

Kijkend naar Nederland

KIJKEND NAAR NEDERLAND

Wim Derksen (red.)

NAi Uitgevers, Rotterdam
Ruimtelijk Planbureau, Den Haag
2007

INHOUD

Inleiding 7

Wim Derksen

Hoe Roden van de kaart verdween 13

Peter Peters

Stadsgezichten 25

David Hamers

De historisering van het landschap 35

Herman Pleij

Landschap, ons themapark 43

Han Lörzing

Kruidvatwijken 53

Arnold Reijndorp

In mijn beleving... 63

Wouter Vanstiphout

Over de auteurs 70

De discussie over Mooi Nederland en haar lelijke broertje 'de verrommeling' maakt ons bewust van de visuele veranderingen van Nederland. Het beeld van Nederland verandert, en blijkbaar niet tot ieders genoegen. In *De Staat van de ruimte 2007* begeeft het RPB zich in dit debat. Niet door positie in te nemen, maar door het debat met feiten en met invalshoeken te verrijken. In dat boek laten we zien hoe Nederland verandert.

Bij de visuele veranderingen van Nederland gaat het soms om hele kleine, bijna onopgemerkte veranderingen. Wie mist immers nog de telefooncel in het straatbeeld? Persoonlijk ben ik me ervan bewust dat er altijd één heeft gestaan op de hoek van mijn straat. Onlangs was hij verdwenen. Of was hij al een paar jaar weg? Wanneer zijn onze stations veranderd van een plek waar je alleen op de trein kon wachten in een plek waar winkels de reiziger verlokken om een volgende trein te nemen? Sinds wanneer heeft de allochtone middenstad zich in de grote steden een vanzelfsprekende plek verworven, ook in buurten die niet helemaal door migranten worden gekleurd? Sinds wanneer zijn de stadsparken veeleer een plek voor een barbecue voor migranten in plaats van een plek voor een deftige wandeling van autochtone oma's met autochtone kleinkinderen? Sinds wanneer kennen de stranden twee shifts: één van 9 tot 5 voor de badgast op zoek naar de zon en de aanblik van anderen en één van 5 tot 10 voor de stedeling die een visje komt eten in de vele strandtenten? Met een glimlach denk ik nog wel eens terug aan de agent (in korte broek) die aan het einde van de jaren zeventig van de vorige eeuw op het strand van Wassenaar folders uitdeelde waarop ons werd meegedeeld dat dames niet werden geacht met ontbloot bovenlichaam van deze zonnige dag te genieten. En wat te denken van al die terrassen in de binnensteden: hoe normaal zijn ze inmiddels terwijl ze amper veertig jaar geleden een nog onbekend fenomeen waren.

Sinds wanneer wordt het platteland weer bevolkt door paarden, niet om de eg of de ploeg te trekken maar ter vermaak van de dochter van de rijke stedeling die zich op het platteland heeft teruggetrokken? Sinds wanneer meanderen onze riviertjes en beken weer, terwijl ze nog niet zo lang geleden in het kader van het waterbeheer juist werden gekanaliseerd? Sinds wanneer is de boer uit de dorpen verdwenen, en met hem de melkfabrieken en de bedrijven met landbouwwerktuigen? En wie beseft dat Nederland de laatste decennia veel groener is geworden, zowel door de vervuiling die via de regen ook voor extra voeding zorgt als door de nieuwe cultuur waarin elke boomkap wordt bestreden en elk plan van nieuwe bomen moet worden voorzien? Het zijn allemaal kleine, maar soms betekenisvolle veranderingen.

Nederland zien veranderen is niet alleen een kwestie van herinnering. Het is ook een kwestie van kijken: je ziet iets pas als je ernaar kijkt. Daarom zal het veel mensen niet opvallen dat de telefooncel is verdwenen of dat de stedelijke terrasjes zijn verschenen. Velen zal het wel opvallen dat veel stadsparken op zonnige dagen tegenwoordig vooral door allochtonen worden bevolkt en dat veel middenstand overgaat in allochtone handen. Dat ons gedrag verandert, zijn we ons nauwelijks bewust. Dat we vroeger niet allemaal mobiel belden en niet vele uren doorbrachten op terrassen, zijn we al bijna weer vergeten. Maar dat de samenleving verkleurt, daaraan worden we elke dag door de media herinnerd. Ruimtelijke veranderingen vallen vooral op als je ernaar kijkt.

Dit alles geldt niet alleen voor al die kleine, specifieke veranderingen in de ruimte, maar al evenzeer voor de grote generieke ruimtelijke veranderingen waaraan Nederland onderhevig is. Ik doel op de veranderingen die er in het ruimtelijk beleid toe doen. De heldere scheiding tussen stad en land is gestaag aan het verdwijnen, het platteland verandert door de trek van de stedeling naar het platteland en door de industrialisering van de landbouw. De snelwegen vormen niet alleen meer een verbinding tussen steden, maar worden steeds meer *a place to be*. Onze nationale landschappen als het Groene Hart ontwikkelen zich in snel tempo, en niet altijd volgens de historische karakteristieken van het gebied. Maar ook hier geldt: ons kijken bepaalt wat we zien. Wie slechts oog heeft voor zijn nieuwe keuken, zal het weinig zorgen baren dat het keukencentrum aan de rand van de stad het oude landschap aan het zicht onttrekt. Wie voor het laatste oog heeft, zal al snel spreken van 'verrommeling'.

In *De Staat van de Ruimte 2007* hebben we vanuit deze invalshoek de recente ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland laten zien. Vanuit de gedachte dat de manier van kijken bepalend is voor wat je ziet, hebben we in dat boek zeven ideaalbeelden van de ruimte geformuleerd, zoals die in het ruimtelijk beleid lange tijd herkenbaar zijn geweest. Nederland door de bril van deze zeven ideaalbeelden zien veranderen, dat was de opzet van dat boek. Daarbij hebben we niet alleen oog gehad voor de veranderingen in de morfologie van het stedelijk landschap van Nederland, maar ook voor veranderingen in het gebruik van de ruimte. Veel ruimtelijke veranderingen zijn immers geheel terug te voeren tot een ander, vaak intensiever gebruik van de ruimte.

Bij het formuleren van het denkkader voor *De Staat van de Ruimte 2007* zijn we niet alleen geholpen door verschillende deskundigen te interviewen, maar ook door enkelen van hen een essay te laten schrijven onder het brede motto 'Kijkend naar Nederland'. Dat kijken naar Nederland geschiedt vaak met bepaalde ideaalbeelden in het achterhoofd. Het past bij mopperend Nederland dat schrikbeelden vaak nog sterker worden beleden dan de bijbehorende ideaalbeelden. In dat opzicht is het wijs dat minister Jacqueline Cramer in haar beleid het (abstracte) ideaalbeeld van een Mooi Nederland centraal heeft gesteld in plaats van het schrikbeeld van de verrommeling. Overigens is het eenvoudiger om in abstracto over Mooi Nederland te

spreken dan dit begrip concreet in te vullen. Het is immers bovenal een persoonlijke keuze welk Nederland je mooi vindt. In dat opzicht is een kans gemist door niet te verwijzen naar 'Nederland als cultuurlandschap'. In dat geval had op zijn minst de historische geografie belangrijke handvatten kunnen aanreiken.

Idealbeelden van Nederland zijn persoonlijk, normatief en bovendien aan verandering onderhevig. Wat we momenteel mooi vinden, vonden we dertig jaar geleden misschien minder mooi. En omgekeerd. Veranderingen van ideaalbeelden voor Nederland hangen onder andere samen met veranderingen van de identiteit van de gebruiker. Een boer kijkt anders naar het landschap dan een stedeling die daar recreëert dan wel een huis heeft gevonden. Een migrant beziet een park anders dan een autochtoon. En nu we allemaal, op zijn tijd, automobilist zijn geworden, bezien we de ruimte anders dan toen we de ruimte nog niet vanuit onze auto mochten bezien en bezitten. Een andere identiteit van de gebruiker van de ruimte leidt dus niet alleen tot een ander gebruik van die ruimte maar ook tot andere ideaalbeelden van die ruimte.

De morfologische veranderingen van de ruimte, het andere gebruik van de ruimte, de ideaalbeelden van de ruimte en de veranderende identiteit van de gebruiker vormen daarmee de vier hoekpunten van ons denkkader. De eerste twee verwijzen naar het zien, de twee laatste naar het kijken. Het RPB heeft de schrijvers van de hiernavolgende essays gevraagd om in dit vierkant hun weg te zoeken. Het woord is aan zes interessante essayisten.

Hoe Roden van de kaart verdween

Als we de tv-reclames mogen geloven, rijden auto's van nergens naar nergens. Vanuit een helikopter zien we de nieuwste modellen voortstuiven over lege wegen door een roodstenen woestijn, bochten draaien over bergpassen of zelfs rijden door een denkbeeldig landschap van lichtjes, zoals in de reclame voor de Lexus. Nooit zijn er andere auto's te zien. Sterker nog, er is niet de geringste verwijzing naar de alledaagse werkelijkheid zoals een gemiddelde automobilist die in Nederland ervaart: drukte op de weg, zoeken naar een parkeerplaats, irritatie over de file. Het ideaal van de moeiteloze verplaatsing lijkt, zeker in het westen van Nederland, ieder jaar weer verder weg. In 2006 reden er zo'n 7,2 auto's rond in Nederland en dat aantal nam de afgelopen jaren toe met gemiddeld honderdtienduizend. En dus is het dringen in de spits. De stagnatie op snelwegen vormt dan ook het voornaamste argument van pleitbezorgers die met meer en bredere wegen de doorstroming willen verbeteren.

Waarom ergert het ons zo dat de belofte uit de tv-reclames niet wordt ingelost als we met onze nieuwe auto de showroom uit rijden? Dat komt doordat de file een dagelijks terugkerend ironisch commentaar is op alles waar de auto voor staat, namelijk de vrijheid om zelf het tijdstip van vertrek, de route en de bestemming te kunnen bepalen. Die bestemming is als het ware onmiddellijk beschikbaar, wanneer we maar willen. Maar in die onmiddellijkheid schuilt een paradox. Waar we streven naar het laten verdwijnen van de autoreis, het welhaast onopgemerkt bereiken van onze bestemming, staat 'tijd' centraler dan ooit. Sprekend over onze dagelijkse verplaatsingen hebben we geen andere taal ter beschikking dan het aantal minuten dat onze reis heeft geduurd. Dat geldt niet alleen voor het alledaagse taalgebruik, maar ook voor de taal van beleidsmakers en verkeerswetenschappers. In hun plannen en modellen wordt de reis teruggebracht tot een beweging tussen A en B met een zekere tijdsduur. Omdat tijd schaars is, zullen mensen proberen de reistijd zo veel mogelijk te bekorten en is het rationeel om te streven naar versnelling, argumenteren zij. Andere experts kunnen weer uitleggen dat uit de 'hypothese van de constante reistijd' volgt dat mensen een constant aantal minuten per dag onderweg zijn. Snellere vervoerssystemen leiden volgens hen dus niet tot tijdwinst, maar tot een gestaag toenemend aantal gereisde kilometers.

Door een reis te reduceren tot de tijdsduur van de verplaatsing tussen A en B, ontstaat een kwantitatief perspectief op mobiliteit van waaruit sommige vragen wel en andere niet te beantwoorden zijn. Zo weten we uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) dat Nederlanders in 2006 in totaal ruim 195 miljard kilometer aflegden, een groei van 4,6 procent ten opzichte van 2000. Van deze kilometers werd driekwart afgelegd in de auto. We fietsten

samen vorig jaar 14,2 miljard kilometer en hebben 4,5 miljard kilometer gelopen. Maar wat zeggen deze cijfers over de ervaring van al die kilometers? Wat komen we te weten over de manier waarop Nederland veranderde als gevolg van al die beweeglijkheid?

Om deze vragen te kunnen beantwoorden, is een ander perspectief op mobiliteit nodig. In dit perspectief is er geen verplaatsing tussen A en B, want A en B bestaan niet. Mensen reizen tussen Alblasterdam en Bergen op Zoom, of tussen Almere en Bussum. De bruikbaarheid van dit perspectief blijkt als we ons afvragen wat het verschil is tussen een reis van Adorp naar Bellingwolde en een reis van Amsterdam naar Bussum. Dan wordt duidelijk dat het openbaar vervoer in Noord-Groningen anders is georganiseerd dan in de noordelijke Randstad. Anders dan in het kwantitatieve perspectief, verdwijnt de concrete reis hier niet uit beeld. Integendeel, het wordt dan mogelijk om te laten zien hoe we in de manier waarop we ons verplaatsen een 'wereld' scheppen.

Uitgaand van dit perspectief, waarin de *context* waarin we onze mobiliteit hebben georganiseerd centraal staat, verdedig ik in dit essay de these dat de bestemming niet onafhankelijk is van de manier waarop we haar bereiken. Om deze stelling te onderbouwen, laat ik de beelden van auto's in lege reclamelandschappen of juist in lange files voor wat ze zijn en vertrek naar Roden. Dit Noorddrentse dorp blijkt een strategische onderzoeksplek voor wie is geïnteresseerd in het snijvlak van mobiliteit en ruimtelijke inrichting.

Wandelend door Roden

Roden is het grootste dorp in de gemeente Noordenveld in de kop van Drenthe, tussen Assen en Groningen. Naast Roden omvat deze gemeente de dorpen Peize en Norg en gehuchten als Leutingewolde, Roderwolde en Foxwolde. Een van de manieren om het dorp te leren kennen is er doorheen te lopen. De wandeling (zie figuur 2) begint bij Havezathe Mensinge, tot 1985 bewoond, maar nu ingericht als een museum dat de bezoeker een indruk wil geven van het leven en wonen in een Drentse havezate. De hofstede ligt aan de rand van het dorp en is omgeven door boomwallen, beukenlanen en weilanden. In het zuiden grenst het landgoed aan een bosgebied met wandel- en ruiterroutes.

Een met klinkers bestrate weg leidt in noordelijke richting naar de Brink die wordt gedomineerd door de Catharinakerk, waarvan de oudste gedeelten dateren uit de dertiende eeuw. De kerk ontleent een deel van zijn faam aan het orgel, dat in 1780 werd gebouwd door de beroemde Groningse orgelbouwer A. A. Hinsz en dat onlangs is gerestaureerd. Schuin tegenover de kerk ligt de voormalige Scheepstraschool, genoemd naar de schepper van Ot en Sien. De lokale wijsheid wil dat deze school te zien is op sommige van de schoolplaten gemaakt door tekenaar Jetses, zoals die waarop een oude man een aapje op het dak van de school laat klimmen.

We lopen onder oude kastanjes door, langs het beeldje van Ot en Sien en slaan rechtsaf. Op de hoek van de Julianastraat ligt al sinds mensenheugenis

café-restaurant Het Wapen van Drenthe. Wat verderop passeren we het nieuwe gemeentehuis, gebouwd in de jaren tachtig. Tegenover het gemeentehuis is de bestaande gevelwand goeddeels gesloopt en vervangen door appartementen. Op de begane grond opende onlangs een nieuwe snackbar zijn deuren. Een rotonde markeert de driesprong van de Julianastraat, de weg naar Groningen en de Kanaalstraat. Hier is goed te zien dat de dorpskom van Roden in de afgelopen jaren grondig is verbouwd. Links kijken we een winkelstraat in, met opnieuw hoge appartementen en pas geopende winkelpanden. Verderop liep ooit het spoorlijntje dat Philips gebruikte voor transport tussen de fabrieksvestigingen in Groningen naar Drachten. De lijn is in 1985 opgeheven en op het tracé dat door het centrum liep, is een weg aangelegd. Deze werd in de nieuwe plannen overbodig en heeft plaatsgemaakt voor parkeerplaatsen.

