de late middeleeuwen. Hij benadrukte het feit dat deze steden de kraamkamers waren van de burgerij en haar cultuur van vrijwillige associatie. Het waren niet alleen lokale samenlevingen met een marktfunctie – oikos + markt, zoals Zijdeveld (1998: 26) het formulematig omschrijft – maar plaatsen met een specifiek ethos, dat ‘stedelijkheid’ genoemd zou kunnen worden. Die steden, en dan in het bijzonder de Noord-Italiaanse stadstaten, waren de flessen waaruit de dynamische geest van het kapitalisme ontsnapte. Maar toen deze productiewijze belangrijke delen van de wereld veroverd had en zich dus had losgemaakt van haar lokale wortels en de natiestaat de stedelijke autonomie in allerlei opzichten ging inperken, verloren steden in ieder geval in dit opzicht sociologisch aan betekenis. Dat is ook precies de reden waarom Don Martindale, de Amerikaanse vertaler van Max Webers werk over de stad, in zijn inleiding op die vertaling opmerkt: ‘The age of the city seems to be at an end.’ (Weber 1958: 62). De stedelijkheid zoals Weber die conceptualiseerde, is gegeneraliseerd geraakt en in zeker opzicht ‘ont-geografiseerd’ (Burgers 1988).

De meest recente poging tot identificatie van het wezen van de stad komt op naam van de geograaf Michael Storper (1997). Hij heeft zijn argumentatie ontwikkeld in een kritische reflectie op het magnum opus van Manuel Castells, *The Information Age: Economy, Society and Culture* (1996-1998). In deze trilogie suggereert Castells dat informatie de belangrijkste grondstof is waarmee we tegenwoordig werken. Door de informatietechnologie is er volgens Castells een wereld van een variabele geometrie ontstaan, waarbij betekenisvolle gebieden en plekken worden aangetast of overbodig gemaakt – zoals, bijvoorbeeld, de voormalige arbeiderswijken – door een economisch systeem dat geen oog heeft voor de symboolwaarde van plaatsen. Storper verwijt Castells dat hij te veel waarde hecht aan informatie en te weinig aan kennis. Kennis is een schaars goed, informatie niet, zo stelt Storper. Kennis is in sociale structuren,

3 Webers conceptie van stedelijkheid is daarmee vanzelfsprekend niet onbruikbaar geworden om steden te analyseren en evalueren, zoals Zijdeveld overtuigend heeft laten zien in zijn boeken *Steden zonder stedelijkheid* (1983) en *A Theory of Urbanity* (1998).

tradities en organisaties ingebedde informatie die veelal ruimtelijk geworteld is in een stad of regio. Om die reden – en daarmee sluit Storper aan bij Allen Scott die dat punt ook heeft benadrukt (Scott 1998) – is er als gevolg van allerlei vormen van schaalvergroting en internationalisering juist sprake van een toegenomen belang van verschillen tussen locaties en steden, in plaats van dat de min of meer homogene of ruimtelijk indifferente wereld ontstaat waarover Castells het heeft.

Storper maakt een onderscheid tussen diensten die betrekking hebben op informatie en diensten die betrekking hebben op kennis. Het eerste soort leidt tot homogenisering van steden, door er een *all purpose* basis voor voornamelijk (internationale) economische activiteiten van te maken. Het tweede soort diensten, die met kennis te maken hebben, sluit aan bij en leidt tot een versterking van lokale en regionale specificiteit. Voor Storper – en hier gaat zijn kritiek op Castells over in een poging tot een alternatieve typering van wat grote steden bijzonder maakt – zijn gespecialiseerde, op kennis gebaseerde activiteiten de economische basis van steden (Storper 1997: 241). Hij benadrukt, in navolging van onder meer Giddens, Beck en Lash (Giddens 1990; Beck, Giddens & Lash 1994) de belangrijke rol van reflexiviteit van de contemporaine samenleving. Vooral in dat verband zijn steden plekken van het grootste belang: zij zijn ontmoetings- en uitwisselingsplaatsen voor met name die zaken die sterk met die toegenomen reflexiviteit te maken hebben. Dat betreft bepaalde delen van het productieproces – vooral die welke niet routinematig van karakter zijn – maar ook van consumptiepatronen en van wat *lifestyle display* genoemd zou kunnen worden. Steden zijn plaatsen waar reflexiviteit gegenereerd en gemanaged wordt. Zoals gezegd, Storper benadrukt daarbij relevante regionale en lokale verschillen. Reflexiviteit heeft betrekking op concrete sferen, sectoren en voorzieningen die lokale historische wortels hebben. Maatschappelijke schaalvergroting vlakkt verschillen in dit verband tussen steden niet uit, maar zet ze juist verder aan omdat, door de verminderde barrièrewerking van afstand, het achterland voor lokale specialismen verder toeneemt.

Het aantrekkelijke van de conceptie van Storper is dat hij, zoals belangrijke voorgangers ook deden, voortbouwt op centrale aandachtspunten in de moderne sociale wetenschappen. In zijn geval betreft dat dan de notie van de vergroting van het 'risico'-karakter van de hoogmoderne samenleving en de daaruit voortvloeiende dwang tot reflexiviteit. De ruimtelijke consequenties en aanknopingspunten daarvoor vormen een thema dat verdere verdieping verdient (zie Kloosterman 2001). Maar hoewel interessant en veelbelovend als ingang voor stedelijk onderzoek, Storpers notie van reflexieve productie en consumptie schiet tekort als benadering van wat de essentie van de stad is, van

wat stedelijke fragmenten met elkaar verbindt. Belangrijk in de benadering van Storper is, zoals gezegd, de aandacht voor het specifiek lokale, voor het ingebed zijn van economische en technologische processen in geografisch gebonden sociale structuren en netwerken. Maar de voorbeelden die Storper en anderen in dit verband geven zijn vaak dezelfde: film en amusement rondom Los Angeles, kleding in en rond Milaan, financiële dienstverlening in New York, mode en kunst in Parijs. Bij veel andere steden zijn zulke dominante, lokaal gebonden vormen van productie en consumptie veel minder gemakkelijk aan te wijzen. En ook als dat wel kan, betreft het vaak vormen van specialisatie die slechts een partiële betekenis voor de stad in kwestie hebben; ook in dit opzicht doet zich fragmentatie voor. In het geval van Rotterdam, bijvoorbeeld, zal specifieke productieve kennis – lokaal en historisch gewortelde en dus geografisch verankerde informatie – in de eerste plaats in en rond de havenfunctie van de stad gezocht moeten worden. Het betreft hier activiteiten rond overslag, transport, logistiek, productie en handel (Welters & De Langen 2001a). Maar als het in de Rotterdamse regio om haven en stad gaat, hebben die in allerlei opzichten steeds minder met elkaar te maken, zoals ik eerder in ander verband al opmerkte (vgl. ook Burgers 2001c). De ontwikkeling van stad en haven gaat steeds meer langs gescheiden trajecten waardoor het adagium ‘wat goed is voor de haven, is goed voor de stad’ inmiddels aan vervanging toe is: ‘wat goed is voor de haven, is goed voor de haven en wat goed is voor de stad, is goed voor de stad.’ (Welters & De Langen 2001b).

Hoe interessant ook als gezichtspunt, en hoe vruchtbaar als onderzoeksprogramma, de verschillende gezichtspunten zoals die in de loop van de tijd door sociale wetenschappers van Weber tot Storper zijn geformuleerd, schieten tekort als het gaat om eenheid te geven aan het fenomeen stad. Het zijn partiële gezichtspunten; ze vestigen de aandacht op bepaalde facetten. Men zou kunnen zeggen dat de wetenschappelijke benadering van de stad gefragmenteerd is, zoals de stad zelf.