De wandeling voert verder in noordelijke richting, door de Kanaalstraat. Links passeren we de gereformeerde kerk met de oude pastorie. We lopen nu tussen de roodstenen huizen die karakteristiek zijn voor de traditionele vooroorlogse woningbouw in Roden. Na de kruising met de Kastanjelaan verandert de aanblik ingrijpend. Schuin rechts voor ons doemt het parkeerterrein op van De Vrijbouter, de grootste kampeerwinkel van Nederland. We wandelen langs het witte complex en komen nu in het deel van Roden dat van oudsher plaats biedt aan de bedrijvigheid in het dorp zoals de inmiddels verdwenen melkfabriek. De wereld is hier geheel afgestemd op de auto – hier domineert het asfalt en de voetganger moet zoeken naar de trottoirs. Wat verderop kruist de Kanaalstraat de Ceintuurbaan, de in de jaren zestig aangelegde ringweg om het dorp. Rechts van de onlangs aangelegde rotonde zien we tot zover het oog reikt de glazen wanden van autoshowrooms.

Roden gezien uit de lucht

De wandeling van Havezathe Mensinge naar De Vrijbouter vertelt een verhaal over de veranderingen die Roden in de afgelopen halve eeuw heeft ondergaan. Van een hoofdzakelijk agrarisch georiënteerd dorp waar tijdens de jaarlijkse Rodermarkt de straten vol stonden met koeien en paarden, heeft het zich ontwikkeld tot een belangrijke groeikern halverwege het stedelijk netwerk Groningen-Assen. In de loop van de jaren zestig leidde het toenemende autobezit tot een stijging van het aantal inwoners, van wie velen voor hun werk op en neer reisden tussen Roden en Groningen. Aan gene zijde van de Ceintuurbaan, die in 1968 de grens van de bebouwing markeerde, werden in hoog tempo nieuwe woonwijken gebouwd. Meer en meer ging Roden de rol van regionaal voorzieningencentrum vervullen.

Een andere manier om de veranderingen sinds de jaren zestig te zien, is door een blik vanuit de lucht. Een vergelijking van een luchtfoto van het dorp uit 1968 (figuur 1) met een foto uit 2006 (figuur 2) biedt een diachroon perspectief.

In 1968 is het dorp scherp afgegrensd van de omringende weilanden. Vanuit het centrum van het dorp naar de linker bovenhoek loopt de weg naar Peize en Groningen. Grenzend aan deze weg in de linkerbovenhoek ligt het industrieterrein. Dit wordt aan de andere kant begrensd door de Kanaalstraat, die in zuidelijke richting het centrum van het dorp doorsnijdt en langs Havezathe Mensinge complex loopt, herkenbaar aan de vierkante borg en de omliggende boomsingels. Wat opvalt, is dat de bebouwingsstructuur betrekkelijk homogeen is. Het dorp kent alleen laagbouw en ook in het centrum hebben alle huizen voor- en achtertuinen.

De foto uit 2006 laat zien dat er in de afgelopen veertig jaar vooral aan de westkant van het dorp nieuwe woonwijken zijn gebouwd. Ten noorden van het dorp loopt de nieuwe rondweg, die eind jaren negentig is aangelegd om het autoverkeer van Peize naar Leek om het dorp heen te leiden. Bewonersgroepen en milieuorganisaties hebben destijds geprotesteerd tegen de aanleg van deze rondweg door het landelijk gebied, maar het pleit werd beslecht door een karakteristieke combinatie van economische en bereikbaarheidsargumenten. Door de rondweg zou de verkeersdruk in het centrum van het dorp verminderen en zouden nieuw aan te leggen bedrijfsterrainen toegankelijk worden. Tegelijk werden zo de nieuwe westelijke woonwijken ontsloten. De foto uit 2006 toont dat het bedrijventerrein ten noordoosten van het dorp sinds 1968 in omvang is verdrievoudigd. In het zuidoosten zien we dat de Brink, het Mensinge-complex en de aangrenzende bosgebieden goeddeels onveranderd zijn gebleven.

Het dorpscentrum is daarentegen onherkenbaar veranderd. Niet alleen is het groen tussen de bebouwing verdwenen, ook is een groot aantal woningen en winkelpanden gesloopt en vervangen door nieuwbouw die supermarkten en appartementencomplexen huisvest. Het aantal bouwlagen in het centrum is flink toegenomen, in sommige gevallen tot vijf. Maar het meest in het oog springende verschil met de oude foto is de prominente aanwezigheid van de auto – in de dorpskom zijn op meerdere plaatsen parkeerterreinen aangelegd. Waar de foto uit 1968 laat zien dat het omringende agrarische landschap zich tot in het hart van het dorp voortzette, maakt de opname uit 2006 duidelijk dat de dorpskom sterk is verstedelijkt.

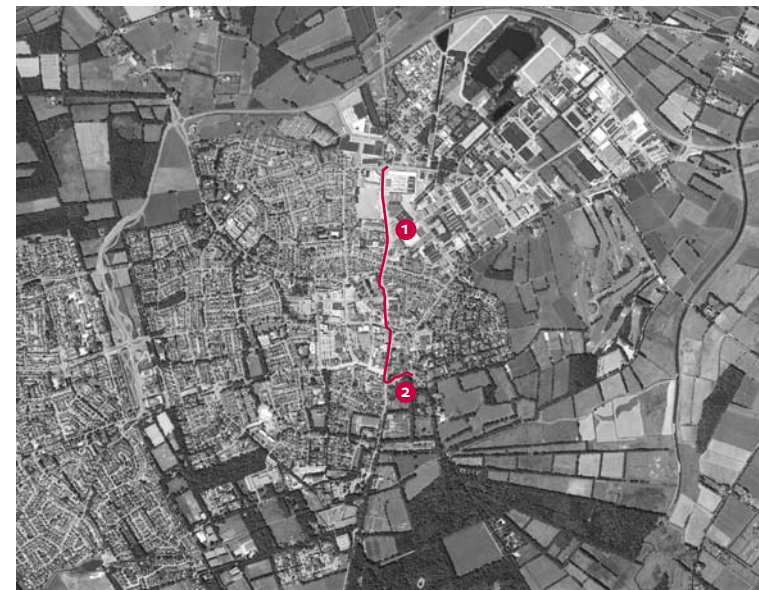
Vrijtijdsboulevard

Hoe kunnen we deze veranderingen in Roden begrijpen? Wat hebben ze te maken met de sterk toegenomen automobiliteit van mensen? Voor een antwoord op deze vragen moeten we het vogelvluchtperspectief verlaten en aanschuiven bij de vergadertafels van de projectontwikkelaars en lokale politici, en meekijken over de schouders van de ontwerpers. In dit beleids-perspectief op de veranderingen in Roden in de laatste decennia valt op hoe groot daarin de rol is van kampeerhal De Vrijbouter. De Vrijbouter ontstond in 1985 als een eenmanszaak en groeide in vijftien jaar uit tot 'de grootste kampeerspecialist' van Nederland.

Figuur 1. Roden in 1968. Bron: Archief gemeente Noordenveld



Figuur 2. Roden in 2006. Bron: Eurosense BV. (2006)



1. De Vrijbouter
2. Brink/Mensinge

Volgens de website van de gemeente Noordenveld heeft de kampeerhal een oppervlak van 40.000 vierkante meter, worden er 400 tenten geshowd en meer dan 30.000 artikelen verkocht, en trekt De Vrijbouter jaarlijks 900.000 bezoekers, de helft uit de regio en de rest uit Nederland en Duitsland. Na het Dierenpark Emmen is de hal in Noord-Nederland de grootste publiekstrekker.

Nergens anders wordt beter zichtbaar hoe de kale cijfers over de toegenomen mobiliteit in de afgelopen decennia staan voor een *way of life*. De Vrijbouter verkoopt zo ongeveer alle denkbare reisartikelen, van warme truien voor de wintersport en rugzakken voor de tropen, tot kampeerstoelen voor bij de caravan en tenten voor een trektocht. Wie met de auto op reis gaat, kan voor reisgidsen, landkaarten en andere diensten terecht bij een ANWB-vestiging in de kampeerhal. Om de honderdduizenden bezoekers snel en efficiënt door de winkel te leiden is de 'reis' door de kampeerhal zelf opgezet volgens het IKEA-principe. Eén duidelijk gemarkeerde route leidt langs de verschillende afdelingen en eindigt bij de kassa's. Voor de kinderen is er een ballenbak.

De ruimtelijke ontwikkeling van Roden blijkt in het afgelopen decennium sterk te zijn bepaald door de bezoekersstroom van De Vrijbouter. In een in 2002 verschenen rapport van Oranjewoud in opdracht van de gemeente Noordenveld, wordt het belang van deze bezoekers voor de ontwikkeling van Roden onderschreven. De inzet van het ruimtelijk beleid moest zijn dat winkels en voorzieningen in en om Roden konden profiteren van de populariteit van de kampeerhal. 'Het langer vasthouden van deze bezoekers in Roden en omgeving kan immers een forse economische impuls opleveren,' aldus het rapport. Verder moest een 'totaalplan' worden opgesteld waarin 'de potenties van de plaatselijke economie optimaal kunnen worden versterkt'. Dit Masterplan, waarbij *ster* staat voor Sterk Toeristisch en Economisch Roden, is vrijwel gerealiseerd en had tot doel meer samenhang aan te brengen tussen 'wensen van bezoekers van de Vrijbouter, het winkelcentrum en het Mensingecomplex'. Korter gezegd, wat zou het mooi zijn voor de economische ontwikkeling van het dorp als een flink deel van de klanten van De Vrijbouter de moeite zou nemen om ook nog even in het centrum van Roden te komen winkelen.

Vanaf 2002 is er in Roden hard gewerkt om de gewenste ruimtelijke samenhang tussen De Vrijbouter, het centrum en het Mensingecomplex vorm te geven. Om de bezoekers van de kampeerhal in beweging te krijgen in de richting van het centrum en museum, moest een logische verbinding worden ontworpen. De omgeving van De Vrijbouter, een tamelijk desolaat gebied dat visueel wordt gedomineerd door auto's en volumebouw, zou moeten worden omgevormd tot een 'Vrijtijdsboulevard' die geheel in het teken zou moeten staan van de wensen en behoeften van de mobiele mens. Behalve de kampeerhal telt deze boulevard inmiddels al een fietswinkel, een caravanshowroom en een vestiging van De Waard Tenten. Daarnaast zou er ruimte moeten komen voor een restaurantcomplex, een klimmuur of een skihal,

kortom voor activiteiten 'op het snijvlak van activiteit en kopen (try and buy)', zoals de gemeente het uitdrukt op haar website. Om de bezoekers van elders naar het dorpscentrum te leiden, is de Kanaalstraat zodanig heringericht dat een 'rechte, duidelijke lijn naar het centrum van Roden en het Mensingecomplex' is ontstaan. De trottoirs zijn opnieuw bestraat en er zijn postmodern ogende straatlantaarns neergezet. Het winkelcentrum is ingrijpend verbouwd – de oude bebouwing is op veel plaatsen gesloopt om plaats te maken voor parkeergelegenheid, winkelpanden en appartementen. Autobereikbaarheid stond daarbij voorop, getuige de prominente plaats in de plannen voor wat de Parkeerring wordt genoemd, een bewegwijzerde route langs een viertal grote parkeerterreinen midden in het centrum. Het Mensingecomplex is samen met de oude kern van Roden rond de Brink verder ontwikkeld als 'toeristische trekpleister'. Een uitgekende communicatiestrategie moeten De Vrijbouter-klanten nog eens extra helpen hun weg te vinden naar deze culturele trekpleisters.

De wandeling terug

De inzet van het Masterplan Roden is om de bezoekers van De Vrijbouter de hiervoor beschreven wandeling in omgekeerde richting te laten maken. Vanuit een wereld die geheel in het teken staat van mobiliteit, vrije tijd en activiteit, worden ze als het ware uitgenodigd terug te reizen in de tijd, naar een bestemming die de rust en traagheid ademt van een eeuw geleden, de Ot en Sien-tijd van Scheepstra en Jetses. De ironie van het Masterplan is dat de opstellers ervan zich niet hebben gerealiseerd dat er een complex maar onmiskenbaar verband bestaat tussen de aard van een bestemming en de wijze waarop die wordt bereikt, de centrale stelling van dit essay. De vormgevers van de Vrijtijdsboulevard, het winkelcentrum en de Parkeerring gaan uit van de premisse dat de zo vurig gewenste reis terug in de tijd per auto gemaakt moet worden. Maar wie kiest voor de auto als vervoermiddel, bereikt een andere wereld dan wie bijvoorbeeld gaat fietsen of lopen.

De Franse antropoloog Marc Augé maakte in een veelgeciteerde studie uit 1995 een onderscheid tussen 'plaatsen' en 'niet-plaatsen'. Plaatsen hebben een geschiedenis, een eigen identiteit en ze verschaffen mensen de gelegenheid zich ermee te vereenzelvigen. Niet-plaatsen daarentegen, zijn de doorgangsruidtes van de hypermobiliteit: vliegvelden, snelwegen en shoppingmalls. Ze ontnemen hun identiteit aan het netwerk waarin ze een knooppunt vormen in plaats van aan hun specifieke geografische ligging. Mensen komen er om er weer te vertrekken en hun onderlinge relaties zijn verzakelijkt en kortstondig.

De tegenstelling tussen plaats en niet-plaats heeft niet alleen een ruimtelijke, maar ook een temporele dimensie, namelijk die tussen een langere en een kortere verblijfsduur. En hier toont zich de tragiek van wat zich in Roden heeft voltrokken. In hun wens om de bezoekers van De Vrijbouter langer vast te houden in het dorp, om zo te kunnen delen in het commerciële succes van

de kampeerhal, hebben de lokale politici in nauwe samenwerking met de plaatselijke middenstand en de projectontwikkelaars het oude dorpscentrum ingericht op een snelle circulatie van bezoekers, ongeveer zoals De Vrijbouter dat heeft gedaan met een bewegwijzerde route door de kampeerhal. Wat een 'plaats' zou moeten zijn, een plek waar mensen langer willen verblijven omdat ze er dingen zien en meemaken die ze elders niet vinden, is omgevormd tot een 'niet-plaats', een gezichtsloze ruimte waar van de vormgeving is onderworpen aan economische en toeristische functionaliteit. In de keuzes die zijn gemaakt, waren niet langer alleen de wensen van de 15.000 inwoners van Roden richtinggevend, maar vooral ook die van de honderdduizenden bezoekers van elders. Hoewel ze in overgrote meerderheid niet mogen stemmen voor de gemeenteraad van Noordenveld omdat ze er niet wonen, zijn hun veronderstelde verlangens bepalend gebleken voor de in de afgelopen jaren genomen beleidsbeslissingen. Mobiliteit veranderde zo niet alleen de fysieke, maar ook de bestuurlijke ruimte in Roden.