Van stad naar verstedelijking: verdichting en vervlechting

Als sociologen een concept of begrip gaan uitdiepen gaat dat vaak één van twee kanten op. Ofwel het begrip wordt zo ruim opgevat dat er zo’n beetje alles onder valt. In het voorbeeld van de stad is die dan overal. Ofwel het begrip wordt zo kritisch bekeken en afgepeld dat er niks meer over blijft. De stad bestaat niet. Ik besef dat ik een eind op weg ben dat laatste punt te maken. Het

wordt dan ook tijd met een constructief voorstel te komen. Ik vermoed dat het raadsel dat stad heet, onoplosbaar is, zeker als het erom gaat er een bevredigende definitie van te geven. Als de vraag wat een stad is zo lang niet goed beantwoord kan worden, komt dat misschien wel omdat de vraag verkeerd gesteld is. Hoewel de stad, zoals ik al eerder uiteengezet heb, een krachtige en in haar consequenties reële collectieve voorstelling is, denk ik dat het vanuit een sociaal-wetenschappelijk gezichtspunt vruchtbaarder is een procesmatige benadering te volgen. Dat wil zeggen, dat in plaats van de notie 'stad' het proces van 'verstedelijking' centraal zou moeten staan. En de omschrijving daarvan zou tamelijk simpel kunnen zijn, namelijk de verdichting en vervlechting van categorieën mensen en sociale activiteiten in de geografische ruimte. Deze omschrijving is in feite een dynamische versie van Louis Wirths (1938) beroemde definitie van de stad als een grote, permanente, dichtbebouwde nederzetting met een heterogene bevolking. Eén illustratie van de zinvolheid van deze benadering heb ik al gegeven toen ik het had over de leegloop van de steden als gevolg van suburbanisatie. De grote steden zijn minder dicht geworden en meer ontvlecht geraakt door suburbanisatie. Maar dat heeft tot nieuwe vormen van verstedelijking elders geleid, aanvankelijk in de vorm van alleen verdichting – de groei van suburbs in inwonertal – en later ook in de vorm van vervlechting – de komst van bedrijvigheid en allerlei vormen van werkgelegenheid (zie ook Palen 1995).

De benadering die ik voorstel sluit aan bij een zienswijze die de laatste tijd in de stedenbouwkunde in de mode is geraakt. Dat is de idee dat steden steeds meer knooppunten in netwerken zijn. De ruimte is in deze zienswijze een geheel van stromen en verplaatsingen met verdichtingen op bepaalde plekken. Het is geen wonder dat het vliegveld in dit verband vaak gebruikt wordt als voorbeeld en metafoor van moderne verstedelijking (vgl. Koolhaas & Mau 1998). En inderdaad, er valt heel wat voor te zeggen om bijvoorbeeld Schiphol als stad te beschouwen. Op dit kruispunt van wegen is sprake van een grote concentratie van mensen met zeer heterogene kenmerken, het heeft een groot winkelapparaat, er zijn dak- en thuislozen die voor allerlei vormen van overlast zorgen, er is brandweer, politie, een gebedsruimte, het is een belangrijke bron van werkgelegenheid die trekken heeft van de arbeidsmarktstructuur van grote steden, er zijn voortdurend conflicten met de kernen die er in de buurt liggen, en er komt nu zelfs een rechtbank op de nationale luchthaven. Schiphol is slechts één van de meest markante en in het oog springende voorbeelden van vormen van hedendaagse verstedelijking. Stations, overdekte winkelcentra, wegrestaurants en zelfs tankstations en parkeerplaatsen zijn andere, minder

spectaculaire voorbeelden van hetzelfde proces. Vanuit een sociologisch perspectief is de vraag van belang of dit soort knooppunten sociaal betekenisvol is. Of daar bindingen en sociale cohesie gegenereerd of ondersteund worden. Je kunt je Rotterdammer voelen – wat dat ook moge betekenen – maar wie ontleent in hemelsnaam zijn identiteit aan Schiphol, om van woonboulevards en tankstations maar te zwijgen. Toch zou ik het standpunt willen verdedigen dat we dit soort knooppunten niet als sociologisch oninteressant terzijde moeten schuiven. Daar zijn twee redenen voor. De eerste is, dat de binding met wat we gewend zijn als steden te beschouwen steeds minder eenduidig is, zoals ik eerder heb laten zien. De tweede reden is dat sociologen te weinig oog hebben voor meer vluchtige vormen van solidariteit en dus ook voor de betekenissen die daarmee verbonden zijn. Sociologen zijn vaak overmatig gefixeerd op de sociale realiteit voorzover die gevormd en ingericht is door de meer formele instituties: bedrijven, scholen, gezinnen en huishoudens, overheden et cetera. Allerlei informele, vluchtige en minder geaccepteerde of gerespecteerde instituties worden verwaarloosd of compleet over het hoofd gezien. Dat geldt bijvoorbeeld voor het gedrag in de openbare ruimte (vgl. Burgers 1999) en voor allerlei activiteiten in de sfeer van de vrije tijd en het vermaak. De Franse socioloog Mafesoli (1996) heeft aandacht gevraagd voor nieuwe, moderne vormen van wat we met Durkheim ‘mechanische’ solidariteit zouden kunnen noemen. Het gaat om smaakgroepen, mensen die een bepaalde voorkeur met elkaar delen en daardoor elkaar opzoeken, dezelfde activiteiten ontplooiën, deelnemen aan dezelfde manifestaties, dezelfde plaatsen bezoeken en daar dezelfde betekenis aan hechten. Mafesoli spreekt in dit verband treffend van een nieuwe ‘tribalisering’ van de samenleving. Alleen is het lidmaatschap van deze nieuwe stammen gebaseerd op vrije keuze en niet op erin geboren zijn. Er zijn allerlei plekken die op grond van deze smaakgroepen betekenis krijgen, bijdragen aan de identiteit van degenen die daar komen en dus sociologisch van het grootste belang zijn. Daar kunnen ook de verkeersgerelateerde knooppunten in geografische netwerken onder vallen die ik eerder noemde. Maar ook clusters zoals die nu ontstaan binnen de steden rond cultuur en vermaak, zoals stadions, poppodia, uitgaansgelegenheden, winkelcentra, musea, galeries et cetera. De sociologische betekenisvolheid van en betrokkenheid op plekken is in de eerste plaats een empirische kwestie en niet op voorhand gegeven. Het antwoord erop zal door de tijd heen aan verandering onderhevig zijn en bovendien verschillen voor onderscheiden categorieën mensen.

Het is in ieder geval interessant om waar te nemen dat, net als bij sommige van de verkeersknooppunten die ik noemde, er bij verschillende vormen van

vermaak en vrijetijdsbesteding sprake is van verdichting en vervlechting van activiteiten (vgl. Mommaas 2000, 2001). Moderne musea bijvoorbeeld zien er heel anders uit dan pakweg twintig jaar geleden. Voor een belangrijk deel gedwongen door het feit dat zij steeds meer zelf verantwoordelijk zijn voor een sluitende exploitatie, zijn musea steeds aantrekkelijker gemaakt en erop gericht bezoekers zo lang mogelijk vast te houden, zo gauw mogelijk terug te laten keren en zoveel mogelijk te laten uitgeven gedurende de tijd dat ze binnen de muren van het museum zijn. Exposities worden meer en beter gedocumenteerd en op aantrekkelijker, vaak multimediale wijze gepresenteerd aan de bezoekers. Maar dat is niet alles. De plek waar vroeger een eenvoudig kopje koffie kon worden gedronken, is vervangen door luxe ingerichte *grand café*-achtige ruimtes, de sobere balie waar voorheen een catalogus van de lopende expositie kon worden gekocht, is omgebouwd tot een heuse boekwinkel waar niet alleen kunstzinnige en aanverwante literatuur kan worden aangeschaft, maar ook *T*- en *sweatshirts*, prentbriefkaarten, kalenders, serviesgoed, balpenen en agenda's en meer verantwoorde prullaria met referenties naar kunstuitingen waarmee het betreffende museum zich affilieert. Soortgelijke vormen van clustering van activiteiten zien we vaker in de sfeer van de vrijetijdsbesteding (Mommaas 2001). Waar moderne industriële ondernemingen zich weer meer op hun oorspronkelijke kerntaken zijn gaan toeleggen na een periode van verticale bedrijfsintegratie, zien we in de sfeer van vrijetijdsvoorzieningen en evenementen een omgekeerde beweging in de richting van meer heterogeniteit en compleetheid. Door toegenomen concurrentie moet de aantrekkelijkheid van het aanbod worden verhoogd en de bezoeker, wanneer die eenmaal binnen is, zo lang mogelijk vastgehouden en tot bestedingen verlokt. Datzelfde verschijnsel zien we trouwens ook terug bij bepaalde verkeersknooppunten, waar het louter instrumentele aspect van verkeer en vervoer wordt aangevuld met andere functies en voorzieningen waardoor zij van doorgangplaatsen evolueren tot verblijfplaatsen. Het ambitieuze plan voor het nieuwe Rotterdamse station is daarvan een treffende illustratie. In het Ontwerp-Masterplan kunnen we lezen dat het project zich richt op '(...) the creation of delight, surprise and joy in the experience of the city (...)'. (Alsop Architects 2001: 4). Veel meer dan een station, beoogt het plan een 'ontmoetings- en uitgaanscentrum van allure' (idem: 18) te realiseren. Zelfs het in en uit treinen stappen wordt een belevenis als het aan de architecten ligt: 'This project is about the joy of arrival and the sorrow of departure' (idem: 4). Als de doelen van de planners realiteit worden, is het Rotterdamse station straks niet alleen maar een instrumentele plek, maar een *landmark* dat bindt en betekenis geeft.