Sommige bewoners van Roden hielden het tempo van de vooruitgang van hun dorp niet bij. Op de website van de Historische Vereniging Roon (Roden) erkent voorzitter Marten de Vries dat de verviervoudiging van het inwonertal in de afgelopen decennia wel moest leiden tot meer winkels, voorzieningen, bedrijvigheid en infrastructuur: 'In Roden is de dorpskom dan ook rigoureuus verbouwd. Erg is dat niet. Een positieve ontwikkeling van een dorp en vooruitgang van voorzieningen is belangrijk, dat zullen de meeste bewoners wel beamen. Echter in Roden zijn de ontwikkelingen vooral in de laatste jaren wel heel erg snel gegaan. Er dreigt een kaalslag van wat eens Roden was. Een dergelijk proces betekent langzamerhand dat Roden voor zijn eigen bevolking onherkenbaar is geworden.'¹

Wie van Havezathe Mensinge naar De Vrijbouter wandelt, kan zien wat er veranderde. Of de bezoekers van De Vrijbouter ook in groten getale langs de Vrijtijdsboulevard de weg terug naar het museum zullen weten te vinden, staat nog te bezien. Waarschijnlijker is dat de bezoekers van het culturele erfgoed in Roden niet met de auto zullen komen, maar te voet, over de zogenoemde knapzakroutes. Deze routes zijn bedacht door de Brede Overleggroep Kleine Dorpen in Drenthe en uitgestippeld in samenwerking met historici, geografen, archeologen en biologen. Ze tonen het Drentse landschap zoals het ooit was, het resultaat van de eeuwenoude wisselwerking tussen mens en natuur. Wandelend over 'zandpaden van de oude essen, langs Drentse beken, over afgelegen bospaden en langs eeuwenoude heidewegen'² ervaren de wandelaars de geschiedenis van de kleine dorpen en buurtschappen.

Een van de knapzakroutes voert de wandelaar langs 'de noordelijke rand van het Drents plateau vanuit Altena door het ontginningsgebied en de potkleigronden tussen Peize en Roden, via het Bunnerveen naar Lieveren, door het Lieverderbosch en het Mensingebosch en de Havezathe Mensinge'.³ Als bestemming overbrugt de havezate zo de tegenstelling tussen 'plaats' en 'niet-plaats' – de oude borg vormt zowel het eindpunt van een knapzakroute als van de Vrijtijdsboulevard.

1. www.historischeverenigingroon.nl/Uitgaven/Buitengewoon/Buitengewoon%20ROON.htm
2. www.recreatief.nl/nieuws/wandelenenfietsen/dossier/knapzakroutes.html
3. www.wandelen-in-drenthe.nl/knapzakroutes.html

Roden veranderde van een rustig dorp met een agrarisch georiënteerde bevolking eerst in een forenzengemeente en later in een 'toeristische en economische trekpleister'. Het dorp vormt in veel opzichten een exemplarisch voorbeeld voor de wijze waarop onze toegenomen mobiliteit de wereld waarin we onderweg zijn heeft veranderd. Anders dan het cliché van het 'fileleed' wil doen geloven, is er niet een tekort aan wegen. Eerder zijn de veranderingen in Roden de uitdrukking van een ruimtelijke ideologie waarin elke vierkante meter per auto bereikbaar moet zijn. In deze ideologie ontlenuen plaatsen hun betekenis aan de manier waarop ze verbonden zijn aan andere plaatsen. Zoals de oude havezathe Mensinge nog slechts betekenis heeft in relatie tot De Vrijbouter, zo lijkt het dorp Roden meer en meer te veranderen in een 'stepping stone' tussen Drachten en Groningen, en tussen Groningen en Assen. In het voorontwerp voor een intergemeentelijk Structuurplan voor Leek en Roden, voortvloeiend uit de provinciale Regiovisie Groningen-Assen, zijn duizenden nieuwe woningen voorzien en nieuwe provinciale ontsluitingswegen vanaf de A7 die Drachten en Groningen verbindt. Tegen de plannen is veel verzet. De tegenstanders wijzen op de waarde van groen en ruimte in de kop van Drenthe en vrezende duizenden extra verkeersbewegingen door het natuurgebied de Maatlanden. Onder tussen lijkt Roden langzaam van de kaart te verdwijnen. Niet langer scherp afgebakend van het omliggende land, lost het dorp als het ware op in de netwerken die het bereikbaar maken. Wie wandelt tussen de Mensinge en De Vrijbouter, realiseert zich dat het dorp niet langer alleen een plaats is waar mensen wonen, maar vooral een gebeurtenis, of liever: een belevenis voor wie er, al is het maar even, op bezoek is. Het dorp toont zo de negentiende-eeuwse topos van 'de vernietiging van de ruimte door de tijd' in een eigentijdse gedaante.

Literatuur

Augé, M. (1995), *Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity*, London: Verso.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat/Rijkswaterstaat (2007), *Mobiliteitsonderzoek Nederland 2006. Tabellenboek*, Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Schroor, T., Dijkstra, T en Kamps, P. (2002), *Masterplan Gemeente Noordenveld. Eindrapport*, Roden: Gemeente Noordenveld. <http://tekst.gemeentenoordenveld.nl/md/501/Masterplan.pdf>

Stadsgezichten

Steden veranderen. Ook onze beelden van steden veranderen, maar niet noodzakelijkerwijs in hetzelfde tempo. We kunnen in onze verbeelding vooruitlopen op toekomstige steden, zoals in sciencefiction of op de teken-tafel. Ook zien we nog steeds graag de steden die achter ons liggen, bijvoorbeeld in een museum. Lastiger lijkt het om in onze verbeelding gewoon de stad van vandaag bij te benen. Die transformeert soms zo snel, dat we vergeten bij alle verandering even stil te staan.

Nemen we als vertrekpunt wat we *zien* veranderen, dan ligt het tempo van verandering het hoogst aan de stadsrand. Uiteraard verandert ook menig stadshart, maar wie een tijd niet in het centrum van Amsterdam is geweest, zal bij een bezoek aan de stad niet echt schrikken. Er hangt misschien wat meer reclame aan de gevels, maar de prachtige pandjes staan waar ze stonden en de straten lopen zoals ze liepen. Schokkender is in veel gevallen een tochtje langs de rand. Waar velden lagen, zijn woonwijken verzezen, volkstuinten hebben plaatsgemaakt voor snelwegen, langs de snelwegen staan kantoortorens en autoshowrooms. Steden dijen uit, slokken open ruimte op en groeien naar elkaar toe. Ergens tussen Den Haag en Rijswijk passeer je de grens tussen stad en randgemeente, maar wie onderweg het blauwe plaatsnaambord mist, heeft geen idee waar dan precies.

En dan komen er ook nog nieuwe steden bij. Waar Almere ligt, lag dertig jaar geleden een lege polder en daarvoor niets dan water. Vandaag zijn er plannen voor een heuse dubbelstad: met een directe brugverbinding met overbuur Amsterdam en door stadsuitbreiding in het water moet Almere een grotere rol gaan spelen in de verregaand verstedelijkte noordvleugel van de Randstad.

Verstedelijking laat zich dus niet eenvoudig intomen – door snelwegen, gemeentegrenzen noch water. Onze verbeelding lijkt eerder op haar grenzen te stuiten. Vraag iemand een stad te tekenen en de kans is groot dat er een tamelijk traditioneel plaatje wordt geschetst van een klassieke cirkel met in het midden een keurig centrum. In de aanblik daarvan zullen de oude stadsmuren wellicht ontbreken en het plaatje zal de nodige moderne hoogbouw bevatten, maar een schets van een dichtbevolkte, levendige, compacte stad ligt voor de hand. Voor buitenwijken, zichtlocaties langs de snelweg en perifere winkelcentra is daarin waarschijnlijk geen plaats.

Met een dergelijke voorstelling is op zich niets mis. Een traditioneel beeld van de stad hoeft ons dagelijks functioneren in de verstedelijkte regio niet in de weg te staan. Een vertrouwd stadsgezicht kan ons mogelijk zelfs helpen omgaan met snelle stedelijke transformaties. Het biedt immers houvast. Het is echter wel de vraag in hoeverre dit soort beelden ons op de lange duur helpt om ons thuis te blijven voelen te midden van alle verstedelijking. Willen we ons ergens thuis voelen, dan moeten we ons de ruimte om ons heen immers

eigen maken, niet alleen in het dagelijks gebruik, maar zeker ook door van die ruimte een beeld te vormen dat voldoende raakvlakken heeft met de ons omringende omgeving. Een dergelijk beeld kan ons de weg wijzen, hoe complex de omgeving ook is. Het kan ervoor zorgen dat we ons in de uitdijende, steeds complexer wordende verstedelijkte regio niet verloren voelen.

Mentale kaarten en cognitieve landschappen

Mensen maken zich een ruimte eigen door daarin hun plaats te bepalen en er plekken te creëren. Dit proces speelt een niet te onderschatten rol bij de inrichting van ons dagelijks leven en de vorming van een eigen identiteit. Zo stelt de Duitse filosoof Peter Sloterdijk zich in zijn recente *Sferen*-trilogie niet zozeer de vraag 'wat is de mens?' maar veeleer 'waar is de mens?'. Hij beantwoordt de vraag *wie* we zijn via de vraag *waar* we zijn. Maar we hoeven niet per se bij een filosoof te rade te gaan. Ook als we dicht bij onszelf blijven, kunnen we inzicht krijgen in de cruciale rol die plaatsen spelen bij de wijze waarop we ons leren thuis voelen in de ruimte.

Het verschil tussen ruimte en plaats is dat de eerste een abstractie is, terwijl de tweede betekenis heeft, of beter, betekenis *krijgt*. Mensen kennen aan plaatsen betekenissen toe, op allerlei manieren. We bakenen af, stellen regels op, en doen er bepaalde dingen wel en andere juist niet. We eigenen ons een plek toe, richten die in, en zoeken er bepaalde mensen op, terwijl we er anderen juist mijden. Daarnaast verbinden we plekken onderling: hier doen we dit, daar doen we dat. Zo creëren we een uitgebreid stelsel van plekken, waar we ons op verschillende momenten van de dag, de week, het jaar en gedurende verschillende fasen van ons leven bevinden. Tussen die plekken bewegen we ons: we *verplaatsen* ons, letterlijk, door de ruimte, in de tijd.

Bovendien krijgen plekken zoals gezegd betekenis in onze verbeelding. In ons dagelijks gebruik van de ruimte maken we gebruik van wat psychologen en geografen 'mentale kaarten' noemen. Verplaatsen we ons door de ruimte, dan verplaatsen we ons tegelijkertijd in gedachten tussen plekken op een kaart. Die kaart is voor iedereen verschillend. Hij biedt, afhankelijk van persoonlijke kennis, ervaringen en emoties, referentiepunten en richtingwijzers. Daarnaast bevat hij plaatsen met een grote aantrekkingskracht, terwijl hij je voor andere plekken juist waarschuwt. Ieders mentale kaart is subjectief gekleurd: een plaats waar de één graag naartoe gaat, kan een ander het liefst mijden. Waar de één een duistere, onzure plek onder een verlaten snelwegviaduct ziet, ziet de ander een prachtplek voor een illegaal nachtelijk dansfeest. De één vergeet zo'n plek graag zo snel mogelijk, voor de ander is die plek een volwaardig onderdeel van de stad.

Een plaats is daarmee nooit zomaar een plaats. We stellen ons er van alles bij voor: we weten er iets over, vinden er iets van en voelen er wat bij. Daarbij spelen ook beelden en verhalen een rol die breder worden gedeeld. Geografen spreken van een 'verbeelde geografie' of 'landschap van de geest': complexe stelsels van associaties, symboliek, stereotypen, mythen

en imago's die samenhangen met een bepaalde plek. Sommige van deze beelden en verhalen zijn vluchtig, andere blijken verleidelijk genoeg om gedurende lange tijd een rol te spelen in het landschap in ons hoofd. Een dergelijk 'cognitief landschap' is niet onschuldig. Het is medebepalend voor hoe we onze stedelijke omgeving waarnemen en ervaren. Vertellen we andere verhalen over een verstedelijkt gebied en (re)produceren we andere beelden, dan zullen we ons daar op een andere manier thuis voelen.

Het gaat hier om een continu, nogal stroperig proces. Bestaande verhalen en beelden slijten maar langzaam en het kost tijd voordat nieuwe verhalen en beelden ingang vinden bij een breder publiek. Dat proces is duidelijk zichtbaar als het gaat om nieuwbouwwijken voorbij de rand van de bestaande stad. Enerzijds hebben ze al voordat ze zijn gebouwd, te maken met imagoproblemen. Er worden allerlei stereotiepe beelden – bijvoorbeeld bekend uit films en televisieseries – op de nog kale straten geprojecteerd. Anderzijds kost het tijd voordat dergelijke wijken een eigen identiteit krijgen. Iets vergelijkbaars geldt voor verkeersknooppunten, grote shopping malls en zichtlocaties langs de snelweg. Ze worden intensief bezocht, maar ze vormen voor velen nog lang geen vanzelfsprekend onderdeel van hun beeld van de stad.

Niet alleen de opvattingen uit het dagelijks leven verschillen, er bestaat ook verschil tussen de woorden en beelden van de gewone ruimtegebruiker en die van de onderzoekers en ontwerpers van die ruimte. Daarbij gaat het niet om een betere of slechtere verwoording/verbeelding van verstedelijkte gebieden, maar om benaderingen die heel andere functies vervullen, in de dagelijkse respectievelijk de beroepspraktijk.

Juist de verschillen zijn interessant, omdat ze een belangrijke bron van informatie zijn. Onderzoekers zijn zeer geïnteresseerd in de ideeën die er in het dagelijks leven bestaan over de stedelijke omgeving: deze helpen hen bij het zoeken naar verklaringen. Planners en ontwerpers gebruiken ervaringen en verwachtingen van dagelijkse gebruikers bij de inrichting van de ruimte en de vormgeving van nieuwe plekken. Omgekeerd kunnen dagelijkse gebruikers van de stedelijke ruimte het nodige opsteken van wat bij onderzoekers en ontwerpers over hun omgeving bekend is. Deze mogen zich dan misschien van een lastig jargon bedienen, maar met de nodige vertaalslagen is hun kennis zeker inzichtelijk te maken. Ze is de moeite waard.

Om een aantal concepten uit het onderzoek en het ontwerp inzichtelijk te maken, stel ik voor om in gedachten twee reizen te maken door verstedelijkt gebied. Als we voor de eerste reis ruim de tijd nemen – laten we zeggen enkele honderden jaren – dan ontstaat een beeld van een transformatie van formaat: van de keurige compacte stad van weleer tot de wijdvertakte stedelijke structuur van vandaag. Nemen we voor de tweede reis juist heel kort de tijd – laten we zeggen een dag – dan ontstaat een beeld van de samenhang tussen die complexe hedendaagse stedelijke structuur en zomaar een dagelijks leefpatroon van een doorsneegezin.

Een stedenreis van honderden jaren

Veel Nederlandse steden ontwikkelden zich vanaf de middeleeuwen als centra waarin diverse functies waren geconcentreerd. Zo boden ze plaats aan ambachten, scholen en rechtbanken. In de loop van de eeuwen nam het aantal steden toe en groeiden de bestaande steden in omvang. Om uit te groeien tot steden van enig formaat moesten ze naast de verzorgende functies voor de eigen bevolking en die van het omringende platteland ook plaats bieden aan activiteiten op het gebied van bestuur, handel en, later, industrie.

Steden waar zich een vorst of een regionaal bestuur vestigde, konden zich ontwikkelen als centrum van de politiek-bestuurlijke macht. Deze trokken de zeggenschap op allerlei terreinen naar zich toe, bijvoorbeeld op dat van de rechtspraak, de tol- en belastingheffing. Bovendien waren ter plekke ambtelijke instellingen nodig en trok het bestuur ook allerlei soorten dienstverleners aan, variërend van banken en verzekeraars tot meubelmakers.

Een tweede functie die bijdroeg aan de groei van de steden was de handel. De strijd om (overzeese) goederen- en geldstromen kende winnaars en verliezers. Steden die zich wisten te ontwikkelen tot een knooppunt in handelsnetwerken zagen onder meer het aantal handelshuizen, banken en andere zakelijke dienstverleners groeien. De Amsterdamse grachten getuigen nu nog van de gouden eeuw waarin zij actief waren.

Massale verstedelijking trad pas op met de ontwikkeling van een derde soort activiteit: de industrie. Met de ontwikkeling van nijverheid tot industrie kwam in de loop van de negentiende en twintigste eeuw een proces van schaalvergroting op gang, zowel in de productie als de organisatie daarvan. Railverbindingen speelden hierbij een grote rol. De spoorwegen stelden steden in staat te functioneren als knooppunten in de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van eindproducten. Er ontstond een stelsel van fabrieken, dienstverlenende bedrijven, verzorgende instellingen en woonbuurten voor het groeiende legioen arbeiders. Veel meer dan in de voorgaande eeuwen resulteerde dit in een sterke groei van de stad, zowel ruimtelijk als qua inwonertal (zie voor een uitgebreidere geschiedenis Van Engelsdorp Gastelaars & Hamers 2006).

Binnen het groeiende stedelijk gebied blijven tot in de jaren zestig van de twintigste eeuw de aloude stadskernen de belangrijkste centra voor allerlei stedelijke activiteiten, niet alleen bestuur en bedrijvigheid, maar bijvoorbeeld ook winkelen en uitgaan. Diezelfde jaren zestig zijn echter aan te merken als een periode van ingrijpende veranderingen. Er komt een suburbanisatieproces op gang dat leidt tot decentralisatie van de verstedelijking. Eerst trekken uit veel steden grote aantallen bewoners weg. Gezinnen verlaten de in hun ogen te drukke, lawaaiige en onveilige stad voor een rustigere woonplek op afstand. Later volgt ook een deel van de bedrijvigheid, vooral op het terrein van productie en distributie. Veel bedrijven zoeken aan en voorbij de randen van de oude compacte stad of in het suburbane ommeland de benodigde ruimte voor uitbreiding. De grond is er goedkoper en de bedrijven zijn er beter bereikbaar. Zij worden later gevolgd door de grote kantoren,

die in de groeiende diensteneconomie een steeds grotere rol spelen. Deze kiezen veelal voor strategisch gelegen knooppunten, bijvoorbeeld van snelwegen, zodat het personeel gemakkelijk alle kanten op kan.

Zo zijn er in de loop van de afgelopen decennia in sommige gebieden (met name in het drukke westen van ons land) uitgestrekte stedelijke velden ontstaan. Deze bestaan uit grote woon- en werkgebieden, winkelcentra en gebieden voor allerlei vormen van recreatie. Ze worden dooraderd door velerlei vormen van infrastructuur en tellen naast de oude compacte steden nieuwe centra op afstand van de bestaande stadscentra. Om hierop vat te krijgen gebruiken onderzoekers en ontwerpers termen als *verstrooide stad*, *tapijtmetroop*, *stedelijk netwerk* en *netwerkstad*.

Hoewel elk van deze termen eigen accenten legt, trachten alle de nieuwe, complexe verstedelijkingspatronen te beschrijven. Het gaat daarbij niet alleen om schaalvergroting en deconcentratie, maar ook om toegenomen fragmentatie van het verstedelijkt gebied. Waar het bebouwd gebied vroeger werd omsloten door een groen ommeland, is in steeds meer gebieden ook het omgekeerde het geval: bebouwde gebieden omsluiten vandaag de dag steeds vaker groene enclaves. Zo ontstaat een hybride verstedelijkt landschap met zowel stedelijke als landelijke functies, verspreid over een groot, diffuus gebied. Het vlekkenpatroon in figuur 1 geeft het schematisch weer. De stad barst uit zijn voegen. Allerhande functies veroveren een plek op plaatsen waar zij volgens de traditionele ruimtelijke ordening niet thuis horen: ontwerp bureaus in oude boerderijen, skihallen in een weiland, kantoor torens langs de snelwegen.

Een aantal dagtripjes

Achter het verstedelijkte landschap dat we zo zien ontstaan, gaan uiteraard uiteenlopende maatschappelijke processen schuil. Zo zijn we rijker geworden en steeds meer auto's gaan kopen. Daardoor kunnen we ons gemakkelijker over grotere afstand verplaatsen. We hebben computers aangeschaft en beschikken over internet, waardoor we tegenwoordig ook thuis kunnen werken. Daarnaast zijn we onze vrije tijd anders gaan besteden. Voor *fun* wachten we niet meer tot het weekend en hoeven we niet meer naar het centrum: wie in Wassenaar woont, kan de hele week (en het hele jaar) door gaan skiën in Zoetermeer.

Stedelingen – bewoners, werknemers, recreanten – verplaatsen zich in steeds meer richtingen, tussen plekken her en der in het uitgedijde stedelijke veld. Daarbij is niet meer zozeer afstand de belangrijkste maat, maar reistijd. Bereikbaarheid is in de meeste gevallen niet meer een kwestie van hoe ver weg een bestemming is, maar van hoe lang het duurt voordat je er bent. Pendelen tussen twee plekken aan de stadsrand mag dan in afstand misschien een hele reis zijn, qua reistijd kan zo'n trip toch aantrekkelijker zijn dan een rit vol fileleed richting stadshart.

Voor verschillende typen stedelingen ziet het dagelijkse verplaatsingspatroon er anders uit. Elk creëert als het ware zijn eigen stad, bestaande

uit de optelsom van de diverse bestemmingen en verplaatsingen (vergelijk Reijndorp e.a. 1998). Zo'n patroon kan complex zijn, vooral als het bestaat uit diverse kriskrasverplaatsingen, bijvoorbeeld van de woonplek naar het werk en daarvandaan via de winkel naar de crèche. Toch speelt het in steeds meer stedelijke levens een vanzelfsprekende rol. Hier doe je dit, daar doe je dat. Zo maken de bewoners zich de lastig te behappen ruimte van het uitgedijde stedelijke veld toch eigen: niet in de vorm van een centrum te midden van zijn ommeland, maar als een stelsel van uiteenlopende, onderling verbonden plekken. Daarvoor is een professioneel overzicht over de gehele stedelijke regio niet noodzakelijk. Het is voor stedelingen voldoende om te weten waar ze moeten zijn voor welke activiteit. Een abstracte ruimte (zoals in figuur 1) leren we niet zo gemakkelijk kennen; een aaneenschakeling van betekenisvolle plekken wel.

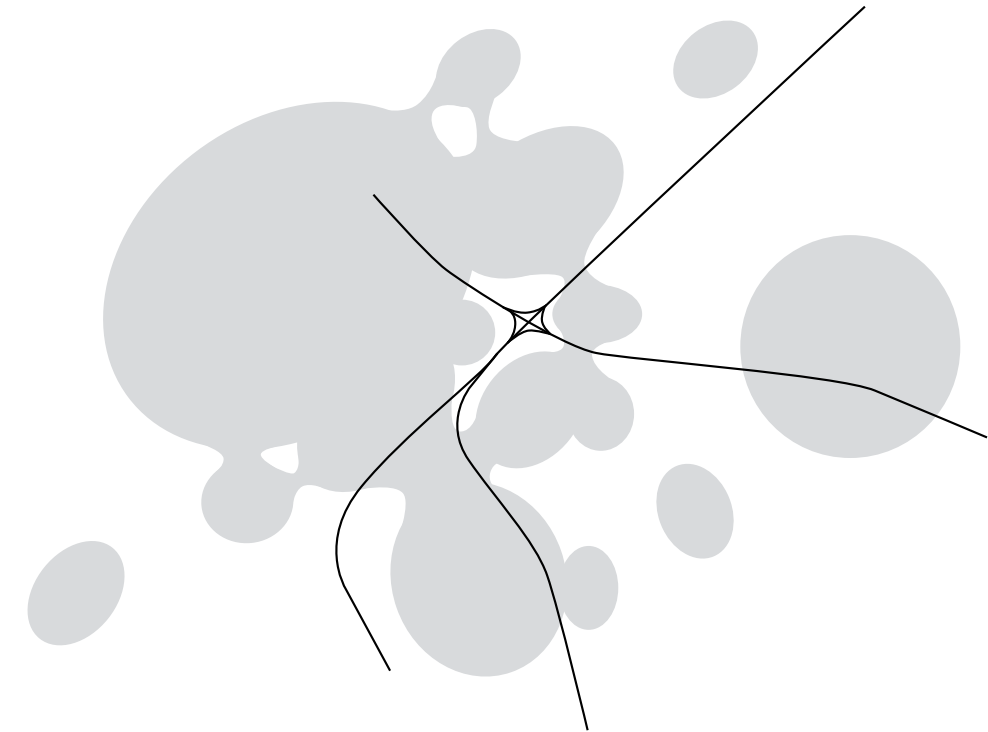
Laten we een willekeurig patroon uitlichten door op een doordeweekse dag de leden van een fictief gezin – vader, moeder, zoon (8 jaar), dochter (3 jaar) – te volgen. Hun huis staat in Ypenburg, een zogeheten Vinex-wijk buiten Den Haag. Daar wonen ze. Dat is hun uitvalsbasis. Vader brengt 's ochtends met de auto de kleinste naar het kinderdagverblijf verderop in de wijk. De oudste gaat zelf op de fiets naar de basisschool in het nabijgelegen Nootdorp. Vader rijdt van het kinderdagverblijf door naar zijn werkplek op de campus van de TU Delft. Deze ligt gelukkig dichtbij de snelwegafslag, zodat hij er met de auto betrekkelijk snel aankomt. 's Avonds doet hij op de terugweg boodschappen bij Albert Heijn in Delfgauw en stopt hij nog even bij tuincentrum Xotus aan de snelwegafslag verderop, om een mooie plant te kopen voor zijn vrouw. Thuis begint hij met koken.

Zijn vrouw gaat 's ochtends met de tram naar haar werk in een kantoor in het centrum van Den Haag. 's Middags heeft zij een afspraak buiten de deur, niet ver van haar werkplek. Later in de middag is ze op tijd thuis; met de fiets haalt ze haar dochtertje op. Haar zoon komt om vier uur zelf uit school thuis. Na het avondeten gaat moeder met een vriendin nog even squashen bij Westvliet, in de buurt van het Prins Clausplein, dus gemakkelijk per auto bereikbaar. Haar man brengt de kinderen naar bed en valt voor de televisie in slaap. In zijn droom komt het vlekkenpatroon uit figuur 1 tot leven: in figuur 2 krijgt de abstractie concrete betekenis.

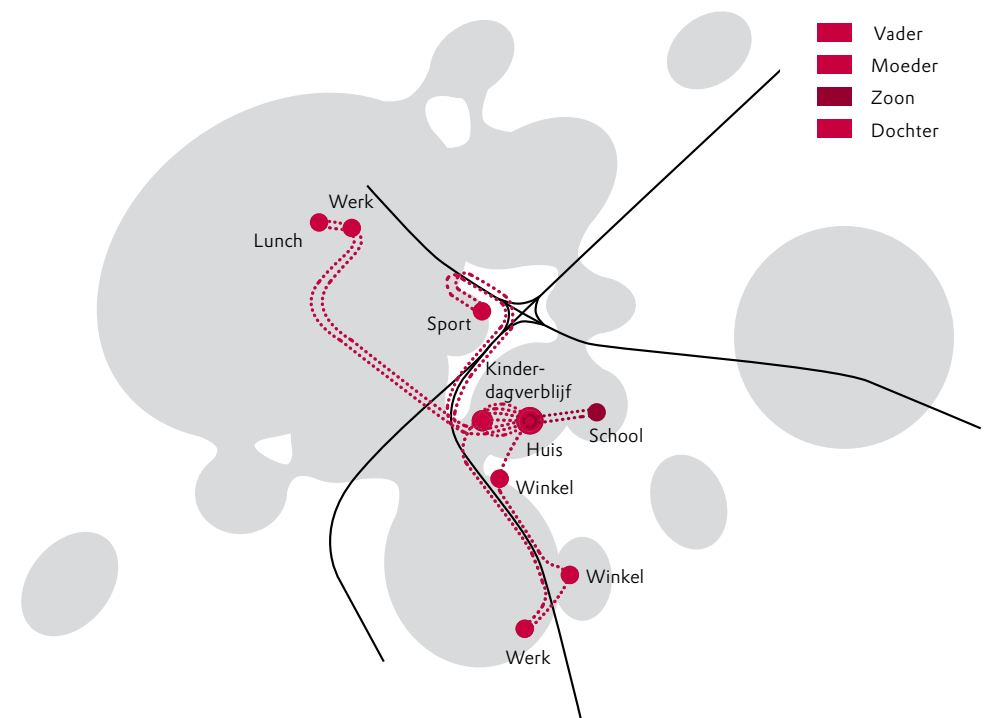
Grillig, weerbarstig, altijd in verandering

Het gezin voelt zich thuis in Ypenburg. Ze zijn er op hun plaats. Ze wonen er. Ze vertrekken er in allerlei richtingen en keren er weer terug. Op dit punt staan stedenbouwkundige critici soms lijnrecht tegenover bewoners. Zo ligt Ypenburg er in de ogen van Van Rossum e.a. (2001: 26) verdwaald bij. De wijk heeft volgens hen weinig met de stad Den Haag van doen en hoewel hij aan drie kanten grenst aan de snelwegen A4, A12 en A13, wil hij ook dat niet echt weten. Volgens de auteurs is Ypenburg toevallig op deze plek terechtgekomen. De landschapsarchitect Adriaan Geuze noemt Ypenburg 'een plan dat nergens ligt, niet in Den Haag, niet in Nootdorp, niet in Delft. Het is heel

Figuur 1. Hybride verstedelijkt landschap: vlekkenpatroon



Figuur 2. Hybride verstedelijkt landschap: ingevuld



erg Vinex. Je ontwerpt een koeienvlaai, zal ik maar oneerbiedig zeggen'. Zoals we hebben gezien, is het vanuit het perspectief van bewoners echter zeer de vraag of Ypenburg nergens ligt. De wijk mag dan door snelwegen van 'de stad' gescheiden zijn, die snelwegen (en de fietspaden en de tramlijn) helpen de gezinsleden door middel van diverse verplaatsingen zelf hun stad samen te stellen. Vanuit dat perspectief ligt de Vinex-wijk niet tegenover of buiten de stad, maar maakt ze met het oude centrum en alle andere bestemmingen deel uit van het stedelijk gebied.