Mijn pleidooi voor aandacht voor processen van verstedelijking in plaats van voor de stad is niet louter een academische aangelegenheid, maar heeft ook betekenis voor de beoordeling van bepaalde sociaal-ruimtelijke ontwikkelingen en daarmee ook voor interventies daarin. Verdichting en vervlechting van activiteiten en verschijnselen in de ruimte zijn op zichzelf neutrale processen. Verdichting en vervlechting kunnen positieve en negatieve effecten hebben. Als er bijvoorbeeld negatieve effecten zijn van ruimtelijk samenvallende activiteiten dan zal het beleid gericht zijn op ontvlechting. Het verplaatsen van straatprostitutie naar speciaal daarvoor ingerichte 'afwerkplekken' is daarvan een goed voorbeeld. Ook het sluiten van Perron 0, de gedoogzone voor verslaafden bij het Centraal Station in Rotterdam, kan in dit verband genoemd worden. Als er positieve effecten verwacht worden van vervlechting van activiteiten dan zal dat bevorderd worden. Voorbeelden hiervan zijn het al genoemde plan voor het nieuwe station in Rotterdam maar ook de poging, zoals in het geval van de Kop van Zuid, lokale werklozen aan het werk te helpen bij de realisatie van nieuwe bouwprojecten en de vestiging van nieuwe bedrijvigheid. Een belangrijke opgave voor de studie van wat we gewend zijn grootstedelijke vraagstukken te noemen, zal erop neerkomen de negatieve en positieve kanten van verdichting en vervlechting te onderzoeken en tegen elkaar af te wegen, zodat ook een zinvolle bijdrage geleverd kan worden aan beleid.

Ik geef ter afsluiting één, meer uitgewerkt, voorbeeld van hoe een bepaald probleem in een ander licht kan komen te staan als we ernaar kijken vanuit het perspectief van verdichting en vervlechting. Eén van de eerste dingen waar veel mensen aan denken als het om grootstedelijke vraagstukken gaat, is de afwijkende samenstelling van de bevolking van de grote steden. Het zijn plekken waar minderheidsgroepen op weg zijn de meerderheid te vormen. Over het algemeen wordt dat beschouwd als een betreurenswaardige ontwikkeling. Gettovorming is al jaren de grote angst als het om migranten in de grote steden gaat. Omdat deze problematiek vanuit een oogpunt van segregatie wordt benaderd, met vaak weinig oog voor dynamiek die uitgaat boven schommelingen in segregatie-indices, ontstaat er dikwijls een eenzijdig beeld van oorzaken en gevolgen van concentratie van minderheden in steden.