Zoals we hebben gezien, is dat gebied de laatste decennia in snel tempo veranderd. In dat licht is het niet zo verwonderlijk dat juist die hedendaagse verstedelijking in onze verbeelding zo lastig is bij te benen. Tegelijkertijd is duidelijk dat de dagelijkse gebruikers van de verstedelijkte regio geen ingewikkelde concepten nodig hebben. Ze zoeken plekken op of mijden die, verplaatsen zich, en eigenen zich plekken toe: al doende vormen ze zich een betekenisvol beeld van de stad. Onderzoekers, planners en ontwerpers nemen meer afstand. Zij nemen al die dagelijkse betekenissen serieus, terwijl zij daaraan tegelijkertijd het nodige toevoegen. Ze vergelijken het gebruik, de beleving en de betekenissen van allerlei typen stedelingen en combineren die in nieuwe onalledaagse concepten. Daarmee spelen ze in op ons veranderende gedrag, trachten dat in goede banen te leiden en tegelijk een beetje bij te sturen.

Zo dragen gebruikers, beschouwers en ontwerpers allen op hun eigen manier bij aan een boeiend verstedelijkt landschap, zowel in ons hoofd als daarbuiten. Soms is dat stadslandschap grillig, soms is het weerbarstig, altijd is het in beweging. Af en toe is het goed om even pas op de plaats te maken en onszelf de tijd te gunnen om rond te kijken en te zien wat er verandert. Dat maakt het ons gemakkelijker ons te midden van al die ruimte toch thuis te blijven voelen.

Literatuur

- Engelsdorp Gastelaars, R. van & D. Hamers (2006), *De nieuwe stad: Stedelijke centra als brandpunten van interactie*, Rotterdam/Den Haag: NAi Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Reijndorp, A., V. Kompier, S. Metaal, I. Nio & B. Truijens (1998), *Buitenwijk: Stedelijkheid op afstand*, Rotterdam: NAi Uitgevers.
- Rossum, H. van, F. van Wijk & L. Baljon (2001), *De stad in uitersten. Verkenningstocht naar Vinex-land*, Rotterdam: NAi Uitgevers.

De historisering van het landschap

Meer dan ooit kleurt heimwee de zucht om het landschap te herschikken. Nu beweegt een verlangen naar zuiver buitenleven de Nederlandse samenleving al eeuwenlang; de droom van een hyperlandelijk paradijs wordt het eerst gelanceerd in de vroege zestiende eeuw. Maar de huidige ontredde door het verdwijnen van de traditionele houvasten van geloof en ideologie geeft de herziening van de eigen omgeving in die richting extra vaart.

Dat plattelands als gedroomd wezenskenmerk van het oorspronkelijke landschap is nog bevorderd door de relatieve overbevolking en de dichtslibbende Randstad van later eeuwen. Daarom cultiveren we de volkstuin, het boerenerf, landschapsparken en overal groene harten. Meer en meer schep- pen boeren hun eigen standaardparadijs naast de bedrijfsruimte: gazons, bloemperken, een rijtje heesters, een vijvertje, een molentje, stenen bees- ten, een namaakreiger en hier en daar een kabouter voor de spiritualiteit, wel met een kruiwagen want er moet gewerkt worden in dit paradijs. Het geheel is omsloten door sierhekken en soms een poort, terwijl de entree bestaat uit een brede oprijlaan.

De directe omgeving wordt geïdealiseerd en herschapen in een droom als compensatie voor de aardse uitsloverijen – de eeuwenlang beloofde voor- zieningen in het hiernamaals zijn steeds meer in de lucht komen te hangen. Ook in veel bredere zin oefent dat een zware druk uit op het landschap. Het moet nieuwe houvasten voor het aardse bestaan leveren, nu de traditionele hechtpunten van geloof en ideologie nagenoeg verdwenen zijn. Het meest opvallende daarbij is dat de directe omgeving als het ware gehistoriseerd wordt. Het landschap moet een verhaal vertellen, laten zien wie men is, waar men verblijft en hoe dat zo kon komen. En men dient het te kunnen lezen van- uit de eigen, persoonlijke geschiedenis. Die beweging is verbonden met de meer algemene geschiedschrijving vanuit de eigen belevingswereld van het individu. Deze grijpt snel om zich heen, jaagt stamboomvorsers massaal de archieven in en genereert een stroom aan streek- en stadsgeschiedenissen – deze keer van vooraanstaande historici en niet langer van de plaatselijke archivaris, dominee, pastoor of hoofdonderwijzer. En de nieuwe honger naar een historisch gefundeerde identiteit wordt bekroond door de voortreffelijke verwoordingen van een op de persoonlijke maat gesneden geschiedenis in de werken van Geert Mak.

De vertrouwde houvasten, eeuwenlang verankerd in een overvloed aan rituelen binnen de zuilen, zijn onhanteerbaar geworden. De grote ideologieën van het westen zijn verdampt of verhuisd naar de Derde Wereld dan wel opgegaan in de technocratisering. Bovendien bevorderen Europa en de mondialisering in het algemeen nog eens extra dat zo pijnlijk gevoelde identiteitsverlies. Verlostingen in het eigen nationale verleden kunnen in

Nederland nauwelijks een vervangende rol spelen. Er heerst hier van oudsher een verfrissend antinationalisme, nog eens bevorderd door de verkaveling van het verleden in een katholieke en een protestante variant en de warsheid van heldenverering – in Nederland is iedereen een held.

Daarentegen woedt hier wel het hevige wij-gevoel van eertijds de gilden en later de zuilen, een uiting van het basale egalitarisme dat deze samenleving vanaf het begin bepaald en gestuurd heeft, onder het motto: doe maar gewoon en verbeeld je maar niets. Daarom wordt het huidige vacuüm gevuld met luidruchtig beleden verbondenheid, begeleid door de nieuwe religie van het oranjegevoel. Dat kleurt niet alleen de vrijmarkten op Koninginnedag, maar ook de vakbond, de brievenbussen, de bachelorparty, de Nieuwjaarsduik en de explosief groeiende wijk- en straatfeesten. En die hang naar een zichtbaar gemaakt wij-gevoel richt zich nu ook op het landschap.

De omgespitte natuur

Voor deze transformatie van de directe omgeving liggen ook eeuwenoude tradities gereed. We zijn gewend om het eigen land permanent om te spitten, we hebben het immers zelf gemaakt. De Schepper heeft ooit zijn uitverkoren volk hier de opdracht gegeven de met opzet niet voltooide moerasdelta alsnog af te maken. Vanuit die overtuiging is de rusteloze orderingsdrang van het landschap geboren, opgejaagd door een al even schrijnend *horror vacuum*. Alles moet een eigen plaats krijgen en daar steeds weer aan herinnerd worden, bijgesteld, getrimd, aangepast, hernieuwd, gerestaureerd en in overeenstemming gebracht met de courante smaak of de veronderstelde noodzaak. Bovendien vraagt de sinds de zondeval beschadigde en vergankelijke natuur voortdurend om onderhoud en herstel, zeker op die plaatsen waar zij begonnen is als mensenwerk.

Daardoor kan een stukje polder alleen al in de afgelopen halve eeuw getransformeerd zijn van koeienwei via fruitbomen naar maïsveld, vervolgens van recreatieoord met decoratief riet en picknickplaatsen naar het thans in zwang zijnde teruggeefgebied aan de natuur waar zeldzame vogels kniehoog door laag water scharrelen – maar in alle gevallen onder onze regie. Ook die laatste bestemming is echter allesbehalve definitief, want elk ogenblik dreigt er een allernoodzakelijkst tracé getrokken te moeten worden voor nog snellere treinen, auto's of zelfs vliegtuigen.

Dat gebrek aan enige terughoudendheid bij het ingrijpen in de eigen omgeving strekt zich eveneens uit over steden en dorpen. Daarbij is een sterk gevoel voor pragmatiek doorgaans het trefwoord. En dat kan tot zeer merkwaardige bastaarderdingen van het cultuurlandschap leiden. Zo is er eens vanuit een nietsontziend profijtbeginsel een kerktoren te Westkapelle op Walcheren benut om er een vuurtoren bovenop te plaatsen. Hoe godvrezend de Zeeuwen ook mogen zijn, het handig combineren van wereldse en hemelse vergezichten moet huns inziens onverkort de goedkeuring van God hebben – die houdt immers ook van de spreekwoordelijke zuinigheid ter plaatse.

Verder zijn er nog na de Tweede Wereldoorlog middeleeuwse stadspoorten en zeventiende-eeuwse herenhuisen meedogenloos tegen de vlakke gegaan in het kader van de wederopbouw. Veel te veel dorpen en stadjes zijn daardoor niet meer om aan te zien met hun bankgebouwen middenin het centrum, supermarkten, gemeentekantoren en kleurloze nieuwbouwwoningen, waarvan met geen mogelijkheid te veronderstellen valt dat latere generaties hierin ooit aantrekkelijke houvasten zullen vinden. Het kan ook anders. Rijdt men een Franse gemeente binnen, dan moeten eerst even de ogen gesloten worden voor een afschuwelijke schil van megasupermarkten en andere moderne koophallen. Maar daarna belandt men in een centrum met in de regel monumenten uit alle eeuwen, steevast een oude kerk, huizen van voormalige notabelen, hier en daar een bescheiden winkel en veel horeca. En in die ziel van de woongemeenschap vindt iedereen een betrouwbaar houvast voor de ontwikkeling van een eigen identiteit.

Nederland is een bouwput onder permanente constructie. Nu vraagt alles weer om herziening in historische dimensies. Daarbij zijn we op stadsniveau niet vies van het optrekken van compleet nieuwe poorten en kastelen, die in beton vorm moeten geven aan bestuur en commercie. De grootste voldoening geeft de reductie van het geheel tot een goed te bewandelen Madurodam: overzichtelijk, uitstekend te beheren en eenvoudig uit te breiden of te corrigeren. Alleen in Nederland kan zo'n uit de hand gelopen maquette een succes zijn. In het buitenland bouwt men eerder attractieve gedeelten van elders na, zowel op het niveau van Disneyland als in de vorm van een Japans Holland. Maar wij vatten liever onszelf samen op gezinsformaat. Daarom vertoont het schaatsen hier ook trekken van een religieus ritueel. Liggen de waterwegen dicht, dan kunnen we eindelijk ons land volledig betreden en overzien, als Jezussen schrijdend over een nu integraal beheersbare natuur.

De historiserende herinrichting van het landschap wordt echter bedreigd door de traditionele exploitatiezucht van de eigen omgeving en nostalgische opvattingen over de gewenste herschikkingen. Beide hoeven niet altijd verkeerd uit te pakken, maar herbergen wel een vat vol onheil dat zo nu en dan al overloopt. De overtuiging dat het landschap een speeltuin is die we als persoonlijke creatie zonder enige schroom kunnen benutten, laat al heel royaal haar sporen achter in bos en veld. Men struikelt langzamerhand over signalen voor een menigte aan auto-, fiets- en wandeltochten door de vrije natuur. Deze worden aangevuld met spontane vingerwijzingen van krijt, verf en wollen draadjes om het spoor van talrijke speurtochten niet kwijt te raken.

Deze exploitatiezucht van wat ooit natuur geweest moet zijn, wordt nog versterkt door het halfzachte lonken naar nieuwkomers om ook hier de nationale bossen allereerst op te eten. Vanuit hun culturen zijn ze immers gewend om alle natuurproducten op hun eetbaarheid en geneeskracht te beproeven. Daar kunnen de autochtonen nog heel wat van leren, riep een blanke integratiedeskundige enthousiast. Alsof we zelf al niet eeuwenlang de natuur doodgemoedereerd naar onze hand zetten.

Zulke totalitaire opvattingen over de eigen omgeving pakken een enkele keer ten goede uit. Vooralsnog blijft de gedachte heersen dat het landschap hoort te getuigen van het eigen verleden. En alleen in die zin willen we het restaureren, desnoods ingrijpend. Veranderingen in moderniserende zin stuiten op hevige verzet. De taak van de milieuactivisten is ten dele overgenomen door de historisch bevolgenen. Maar meestal hebben ze de handen ineengeslagen. Geen snelweg naast, door of onder het Naardermeer. En zeker geen vervlaamsing van de Noord-Hollandse kust. Enige jaren geleden bleek een Gentse planoloog desgevraagd een geheel nieuwe ordening voor deze provincie bedacht te hebben, uitgaande van de zee en de te verbeteren inkomsten uit het toerisme. De meeste toeristen vonden er te weinig aan in die duinen als het slecht weer was, en de Duitsers kozen meer en meer voor hun eigen zeeën.

Het voorstel van de Gentse planoloog suggereerde een kopie van de Belgische kust. Van Haarlem tot Den Helder zou langs de duinrand een nieuwe vierbaansweg komen, met regelmatige aftakkingen naar zee. Daar konden de bezoekers dan uitzwermen over ruime boulevards, die moesten voorzien in chique funshoppen, outletparadijzen en pretparkachtige attracties in de gedaante van oud-Hollandse steden – ook al lagen Haarlem en Alkmaar op een steenworp afstand en waren de voormalige Zuiderzeestadjes evenmin ver weg –, dat alles uiteraard gevat in een uitbundige horeca waarbij frikadel noch oester mocht ontbreken.

Op die manier kon iedereen vastgehouden worden als het weer tegenzat. Het plan is nauwelijks een bureaula uitgekomen en al door de opdrachtgevers zelf honend verworpen. Maar wat hadden ze dan verwacht? Waarschijnlijk ging het hen om aantrekkelijke historisering en folklorisering van het bestaande landschap, niet iets geheel nieuws dat het oude zou vervangen. Men wil de strijd met de zee zien, de vroegste dijken, gestrande schepen, hier en daar een aangespoelde walvis, zeehonden en dito leeuwen dat het een lieve lust is, kloosters, kastelen en vissersdorpen. En daar dit allemaal niet of uiterst rudimentair meer waar te nemen valt, kan er naar hartenlust gereconstrueerd worden – denk eens aan een herrijzende Abdij van Egmond, wereldberoemd in de Europese middeleeuwen: de fundamenten liggen er nog.

Het leesbare landschap

Er horen nieuwe houvasten in het landschap te komen, die moeten vertellen dat ze al eeuwenoud zijn, maar enige tijd aan het oog waren onttrokken en nu weer de herinnering oproepen aan de oorspronkelijke omstandigheden. In die zin blijven we eenvoudig doorbouwen aan onze eigen schepping. Voor de rest van de wereld heeft dat ons eenzellige profiteurs gemaakt van wat nooit anders bedoeld kan zijn dan een geschenk om beschaafd in te wonen.

In Dantes *Goddelijke komedie* uit het begin van de veertiende eeuw komen Vergilius en Dante zelf tijdens hun wandeling door de hel aan bij een gloeiend hete zandvlakte. Daar worden de godslasteraars bestraft alsmede de woeker-

raars en de tegennatuurlijke zondaars. Elke groep zit apart. Voortlopend over een dam langs het kanaal dat moet afschermen tegen de onverdraaglijke hitte, belanden ze ten slotte bij de zondaars tegen de natuur, de homoseksuelen. En om duidelijk te maken hoe deze morele topografie in elkaar steekt, maakt Dante dan een vergelijking met de dijken in de Lage Landen. Hiermee legt hij een verband tussen de hoogste verdorvenheid waaraan mensen zich naar middeleeuwse opvatting kunnen overgeven en de kunstmatige bedijking, die zowel tegen zulk gedrag beschermt als daartoe uitnodigt. In beide gevallen zijn deze Lage Landen een poel van verderf. De crux van de vergelijking zit in het tegennatuurlijke. Homoseksualiteit gold als een zonde tegen de natuur en was dus een regelrechte aanslag op Gods schepping. Het droogleggen van land door middel van afwatering en dijken moest net zo onnatuurlijk heten. Scheppen van land was immers voorbehouden aan God, en men maakte zich op zijn minst schuldig aan hoogmoed als men meende zich met hem te kunnen meten. Bovendien stal men op die manier water van de kikkers en de vissen. Mensen die dijken oprichtten, konden niet anders zijn dan tegennatuurlijke kettters en inhalige profiteurs, die over de rug van andere schepsels het onderste uit de kan probeerden te halen.

Maar aan zulke afgunst hebben Nederlanders nooit een boodschap gehad. En we spitten rustig door. Toch lijkt het alsof de ontwikkeling van speeltuin naar historisch houvast gepaard gaat met een toenemende drang om het landschap meer commercieel uit te baten. Een angstaanjagend voorbeeld belooft het Nationale Park de Hoge Veluwe te worden. Dat is ooit opgezet als een telkens weer aan te passen creatie van wat wij aardig vinden aan natuur. Wuivend helmgras, naaldgroen, harmonieuze struiken en hier en daar een decoratief hert of zwijn: roept u maar. De meest recente attracties bestaan uit sierrunderen van verre vlakten, verwonderd de passanten nakijkend vanonder hun lange lokken: wat moeten we hier?

Dit beschaafde natuurpretpark, ook nog eens voorzien van een topmuseum met beeldentuin, moet nu meer gaan opbrengen (of minder gaan kosten). Op 22 augustus 2005 kondigde De Telegraaf in een vette kop aan: *Hoge Veluwe wordt evenemententerrein*. De bedoelde manifestaties zullen ongetwijfeld in het verlengde liggen van nadere preciseringen van wat dit namaaklandschap nog verder zou kunnen bevatten of voortbrengen: veldslagen, survivaltochten, ruïnes, hunebedden en holbewoners, kortom een inheems dinosaurussenpark vol stamboekkoeien met slag tanden, zo nu en dan opgeluisterd door een popconcert.

Het Muiderslot heeft zo'n quasi-historiserende make-over al mogen ondergaan. Hierbij is de blik exclusief op de kinderen gericht, die aanschouwelijk en interactief kunnen meemaken hoe het was om op zo'n tochtig kasteel te moeten leven. Het succes is overweldigend. Ouders en hun kinderen, zo te zien met veel pretparktraining en weinig museumervaring, drommen in de zomer naar binnen. Alle vertrekken zijn uitgerust met spectaculaire decorstukken die uitnodigen tot deelname en verbeelding. Het meeste gaat over vechten, met in beeld gebrachte vijanden, steekspelen en ook persoonlijk wegteren als gevangene in de vochtige kelders – dat alles met behulp van

de modernste digitale sturing. Eigenlijk ervaart men de statige schrijverskamer van Pieter Corneliszoon Hooft, ooit als drost gastheer van literaire avonden, als een stijlbreuk. Verbaasd zoeken de kinderen naar de vijand. En waar is zijn harnas?

De historisering van een terug te lezen cultuurlandschap is niet alleen onvermijdelijk maar ook gewenst. Alleen moeten de bedreigingen van verwoestende exploitaties zorgvuldig onder ogen worden gezien. Themaparken en andere herlevingen van welk verleden dan ook verdienen op zichzelf een duidelijke plaats in de samenleving. Ze verschaffen verbeelding, troost, een vluchtmogelijkheid, vermaak en soms nog meer didactisch vertier dan men zou denken. Maar maak daarbij wel een nadrukkelijk onderscheid met het monumentale landschap van oudsher, dat in allerlei opzichten om restauratie en markering vraagt. Laat zien wat er waar aan de hand was. En herstel en reconstrueer het nodige. Maar zet overal borden bij, zodat iedereen kan weten wat het landschap ter plekke bewogen heeft.

Ook hierbij kan enige uitbating heel goed werken, op voorwaarde dat aard, betekenis, uiterlijk, inkleding en implicaties van de overblijfselen niet of niet noemenswaardig aangetast worden. Maar laat het richtpunt van de herinrichting van het landschap allereerst het algemene belang zijn. We hebben meer dan ooit zulke contactpunten nodig voor de eigen positiebepaling. Dat werkt via het monumentale landschap alleen als het met de nodige emoties gepaard gaat. En daartoe kan de (weer) aangeklede natuur zo aanstekelijk aanleiding geven. Het besef ergens bij te horen en in specifieke ontwikkelingen te staan scherpt de geest, relateert, doet berusten of activeert juist tot nieuwe daden. Zulke voor elke gemeenschap vitale functies mogen best een centje kosten.

Landschap, ons themapark

De Country Fair in Doorn is elk jaar weer een belevenis. Vier nazomerse dagen lang kunnen de bezoekers van deze beurs voor het buitenleven op de weelderige gazons van het landgoed rond Huis Doorn kennismaken met de traditionele ambachten die Nederland te bieden heeft. Daarmee probeert organisator Stichting De Eerlijcke Heerlijkheid het vakmanschap onder de aandacht te brengen van het publiek. Een mooi streven, en de indrukwekkende omgeving draagt beslist bij aan het welslagen van die doelstelling. Toch wringt er iets.

Huis Doorn is vooral de geschiedenis ingegaan als de laatste woonplaats van de laatste Duitse keizer, Wilhelm II; reden waarom het huis nog altijd een, zij het bescheiden, reisdoel voor oudere Duitse toeristen is. De verbannen oosterbuur heeft echter geen merkbare invloed op de opzet van de Fair. Opvallender dan de Pruisische is in elk geval de Angelsaksische invloed: zoals de naam al suggereert, staat het hier getoonde buitenleven sterk onder invloed van het Engelse platteland zoals men zich dat in Nederland voorstelt. Bekende Britse merken *waxcoats* en *wellington boots* zijn ruimschoots te koop; een rondgang over het parkeerterrein leert dat menige standhouder zich verplaatst in een echte Britse landrover. Een enkele bezoeker gaat in zijn enthousiasme zo ver dat hij erbij loopt als een filmkarikatuur van een veedrijver uit de *outback*, compleet met lange jas, laarzen en een *Aussie hat*. Is er dan helemaal niets Nederlands aan het op deze fair getoonde vakmanschap en buitenleven? Dat valt nog mee. De inheemse producenten van 'eerlijke' geitenkaas, grappig beschilderde vogelhuisjes en 'ambachtelijke' vruchtenjams staan stralend van trots in hun kramen. Maar voor de regelmatige bezoeker begint het op te vallen dat de kleding steeds Britser wordt en de drank en het voedsel steeds mediterraner. Kennelijk stoort het niemand dat de Hollandse kaasboer omgeven is door stands met Italiaanse wijnen, Griekse olijven en Portugese tapas. Het hoort blijkbaar bij het totaalbeeld van het goede leven, met alle connotaties van 'landelijkheid' en 'ambachtelijkheid' zoals de organisatie die voor ogen heeft, en waar de bezoekers in grote aantallen op afkomen.

De Doornse Fair vormt een mooi uitgangspunt voor een beschouwing over de huidige ideaalbeelden van landelijk Nederland. Wat er in werkelijkheid ook van het landschap is geworden, hier is het nog lommerijk, kleinschalig en overzichtelijk. Het is misschien ook wel een van de laatste plekken waar autochtoon Nederland in zo'n concentratie te vinden is; de enige allochtonen lopen rond in de bediening van de restauranttent, die overigens een passende Franse naam heeft. Toch is er geen sprake van Hollandse kneuterigheid; de buitenlandse invloeden op de Country Fair zijn alomtegenwoordig. Die

invloeden zijn echter niet ontleend aan de multiculturele samenleving, maar meer een voorbeeld van kosmopolitische *fusion*. De bereisde burger wil best met de gevolgen van internationalisering geconfronteerd worden, zolang het maar de leuke kanten zijn en niet de vervelende. In die perceptie, gevormd door reizen, tijdschriften en proeverijen, staat het Toscaanse landleven dicht bij het Nederlandse dan dat van het Marokkaanse Rifgebergte, ook al is het aantal in Nederland aanwezige Riffijnen vele malen groter dan het aantal Toscanen. Sterker nog, voor ons gevoel is Toscane al een beetje deel van het Nederlandse landschap geworden.

De perceptie van landschap

In de perceptie van landschappen is het van belang twee dingen te onderscheiden. Ten eerste de fysieke verschijningsvorm: dit is de letterlijke 'vorm' die we waarnemen. Een objectieve beschrijving van een landschap zou hiermee kunnen volstaan. Er is dan bijvoorbeeld sprake van een coulisselandschap op zandgrond met langgevelboerderijen, ontgonnen in een blokverkaveling, doorsneden door een beekdal. Objectiever kan het haast niet. Maar naast de fysieke verschijningsvorm is er, ten tweede, ook de blik van de waarnemer. En die is per definitie gekleurd; geen waarnemer, ook niet de meest ervaren en professionele, ontkomt eraan zijn eigen gedachten te projecteren op wat hij ziet. Daarbij kunnen we nog onderscheid maken in 'kennis' (de feiten waarvan de waarnemer op de hoogte is en die zijn oordeel kunnen beïnvloeden) en 'emotie' (de even persoonlijke als onvoorspelbare gevoelens die bij de waarnemer opkomen). Als, om het eerdergenoemde voorbeeld te gebruiken, ons coulisselandschap in de late twintigste eeuw is verrijkt met maïsvelden en varkensstallen, zal dat de waardering van de waarnemer zeker beïnvloeden.

Als we landschap zien als een deel van het buitengebied dat door het filter van een waarnemer wordt gevormd (of, zoals u wilt, vervormd), dan is het nog maar één stap naar de stelling dat landschap gemaakt en veranderd kan worden zonder dat daar noodzakelijkerwijs een schop of bulldozer aan te pas komt. Opnieuw kijken, herinterpreteren en herwaarderen kan hele landschappen doen veranderen, zij het uitsluitend in onze geest. Andersom kunnen niet-bestaande, niet meer bestaande of elders bestaande landschappen een referentie worden voor onze eigen landschappen, als we er maar genoeg behoefte aan hebben. En daarmee hebben we een sleutel in handen om huidige en toekomstige landschappen te bekijken, te interpreteren en te waarderen.

De waardering van landschap

De subjectieve verschijningsvorm van onze landschappen, zeg maar de identiteit die wij er in willen zien, wordt bepaald door twee soorten referenties. De ene referentie wordt gevormd door een selectie uit bestaande of geïdealiseerde Nederlandse landschappen, met een ruime keuzemogelijkheid in de

tijd; alle landschappen, van het jaar nul tot het heden, kunnen referentiebeeld zijn. De andere is die van (alweer een selectie uit) buitenlandse landschappen, eveneens over de tijd verdeeld. Bij het interpreteren en waarderen van landschap kijken we dus zowel terug in de tijd als over de grens.

Een mooi kader voor onze waardering van landschappen is te vinden in de schilderkunst. In de middeleeuwen werden landschappen vooral gebruikt als achtergrond voor 'verhevener' voorstellingen, zowel van religieuze als van allegorische aard. Toen het landschap in de zestiende eeuw voorgrond en hoofdmotief werd, kozen de vroege Nederlandse landschapsschilders vooral voor buitenlandse voorbeelden. Ruige rotspartijen, exotische baaien en Romeinse ruïnes gaven deze schilderijen een allesbehalve Nederlands aanzien. Niet voor niets worden sommige van deze schilders als 'italianisanten' aangeduid. De doorbraak van de landschapsschilderkunst in de gouden eeuw bracht vervolgens het 'echte' Nederlandse (in de praktijk vooral Hollandse) landschap in de belangstelling. Hoewel sommige onderzoekers erop wijzen dat werkelijk moderne elementen, zoals droogmakerijen, zelden geschilderd werden, gaven de meesters van de gouden eeuw een behoorlijk betrouwbaar beeld van de landschappen van hun tijd. Maar in de negentiende-eeuwse kunst werd weer veel 'over de grens' geschilderd. En als er binnenlandse landschappen werden geschilderd, vertoonden die een grote mate van selectiviteit: wie de schilderijen van Barend C. Koekkoek letterlijk zou nemen, zou denken dat heel Nederland in die tijd bestond uit zandweggetjes met kromme eiken erlangs.

Een andere bekende referentie naar een uitheems landschap uit een andere tijd, en wel één die algemeen geaccepteerd is geraakt in Nederland en andere landen, vinden we in de Engelse landschapstijl. Deze tuinkunststijl kwam op in de achttiende eeuw, toen landschapsarchitecten als Lancelot Brown bij het ontwerpen van hun landgoederen inspiratie zochten bij de Engelse beekdalen. Dat waren typische begrazingslandschappen, waar door selectieve veebegrazing eilandjes van boom- en struikbeplanting te midden van kruidenrijke graslanden ontstonden. Deze afwisseling van glooiende gazons en boomgroepen werd het recept voor de herinrichting van Britse landgoederen. In een eerste stap naar de totale vervreemding van de inspiratiebron werd hetzelfde ontwerpidee toegepast op de openbare parken die in de negentiende eeuw in het Verenigd Koninkrijk werden aangelegd. Later kwamen elders in Europa en in Noord-Amerika parken met een vergelijkbare vormgeving tot stand. De 'achterneven' van de Britse beekdalen zijn nu ook in het westen van Nederland te vinden, waar zij met hun slingerende vijvers en hun ovale boompartijen een welhaast hallucinerend contrast vormen met de rechte lijnigheid van de polders.

Een niet minder extreme landschappelijke referentie kunnen we vinden in de talrijke herinrichtingen die onder de noemer natuurbouw of 'nieuwe natuur' (Metz 1998) bekend zijn geworden. Deze projecten hebben in al hun verscheidenheid één ding gemeen. Ze willen een landschap (her)scheppen dat al geruime tijd niet meer bestaat, en soms wellicht nooit ter plekke bestaan heeft. De Blauwe Kamer bij Wageningen, een bekend natuur-

bouwproject, moet een weergave zijn van het dal van een vlechtende rivier zoals dat er in de oertijd moet hebben uitgezien. Inmiddels is er een gebied met subtiele hoogteverschillen ontstaan, compleet met 'ooibossen', waar de rivier vrij spel heeft en met de wisseling der seizoenen voor grote verschillen in waterstand zorgt. Dat dit 'natuurlandschap' eerst na uitgebreid cultuurtechnisch werk kon ontstaan, is geen enkel probleem; tenslotte is vrijwel heel Nederland het product van menselijk ingrijpen. Verwarrender is de pretentie van 'echte natuur': wie zal zeggen of de Blauwe Kamer een serieuze *remake* van de oertijd is of een slechte karikatuur van Nederland anno het jaar nul? Zeker is alleen dat voor de aanleg een kenmerkend cultuurlandschap (een uiterwaardengebied tussen zomer- en winterdijk) is opgeruimd.

Is er dan helemaal geen waardering voor eigentijdse Nederlandse landschappen? Incidenteel is daar wel degelijk sprake van. We zagen al dat de zeventiende-eeuwse schilders hun inspiratie in elk geval voor een deel zochten in het landschap van hun tijd. 'Het gezicht op Haarlem' van Ruisdael moet in zijn tijd goed herkenbaar zijn geweest. En ook de landschappen van Cuyp en Van Goyen gelden als behoorlijk realistisch. Meer recent geeft de fotografie van de jaren vijftig een mooi beeld van de positieve kijk op het landschap van die dagen. Cas Oorthuys en zijn collega's brachten via hun foto's van de nieuwe dijken en polders een waarachtig 'Deltagevoel' op de kijker over. Onze eigen tijd rond de millenniumwisseling steekt daar wat bleek bij af.