Het aandeel van de grote minderheidsgroepen – Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen – in de bevolking van de grote steden is de afgelopen jaren stelselmatig toegenomen. Tegelijkertijd moet worden vastgesteld dat vanaf het begin van de jaren tachtig de verdeling van de totale bevolking van de genoemde minderheidsgroepen over de vier grote steden enerzijds en de rest van het land anderzijds, lange tijd nagenoeg gelijk is gebleven. De laatste vijf

jaar zijn de genoemde groepen buiten de vier grote steden zelfs meer dan anderhalf keer zo snel gegroeid als erin (ISEO, 2001). Dat betekent dat het groeiende aandeel van de minderheden in de totale bevolking van de grote steden niet zozeer het gevolg is van een toegenomen oriëntatie van deze groepen op die steden – het tegendeel is waar – maar veel meer van het vertrek van autochtonen. Het groeiend aandeel van de minderheden in de vier grote steden is het resultaat van de ontvlechting van autochtone en allochtone bewonerscategorieën. Als we kijken naar de vier grote minderheidsgroepen dan dringen zij de steden niet binnen, maar worden zij daar achtergelaten. Geluiden in de richting van een spreidingsbeleid voor minderheden – zoal uitvoerbaar – doen in dit licht enigszins vreemd aan. Een verhuisverbod van autochtonen uit de stad zou meer op zijn plaats zijn. In dit licht is een beleid van het realiseren van aantrekkelijke woningen op het midden en hogere woningmarktsegment een zinvolle maatregel, want gericht op de dynamiek die concentratie van minderheden in steden in de eerste plaats veroorzaakt.

De vraag is ook of verdichting van minderheden, migranten in het algemeen, nog los van de dynamiek die daartoe geleid heeft, wel zo negatief is als vaak wordt verondersteld. Nog niet zo lang geleden is er een interessante, want nogal dwarse studie verschenen van The Brookings Institution, van de hand van Pietro Nivola (1999) onder de mooie titel *Laws of the Landscape*. Het dwarse bestaat eruit dat de auteur, tegen de heersende mode in, de grote trek uit de centrale steden van de Verenigde Staten, positief waardeert. Eén van de voordelen die Nivola noemt, is dat de suburbaniserende middenklasse bewegingsruimte heeft geschapen voor migranten in de grote steden. Het voortdurende vertrek van de midden- en hogere- inkomensgroepen heeft ervoor gezorgd dat grond- en huurprijzen niet sterk zijn gestegen en dat conflicten tussen groepen met een verschillende etnische achtergrond beperkt zijn gebleven en bijvoorbeeld niet in dezelfde mate tot rechts-radicalistische sentimenten hebben geleid als in West-Europa. Vanuit zo'n zienswijze komt migratie in een heel ander licht te staan. Voor Nivola is internationale migratie geen probleem, maar juist een levenslijn voor grote steden. Zonder de bijna achthonderdduizend immigranten die sinds 1990 naar New York zouden zijn gekomen, zou de stad verkommerd zijn, suggereert hij (Nivola 1999: 86).

Nieuwe migranten houden de stad in leven, zoals de stad de nieuwe migranten in leven houdt. In deze manier van kijken functioneren steden als een soort van emancipatiemachines, vehikels van inburgering. Het wegtrekken van mensen uit steden die in goeden doen komen, is daarom ook een positieve voorwaarde voor niet alleen de eerste opvang van migranten, maar ook voor

de ontwikkeling van hun maatschappelijke carrière. Als gevolg van de economische voorspoedige jaren die achter ons liggen hebben belangrijke delen van de minderheden hun positie op de arbeidsmarkt sterk verbeterd. Onder de meest succesvolle minderheidsgroep in Nederland van dit moment, de Surinamers, zien we dat er langzamerhand een proces van suburbanisatie op gang komt (Dienst Onderzoek & Statistiek Gemeente Amsterdam 2001⁴). Omdat de aspiraties van minderheden niet veel verschillen van die van de autochtone Nederlandse bevolking (Bolt 2001), ligt het voor de hand te verwachten dat we hier pas aan het begin staan van een nieuwe uittocht uit de steden van geslaagde nakomelingen van migranten. En hun plaatsen worden alweer ingenomen door nieuwkomers waaraan we nog erg moeten wennen als het om hun herkomstlanden gaat.

Grootstedelijke vraagstukken definieer ik als vraagstukken die te maken hebben met ruimtelijke verdichting en vervlechting van activiteiten en categorieën mensen. Ruimtelijke verdichting en vervlechting kunnen problemen creëren, maar ook mogelijkheden bieden. Het in kaart brengen van die problemen en mogelijkheden beschouw ik als mijn voornaamste taak. Aan de hand van enkele voorbeelden heb ik laten zien dat de grote stad niet is af te grenzen. Zij is op een bepaalde manier overal.