Landschapsschilders zijn er, na een eeuw waarin abstractie hoogtij vierde, inmiddels weer te over. Maar de grote musea in ons land kopen die inheemse hedendaagse landschapsschilderijen nauwelijks aan. Waar politiek gedramatiseerde Duitse landschappen van Anselm Kiefer in het Van Abbe te zien zijn, moet de liefhebber voor een gewoon hedendaags Nederlands 'landschapje' naar een galerie, liefst in een kleine provincieplaats. Een bezoek aan zo'n galerie maakt bovendien duidelijk, dat de hedendaagse koper vooral verstilde, tijdloze cultuurlandschappen wil. In de woorden van de schilder Jentsje Popma, gespecialiseerd in licht geabstraheerde akker- en weidelandschappen: 'Het Nederlandse landschap is in de laatste 50 jaar van de 20ste eeuw tot in alle uithoeken verkaveld en op de schop geweest om het land in gereedheid te brengen voor een intensievere landbouw. (...) Dit landschap geeft een totaal ander beeld dan het landschap dat wereldwijd bekendheid heeft gekregen door de schilders van de 17de en de 19de eeuw.'¹ Geen wonder dat hij en vrijwel al zijn collega's zich toeleggen op landschappen die moeiteloos in de late negentiende eeuw gedateerd kunnen worden, ware het niet dat de penseelvoering een recentere tijd verraadt.

Eigentijds landschap

Eigentijds landschap: het is er, maar we kijken er het liefst overheen. De grootschalige veehouderij met haar imposante stallen, de windturbines en hoogspanningslijnen die beter dan welke klassieke landschapselementen de weg naar de einder wijzen, we zijn er nooit van gaan houden. Waar we wél

1. Zie www.artoptions.nl/Kunstenaars/Schilders/Popma/popma.html.

van lijken te houden, is een *fusion*-landschap: een cocktail van omgevingen uit verschillende tijden en verschillende landen, bijeengebracht tot een ideaalbeeld dat aan onze kosmopolitische behoeften tegemoetkomt. Onze natuur verwijst naar de oertijd, ons parklandschap naar de Engelse beekdalen en ons doorgerestaureerde langgevelboerderijtje naar het Brabantse platteland van de negentiende eeuw, om maar eens een paar van onze referenties te noemen.

Landschap is door de eeuwen heen altijd door de bril van de stedeling bekeken. Het oordeel van de echte ervaringsdeskundigen, de boeren, de jagers en de houtopziers, is nooit van belang geweest. Sporadisch vestigde een stedeling zich op het platteland, zoals de rijke Amsterdamse kooplieden die een landhuis aan de Vecht lieten bouwen of de welgestelde koloniale die zich tegen de Veluwezoom vestigden. Zij bleven mentaal echter stedeling, meer betrokken bij de voorstellingenkalender van de stadsschouwburg dan bij de cyclus van zaaien, planten en oogsten. Tegenwoordig is de trek naar het platteland niet meer alleen aan de rijken voorbehouden. Zoals in fysiek opzicht de grenzen tussen stad en land vervaagd zijn, zo is de mentale scheiding tussen de stedeling en de plattelander een stuk minder geworden. Opvattingen en smaakvoorkeuren die voorheen voorbehouden waren aan de stadsbewoner, hebben inmiddels het platteland veroverd.

Deze grensvervaging tussen stad en land gaat samen met een merkwaardige combinatie van idealisering en vervlakking. Voor de stedeling die als recreant, als bezitter van een tweede woning of als permanente ingezetene in het landelijk gebied verblijft, is 'landschap' een abstractie geworden die staat voor alles wat een stad niet (meer) is: rust, gemoedelijkheid, zuiverheid en echtheid. Dat er in werkelijkheid hard wordt gewerkt in soms zeer geavanceerde bedrijvigheid met daarmee verbonden milieuproblemen, is iets waar zij pas na verloop van tijd mee wordt geconfronteerd. Deze abstracte notie van landschap houdt weinig verband met authenticiteit. Als de koper van een boerderette een T-kapboerderij uit het Rivierengebied het meest representatief vindt, dan krijgt hij die, ook al moet het Twentse landschap als decor dienen. En menigeen heeft al ontdekt dat de goede oude Brabantse langgevelboerderij handig is als stalling voor een bovenmodaal wagenpark; reden om dit boerderijtype door het hele land neer te zetten.

Behoeftes aan geïdealiseerde authenticiteit

De gedroomde beleving van het landschap botst soms behoorlijk met de realiteit. Befaamd zijn de voormalige stedelingen die zich in een landelijke omgeving hebben gevestigd om eerst dan te merken dat het in veld en beemd af en toe ongelooflijk kan stinken. Menige agrariër is al met een proces bedreigd door zijn kersverse burens, die kennelijk tot dan toe dachten dat intensieve veehouderij net zo reukloos kon zijn als de dienstverlenende bedrijvigheid waarin zij zelf werken. En de hobby's van de 'nieuwe landheren' hebben het aanzien van het platteland soms behoorlijk veranderd. Waar het paard na de Tweede Wereldoorlog vrijwel van de boerderij ver-

dween als onderdeel van de grootschalige mechanisatie, is het inmiddels via de achterdeur van de retroboerderij weer teruggekomen in aantallen die steeds opnieuw blijven verbazen. De paardenhouderij is een vorm van recreatie geworden waarin miljoenen omgaan, en waarvan de optocht van paardentrailers in het weekeinde een van de meest zichtbare symbolen vormt. Sommige liefhebbers gaan zó ver dat zij de paardenwei rond de oprit naar hun landgoed afzetten met witte houten hekken, om daarmee hun eigen versie van J.R. Ewings South Fork Ranch aan het Nederlandse landschap toe te voegen.

De behoefte aan geïdealiseerde authenticiteit gaat ver. Het leidt in de eerste plaats tot een *fusion* van Nederlandse landschappen, boerderijtypen en natuurdoelen, een soort 'ideaal-Nederland' dat ver boven de werkelijkheid uitstijgt. Hoe authentieker het landelijk gebied moet worden, hoe onechter het in de beeldvorming wordt. Grote delen van het 'echte' Nederlandse cultuurlandschap zijn inmiddels 'regio non grata' geworden: ongewenste tekenen van vooruitgang en werkdrift zijn funest voor de beleving van het 'ware Nederland'. Deze behoefte aan idealisering houdt niet bij de landsgrenzen op. Als Nederlanders tweede woningen in Frankrijk kopen, liggen die onvermijdelijk in de meest achtergebleven delen van dat land, in gebieden waaraan de moderne tijd schijnbaar voorbij is gegaan. Zelfs de buitenlandse ambachtelijkheid is aanstekelijk, ook al berust zij voornamelijk op nep, namaak en slimme marketing. Bladen als *Buitenleven* staan vol met advertenties voor producten die een pan-Europees gevoel van 'buiten zijn' moeten oproepen. Ook de ontroerende tv-reclame waarin Italiaanse omaatjes in een reus-achtige ketel vol rode saus roeren, laat zien hoe de commercie inspeelt op de behoefte aan ambachtelijk vervaardigde en authentiek smakende producten van 'ons' platteland, al ligt dat in een andere EU-staat. Natuurlijk weet iedereen dat die oma's ingehuurd figuranten zijn en dat de saus in een steriele fabriek gemaakt wordt, maar het gevoel is er niet minder om.

Niet alleen verandert het Nederlandse platteland, ook veranderen onze opvattingen erover. Sinds de jaren zeventig wordt er in de omgevingspsychologie onderzoek gedaan naar de voorkeuren van 'gemiddelde' respondenten als het om verschillende landschapstypen gaat. Hoewel de uitkomsten van dit soort onderzoek niet altijd even concludent zijn (meestal moeten de onder-vraagden op foto's reageren, en daarmee valt bewust of ongewild heel wat te manipuleren), valt er een zekere voorkeur te constateren voor landschappen die in de eerste plaats niet te veel menselijke invloed verraden (vooral 'groen' zijn), en daarnaast een grote mate van afwisseling van open ruimten en massa's tot op een laag schaalniveau kennen (in andere woorden: coulisseland-schappen). Het is spijtig voor al die zorgvuldig door beleidsmakers gekoesterde grootschalige open polderlandschappen, maar voor de gemiddelde Nederlander zijn ze minder opwindend dan de Gelderse en Brabantse zandgronden. De gemiddelde Nederlander wil authentieke landschappen, maar verstaat daar iets heel anders onder dan de beleidsmaker.

Het *fusion*-landschap van Nederland wordt op die manier wel erg ingewikkeld. De historische verschillen tussen de landsdelen lijken steeds minder herkend te worden, en in elk geval steeds minder gewaardeerd. Het ideale Nederlandse landschap bestaat uit veel akkers, zandweggetjes en houtwallen, een enkele polder, hier en daar wat bos en ook nog een mooi zeegezicht, alles zonder merkbare stedelijke of intensief agrarische invloed. Daardoorheen spelen nog buitenlandse invloeden, ontleend aan omliggende Europese landen. Vijftig jaar geleden gingen Nederlandse families niet aan een lange tafel onder een grote boom uitgebreid tafelen, en ze deden zich daarbij zeker niet te goed aan quiches, tapenades en landwijnen. Tegenwoordig behoort het waarderen van dergelijke Zuid-Europese tafereeltjes tot de canon van het moderne burgerschap. Met authenticiteit van over de grens wordt een 'universele' landschapsbeleving opgeroepen die niet meer is weg te denken.

Nog een stap verder: terwijl de autochtone burger in zijn geest een geheel eigentijdse versie van het Nederlandse landschap heeft geschapen, is dat landschap voor de gemiddelde allochtone Nederlander nooit een referentiekader geweest. De schaarse onderzoeken die op dit punt zijn verricht, wijzen in de richting van een volstrekt ontbreken van elke bekendheid met (laat staan gehechtheid aan) Nederlandse landschappen. Erg verwonderlijk is dat niet: wie ook maar iets weet van de verbondenheid van Turken met hun land van herkomst, moet inzien dat de berg Ararat voor hen een logischer referentiepunt is dan de Vaalserberg; en niet alleen omdat hij pakweg vijftien keer zo hoog is. Wellicht past die vasthoudendheid aan de 'eigen' landschapssymbolen heel goed binnen de cocktail van fragmenten waaruit het Nederlandse landschap in mentaal opzicht begint te bestaan. Zoals het broodje döner niet meer is weg te denken uit de Nederlandse eetcultuur, zal ook de Ararat eens een geïntegreerd deel van het Nederlandse landschap worden. Een precedent is er al: ook de Noorse berg Vuorje², ooit treffend gekenschetst als 'de belangrijkste berg in de Nederlandse literatuur', is moeiteloos in het mentale Nederlandse landschap opgenomen.

Themapark Landschap

Welkom in Themapark Landschap: een gezellige cocktail van alles wat we aan binnen- en buitenlandse voorbeelden bij elkaar hebben kunnen vinden. Het is authentiek zonder echt te zijn, avontuurlijk zonder gevaarlijk te worden. Een construct, een Nederland dat in fysieke zin nooit bestaan heeft. Gemaakt voor het leven als God in Frankrijk, of liever: als een Engelse landheer met een Italiaanse kok en een Poolse huishoudster. Zadel uwpaard, laat de stankcirkels, de retroboerderijen en de windturbines achter u en maak in uw gedachten uw persoonlijke Nederlandse landschap. De Country Fair in Doorn verwacht u.

Literatuur

Hermans, W.F. (1966), *Nooit meer slapen*, Amsterdam: De Bezige Bij.

Metz, T. (1998), *Nieuwe natuur. Reportages over veranderend landschap*, Amsterdam: Ambo.

2. In Hermans (1966).

Kruidvatwijken

In 2003 bracht de gemeente Amsterdam, ter voorbereiding van het sociale structuurplan, de nota *De bewegende stad* uit. Zij verluchtigde deze nota met een aantal columns van Martin Bril, waarvan er een de opmerkelijke titel ‘Rotterdam in Zuidoost’ draagt. Bril (2003: 51) beschrijft daarin een bezoek aan het Rotterdamse Schouwburgplein, op een zomeravond, een uur of elf, half twaalf: ‘Het hele plein zag zwart van de jeugd. Stelletjes die naar de film waren geweest, clubjes jongens die achter de meiden aan zaten, rijen wachtenden voor de nachtfilm, dat werk. Overal werd gehangen, overal klonk muziek – uit auto’s voornamelijk – en overal hingen zoete geuren in de lucht. Het overgrote deel van de aanwezigen was van buitenlandse afkomst. Iedereen was gekleed voor een lange, feestelijke avond – de vrijdagavond na een werkweek. Haar zat in de pommade, in de lak, in verse vlechtjes, rokjes, strakke broeken en openhangende hemden alom.’

Deze beschrijving roept de vraag op wanneer precies Bril dit plein in het centrum van Rotterdam bezocht. Zijn observaties doen op sommige punten sterk denken aan beelden van eind jaren vijftig, zoals overgeleverd via een roman met de veelzeggende titel *Lijnbaan-djungel* (Den Admirant 1960): ‘de vrijdagavond na een werkweek’, ‘haar zat in de pommade, in de lak’, ‘rokjes, strakke broeken’. Afgaand op de muziek die voornamelijk uit auto’s klonk en de buitenlandse afkomst van het overgrote deel van de aanwezigen, moet het toch echt slechts enkele jaren geleden zijn geweest.

Bril contrasteert het Rotterdamse Schouwburgplein met de uitgaanspleinen van Amsterdam, het Leidseplein en het Rembrandtplein: in het weekeinde ‘s avonds en ‘s nachts krankzinnig druk, met een overheersende sfeer die ‘eerder blank dan zwart en in ieder geval agressief’ is. Hij vindt dat opmerkelijk. Dat is het zeker, maar wat is er precies zo opmerkelijk? Dat het centrale plein in Rotterdam vele malen ‘zwarter’ is? Op grond van de statistieken van de vier grote steden zou je inderdaad niet verwachten dat een centraal plein in Rotterdam veel gemengder is dan in Amsterdam. Hoewel de segregatie in Rotterdam in vergelijking met Amsterdam afneemt, is ze daar nog steeds groter, ofschoon niet zo groot als in Den Haag.

Ook opmerkelijk aan de observaties van Bril is dat juist de sfeer op die ‘witte’ Amsterdamse pleinen agressief is. Daartegenover roept de beschrijving van de sfeer in Rotterdam gemakkelijk het verwijt op van nostalgie dan wel naïef multiculturalisme, wat tegenwoordig bijna een pleonasme is. Maar eenieder die op vrijdag- of zaterdagavond het Rotterdamse Schouwburgplein bezoekt, ziet dat die fraai uitgedoste jongeren van buitenlandse afkomst voor zichzelf een plek hebben gecreëerd in een hoek van het overigens vrijwel lege plein. Ze zijn wel zo nadrukkelijk aanwezig dat het concertpubliek bij het uitgaan van De Doelen enigszins schrikachtig in hun richting kijkt. De

bezoekers van de Rotterdamse Schouwburg, meestal wat jonger dan die van De Doelen maar overwegend even blank, zijn te ver weg. Het publiek van megabios Pathé is jong en zo te zien gemengd naar af- en herkomst; anders dan die groep op de hoek van het plein zijn zij niet geneigd tot samenscholen in de openbare ruimte en verdwijnen ze naar de cafés in de omgeving.