Literatuur

- Alsop Architects (2001) *Rotterdam Centraal. Ontwerp Masterplan*, London: Parkgate Studio.
- Anderson, Benedict (1983) *Imagined Communities. Reflections on the Origins and Spread of Nationalism*, London: Verso.
- Beck, Ulrich, Anthony Giddens & Scott Lash (1994) *Reflexive Modernization*, Cambridge, MA: Polity Press.
- Bolt, Gideon (2001) *Wooncarrières van Turken en Marokkanen in ruimtelijk perspectief*, Utrecht: Labor.
- Brunt, Lodewijk (1989) *De magie van de stad*, Meppel/Amsterdam: Boom.
- Burgers, J.P.L. (1988) *De schaal van solidariteit. Een studie naar de sociale constructie van de omgeving*, Leuven/Amersfoort: Acco.

4 Het aantal Surinamers dat Amsterdam in het jaar 2000 verliet, was groter dan het aantal dat zich daar in hetzelfde jaar vestigde. Het omgekeerde gold voor de andere genoemde minderheidsgroepen.

- Burgers, Jack (red.) (1992) *De uitstad. Over stedelijk vermaak*, Utrecht: Jan van Arkel.
- Burgers, Jack (1995) 'The global city and the universal suburb: recent issues in urban sociology', *The Netherlands Journal of Housing and the Built Environment*, 10 (4): 363-373.
- Burgers, Jack (1999) 'Stedelijke landschappen. Over de openbare ruimte in de postindustriële stad', in: Sociaal en Cultureel Planbureau, *De stad op straat*, Sociale en Culturele studies – 27, pp. 127-148, Rijswijk: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Burgers, Jack (2001a) 'Onveiligheid in de stad', *Justitiële verkenningen*, 27 (1).
- Burgers, Jack (red.) (2001b) *De verborgen stad. Een sociologische stadswandeling door Rotterdam*, Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Burgers, Jack (2001c) 'Rotterdam, kleine sociaal-economische geschiedenis van een havenstad', in Godfried Engbersen & Jack Burgers (red.), *De verborgen stad. De zeven gezichten van Rotterdam*, Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Burgers, Jack (2002) *De gefragmenteerde stad*, Amsterdam: Boom.
- Burgers, Jack & Jan Oosterman (1992) 'Het publieke domein: over de sociale constructie van openbare ruimte', *Amsterdams Sociologisch Tijdschrift*, 19 (1): 3-22.
- Burgers, Jack & Marco van der Land (1997) 'Thuis in de uitstad', in Arnold Reijndorp, Vincent Kompier & Luit de Haas, *Leefstijlen: wonen in de 21ste eeuw*, Rotterdam: Nai-Uitgevers.
- Castells, Manuel (1996-1998) *The Information Age. Economy, Society, and Culture*, Vols. I/III, Oxford: Blackwell.
- Dienst Onderzoek & Statistiek Gemeente Amsterdam, 2001. <http://www.Onderzoek-en-statistiek.amsterdam.nl>.
- Engbersen, G. & E. Snel (1996) 'Achterstandswijken in Nederland', in G. Engbersen, J.C. Vrooman & E. Snel (red.), *Arm Nederland. Eerste jaarrapport armoede en sociale uitsluiting*, Den Haag: VUGA.
- Featherstone, John Michael (1990) *The Paradox of Culture and the Globalization of Diversity*, Utrecht: ISOR: Rijksuniversiteit Utrecht.
- Garreau, J. (1991) *Edge City. Life on the New Frontier*, New York: Doubleday.
- Giddens, Anthony (1990) *The Consequences of Modernity*, Cambridge, MA: Polity Press.
- Gottdiener, Mark, Claudia C. Collins & David R. Dickens (2000) *Las Vegas. The Social Production of an All-American City*, Oxford: Blackwell.
- Grunfeld, F. (1972) 'Sociologisch onderzoek op het gebied van het wonen: poging tot een nieuwe benadering', *Sociale Wetenschappen*, 15 (2): 237-252.
- Hannigan, John (1998) *Fantasy City. Pleasure and Profit in the Postmodern Metropolis*, Londen: Routledge.
- ISEO (Instituut voor Sociologisch-Economisch Onderzoek) (2001) <http://www.iseo-eur.com/index.htm>, Monitor Grote Stedenbeleid.

- Judd, Dennis R. & Susan F. Fainstein (eds.) (1999) *The Tourist City*. New Haven/London: Yale University Press.
- Kloosterman, Robert C. (2001) *Ruimte voor reflectie*, Amsterdam: Vossiuspers, UvA.
- Kloosterman, Robert C. & Sako Musterd (2001) 'The polycentric urban region: towards a research agenda', *Urban Studies*, 38 (4).
- Koolhaas, Rem & Bruce Mau (1998) *S, M, L, XL*, New York: Penguin.
- Maffesoli, Michel (1996) *The Time of the Tribes. The Decline of Individualism in Mass Society*, Londen: Sage.
- Mommaas, H. (m.m.v. M. van den Heuvel & W. Knulst) (2000) *De vrijetijdsindustrie in stad en land. Een studie naar de markt van belevenissen*, WRR rapport V 109, Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Mommaas, Hans (2001) *Over de culturele dimensie van de ruimte, of hoe die te begrijpen en wat daarmee te doen...* In opdracht van VROM/RPD, www.Levende-stad.nl.
- Nivola, Pietro S. (1999) *Laws of the Landscape. How Policies Shape Cities in Europe and America*, Washington D.C.: Brookings Institution Press.
- NRC Handelsblad (2001) 13 augustus.
- Palen, J. John (1995) *The Suburbs*, New York: McGraw-Hill, Inc.
- Parker, Robert E. (1999) 'Las Vegas, casino gambling and local culture', in Dennis R. Judd & Susan F. Fainstein (eds.) *The Tourist City*, New Haven/London: Yale University Press.
- Putnam, Robert (2000) *Bowling Alone. The Collapse and Revival of American Community*, New York: Simon & Schuster.
- Rykwert, Joseph (2000) *The Seduction of Place. The City in the Twenty-First Century*, New York: Pantheon Books.
- Sassen, Saskia (1991) *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Scheffer, Paul (2000) 'Het multiculturele drama', *NRC Handelsblad*, 29 januari.
- Scott, Allen J. (1998) *Regions and the World Economy. The Coming Shape of Global Production, Competition, and Political Order*, Oxford: Oxford University Press.
- SCP (Sociaal en Cultureel Planbureau) (1996) *Sociaal en Cultureel Rapport 1996*, Rijswijk: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Storper, Michael (1997) *The Regional World. Territorial Development in a Global Economy*, New York/Londen: The Guilford Press.
- Tesser, P. et al. (1995) *Rapportage Minderheden 1999*, Den Haag: scp (cahier 160).
- The Guardian* (2001) 4 oktober.
- Weber, Max (1958) *The City*, New York: The Free Press.
- Welters, H.W.M. & P.W. de Langen (2001a) 'Het havencluster onder het ontleedmes', *Nieuwsblad Transport*, nr. 6: 10 augustus.
- Welters, H.W.M. & P.W. de Langen (2001b) 'Stad en haven: living apart together', *Nieuwsblad Transport*, nr. 9: 31 augustus.

- Wirth, Louis (1938) 'Urbanism as a way of life', *American Journal of Sociology*, Vol. 40, July.
- Wouden, H.C. van der (1996) *De beklemd stad. Grootstedelijke problemen in demografisch en sociaal-economisch perspectief*, Rijswijk: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Zijderveld, A.C. (1983) *Steden zonder stedelijkheid. Cultuursociologische analyse van een beleidsprobleem*, Tilburg: IVA.
- Zijderveld, A.C. (1991) 'De prettige stad met allure. De hypertrofiering van de stedelijke cultuur', in A.C. Zijderveld, *Staccato cultuur, flexibele maatschappij en verzorgende staat*, pp. 97-110, Utrecht: Uitgeverij Lemma.
- Zijderveld, A.C. (1998) *A Theory of Urbanity. The Economic and Civic Culture of Cities*, New Brunswick (vs) en London: Transaction Publishers.