Uit de observaties van Brill spreekt een grote mate van continuïteit in het uitgaansgedrag van jongeren: ze knappen zich op, komen bij elkaar en draaien muziek. Het is zo alledaags dat het nauwelijks het vermelden waard is. In het nieuws komt die andere kant van het uitgaansgedrag die Brill op de Amsterdamse pleinen ziet, de agressiviteit, niet zelden leidend tot 'zinloos geweld', uit de hand gelopen ruzies, steek- en schietpartijen, bedreiging van ambulancepersoneel. Je krijgt niet de indruk dat het daarbij om een specifieke groep gaat, in ieder geval niet naar etnische achtergrond, noch dat die groep in een isolement verkeert of zich aan de maatschappij niets gelegen laat liggen. Net als voetbalvandalen zijn het waarschijnlijk doordeweeks jonge volwassenen die naar hun werk gaan of studeren, samenwonen of nog bij moeder thuis zitten.

Dit zogenaamde uitgaansgeweld is al enkele jaren onderwerp van gemeentelijk beleid. Zo startte de gemeente Den Haag in het voorjaar van 2004 de campagne 'Doe gek, doe gewoon'. Deze campagne was onder andere gebaseerd op een rapport van de Stichting Maatschappij en Onderneming over de oorzaken en preventie van uitgaansgeweld. Daarin werd gepleit voor 'belevingsmanagement' dat de hele keten van het uitgaan meer beheersbaar moest maken. Behalve voor individuele achtergronden van gewelddadig gedrag wordt vooral aandacht gevraagd voor de context waarin uitgaansgeweld ontstaat. Dat wijst dus minder op specifieke groepen en ruimtelijke scheidingslijnen tussen verschillende groepen in de stad, als wel op het tijdelijk innemen van specifieke gebieden die dan het karakter aannemen van vrijplaatsen. Aangewezen gebieden voor preventief fouilleren zijn vrijwel altijd uitgaansgebieden; geen no-go, maar go-go areas.

Het meest opmerkelijke aan de observaties van Martin Brill in Rotterdam en Amsterdam zou weleens kunnen zijn, dat daaruit blijkt dat de algemene opvatting dat de samenleving steeds meer opgedeeld raakt in groepen die steeds meer van elkaar verschillen en steeds meer uit elkaar leven, mogelijk een misvatting is.

Segregatie

In de eerste plaats moeten we de angst voor een toenemende segregatie relativeren. Rotterdam zou meer gesegregeerd zijn dan Amsterdam, althans volgens vergelijkende cijfers van de vier grote steden. Op de schaal van de gehele stad is dat misschien zo, maar waar de stad van de immigranten zich in Amsterdam op veilige afstand bevindt, vanaf het centrum gezien buiten de Singelgracht, maakt die in Rotterdam deel uit van centrum. Dat komt omdat Rotterdam aan het einde van de negentiende eeuw, toen de grote uitbreidingswijken werden gebouwd, vergeleken met Amsterdam een tamelijk

klein stadje was. De Coolsingel, nu de centrale boulevard van Rotterdam, vormde toen de westelijke grens van de stad en het Schouwburgplein ligt in de laat-negentiende-eeuwse uitbreiding; die toen een buitenwijk was. Die geschiedenis is verder niet zo belangrijk; belangrijker zijn de daaruit voortvloeiende verschillen in de verdeling van de diverse bevolkingsgroepen over de stad en de manier waarop die verschillen in de stad worden ervaren. In de negentiende-eeuwse wijken vestigden zich in jaren zeventig en tachtig van de twintigste eeuw meer en meer allochtone bewoners. Het probleem van Rotterdam – als er al een probleem is – is niet de ruimtelijke scheiding tussen groepen van verschillende origine, wél dat alles – letterlijk – door elkaar loopt. Dat verklaart de uitspraak van voormalig wethouder Pastors, dat hij als hij over de Lijnbaan loopt niet de indruk heeft in een moderne, westerse stad te zijn. Die indruk heeft hij waarschijnlijk wel als hij door de Kalverstraat of de PC Hooft loopt.

De segregatie-index geeft een indicatie van de menging van bevolkingsgroepen in buurten. De ervaring van segregatie en concentratie is van een heel andere aard. Die hangt veel meer samen met het gebruik van de openbare ruimte en voorzieningen door verschillende groepen. In sommige buurten zijn de basisscholen zwarter dan op grond van de bevolkingssamenstelling valt te verwachten, echter, het omgekeerde komt ook voor. De echte segregatie voltrekt zich in het traject van het vervolgonderwijs. Dat was altijd al zo. De enkelingen die uit de arbeiderswijk naar het lyceum of de hbs gingen, kwamen in een andere wereld terecht. Er voltrok zich een wellicht ongewilde, maar onontkoombare scheiding tussen hen en de kinderen die naar de lts, de huishoudschool en de mavo gingen. Doordat kinderen – of hun ouders eigenlijk – op steeds jongere leeftijd moeten voorsorteren, is dat steeds meer een scheiding voor het leven. De segregatie na schooltijd is nog veel groter. Dat geldt zowel op straat, als voor de deelname aan sportieve en culturele activiteiten. De bakfietsgeneratie (de binnenstedelijke pendant van de suburbane achterbankers) heeft het druk met zorgvuldig door hun ouders uitgekozen activiteiten en clubjes. De scheidingslijnen in het onderwijs en de vrijetijdsbesteding van kinderen zijn het gevolg van de verschillende agenda's van ouders, niet alleen voor de toekomst van hun kinderen, ook voor hun eigen maatschappelijke positie, status en reputatie.

Het onderscheid tussen zwarte binnensteden en een wit ommeland neemt snel af. Als de regionale bevolkingsprognoses van het Ruimtelijk Planbureau en het Centraal Bureau voor de Statistiek kloppen, dan zal de bevolking van de voormalige groeikernen bij de grote steden over enkele jaren een aandeel van 30 procent allochtonen tellen. Dan kan men allicht roepen dat de concentratie in die gebieden toeneemt. Ja, maar de segregatie op stadsgewestelijk niveau doet dat niet, integendeel. Sommigen duiden de toename van het aandeel allochtonen in de meer suburbane omgeving van de grote steden al aan als 'zwarte vlucht', analoog aan de zogeheten witte vlucht van blanke middenklassegezinnen uit de stad. Op die manier blijft het denkbeeld in stand dat de segregatie tussen stad en ommeland vooral berust op een ruimtelijke uitsortering van (kans)arm en (kans)rijk. Dat is steeds minder het geval.

De steden oefenen een sterkere aantrekkingskracht uit op koopkrachtige huishoudens, terwijl de voormalige groeikernen als gevolg van het stedelijke-vernieuingsbeleid te maken hebben met een nieuwe 'overloop' van minder kapitaalkrachtige bewoners uit de grote steden.

Middenklasse

De observaties van Brill laten nog iets anders zien en dat is eigenlijk het opmerkelijkst: zij relativiseren de algemene opvatting dat we steeds meer van elkaar verschillen. Verschillen in herkomst en afkomst komen slechts zeer ten dele tot uitdrukking in de dagelijkse gang van zaken. Er blijken niet alleen tal van overeenkomsten te zijn tussen verschillende groepen, of we die nu naar etniciteit of naar leefstijl indelen, er blijkt ook sprake van continuïteit: het leven is helemaal niet zoveel veranderd. De veelbesproken individualisering blijkt vooral een collectief project te zijn: om je als individu te onderscheiden, moet je vooral ergens bij horen, door de kenmerken van een bepaalde groep aan te nemen.

De verschillen in de hedendaagse leefstijlen zijn vooral het gevolg van de groei van de middenklasse en de behoefte om zich daarbinnen te onderscheiden – variaties op een thema zou je kunnen zeggen. De Franse socioloog Pierre Bourdieu kon in *La distinction* (1979) nog stellen dat het zich onderscheiden voorbehouden was aan de klassen die over meer kapitaal, zowel economisch als cultureel, beschikten. Wij kunnen nu constateren dat zelfs stijl is gedemocratiseerd; het overgrote deel van de bevolking beschikt over de financiële middelen en het culturele kapitaal om zich te onderscheiden. Onder andere doordat tegenwoordig 85 procent van de Nederlandse bevolking op vakantie gaat – wat trouwens een aardige definitie van middenklasse oplevert: dat deel van de bevolking dat op vakantie gaat. Hierdoor is het zich spiegelen aan andere (eet- en kleding)gewoonten niet meer voorbehouden aan een economische of culturele elite.

Nieuwe inrichtingsideeën voor huis en tuin verbreiden zich in snel tempo in de Vinex-wijken. In het onderzoek voor het boek *Buitenwijk* (Reijndorp e.a. 1998) maakten we geen onderscheid tussen autochtonen en allochtonen. Niet omdat er in buitenwijken geen allochtonen wonen, wel omdat het onderscheid ons niet relevant leek. Zo deelden we de Surinaamse bewoners op grond van hun leefstijl in het ene geval in bij 'oorspronkelijke stedelingen' en in andere gevallen bij 'buitenwijkers' of 'nieuwe stedelingen'. Dat het onderscheid wegvalt naarmate zich een 'allochtone' middenklasse ontwikkelt, zoals ook het Sociaal en Cultureel Planbureau constateert in het *Sociaal en Cultureel Rapport 2006*, komt eveneens naar voren in het onderzoek naar de zwarte vlucht uit de steden naar de voorsteden. Het onmiddellijk als vluchten aanduiden van de suburbanisatie van deze nieuwe delen van de middenklasse is merkwaardig. Net als bij de witte vlucht wordt zo een tegenstelling geconstrueerd tussen de succesvollen die de stad verlaten en de kansarmen die noodgedwongen achterblijven. Maar: vluchten doe je toch van een plek waar je liever was gebleven? En naar een plaats waar je eigenlijk niet heen wil? Het is inderdaad zo dat de woning- en woonplaatsvoorkeuren van de

zwarte middenklasse niet verschillen van die van de witte middenklasse. Dat komt echter vooral tot uitdrukking in de differentiatie die daarin optreedt naar een culturele voorkeur voor stedelijke, dan wel suburbane of landelijke woonmilieus.

Het onderscheid naar religie is de afgelopen jaren steeds meer op de voorgrond gezet. Uiteraard moet iedereen zich zorgen maken over radicale, op godsdienstige overtuigingen gebaseerde opvattingen. Het gelijkstellen van etniciteit en (al dan niet radicale) religieuze overtuigingen, zoals gebeurt bij Turken en Marokkanen, suggereert echter scheidslijnen die in de werkelijkheid dwars door groepen en geloven heenlopen. Eigenlijk blijft er een belangrijke scheidslijn over en die is meer sociaaleconomisch dan etnisch of door leefstijl bepaald: de scheidslijn tussen maatschappelijk vooruitkomen en achterblijven. En dat is al een heel oude scheidslijn.

Confrontaties

De vrees voor segregatie is ingegeven door de angst voor confrontaties die het gevolg zouden zijn van de concentratie van 'kansarmoede' in bepaalde wijken. Sommige wijken zouden zich ontwikkelen tot kruitvaten, waarin de maatschappelijke spanningen zich ophopen en het slechts wachten is voordat de zaak tot ontploffing komt. Waren enkele jaren geleden de getto's van de Amerikaanse steden, overheerst door gangs, drugs en uitzichtloosheid, het schrikbeeld voor de ontwikkelingen in achterstandswijken, nu zijn dat de Franse *banlieues*. De situatie schijnt er even uitzichtloos, maar komt daar tot uiting in jongeren die de politie belagen en op massale wijze autobussen in de fik steken. Het lijkt er niet te gaan om confrontaties tussen maatschappelijke groepen: de opstand van de jongeren in de Franse voorsteden is in de eerste plaats gericht tegen de Franse staat en zijn politieapparaat.

Is de stad dan geen verzameling confrontatielijnen? Jawel, juist, dat is precies wat een stad tot stad maakt! Als het goed is, gaat iedere bestuurder, planner en stedenbouwkundige daar ook van uit; helaas is dat niet zo. In het beleid van stedelijke vernieuwing staat het streven naar sociale cohesie voorop, en in de praktijk betekent dat simpelweg het mengen van bevolkingsgroepen door een gedifferentieerde opbouw van de woningvoorraad op elk niveau, van buurt tot stadsgewest. Die differentiatie moet uiteindelijk leiden tot integratie. Niet het verschil staat voorop, maar de sociale samenhang. Dat beleidsdoel ontslaat ons vervolgens van de plicht na te denken over hoe we moeten omgaan met verschillen, met de daaraan inherente confrontaties en mogelijke conflicten die horen bij een stedelijke omgeving. Confrontaties en conflicten zoals die vooral optreden op die plekken waar verschillende groepen elkaar tegenkomen, groepen die zoals we hebben gezien wellicht helemaal niet zoveel van elkaar verschillen als het om gedrag en omgangsvormen gaat, maar dat niet van elkaar weten, zodat niet op voorhand duidelijk is wat de ongeschreven regels en omgangsvormen zijn. De sociale werelden van verschillende groepen zijn weliswaar van elkaar gescheiden, ruimtelijk overlappen en doordringen ze elkaar. En zo treffen elkaar in het trappenhuis van die flat in een stedelijke-vernieuingswijk de

Antilliaanse vrouw met twee kleuters en een halve schoonmaakbaan, het oudere Turkse echtpaar van wie de man in de wao zit en de kinderen met hun mbo-diploma gelukkig een redelijke baan hebben, het jongere Marokkaanse stel van wie zij in Nederland is opgegroeid en naast haar werk een hbo-opleiding volgt en hij net in Nederland is en geld verdient in de tomatenpluk, de Senegalezen die net een van de bovenste flats hebben betrokken, naast die jonge vrouw met een 'psychiatrische achtergrond' en boven die jonge man die net is afgestudeerd en een eigen bedrijfje is gestart op milieugebied en, tot slot, die oude mevrouw die al van het begin af aan op de begane grond woont en die met haar rollator moeizaam vooruitkomt, maar ja, waar zou ze heen moeten, want de winkels en de voorzieningen van vroeger zijn uit de buurt verdwenen.

Wonen in een flat in een stedelijke-vernieuwingswijk betekent dat er om de hoek al flats zijn afgebroken om plaats te maken voor duurdere eengezinswoningen bestemd voor de middenklasse; woningen die voor de nieuwe middenklasse die zich deels in dat trappenhuis aan het formeren is nog net te duur zijn. Het is deze heterogeniteit die in beleidstermen gebrek aan sociale cohesie heet. Inderdaad, deze bewoners doen niet zoveel met elkaar, maar wie beter kijkt naar waar ze dagelijks mee bezig zijn, naar hun ambities om een stap verder te komen en de organisatie van hun dagelijks leven, die ziet toch vooral ook overeenkomsten, zowel onderling alsook met de bewoners die hen in die flat voorgingen. En dat geldt ook voor de problemen die zich voordoen, van de asociale huishoudens die zich aan niks en niemand wat gelegen laten liggen tot de hangjongeren die de rust verzieken. Die problemen hebben evenwel net zo weinig met sociale cohesie te maken als de agressieve sfeer op de Amsterdamse uitgaanspleinen.

Wat er ontbreekt is niet sociale cohesie, maar een vorm van publieke familiariteit, zoals Talja Blokland dat in haar oratie (2006) noemt. Het beleid zelf draagt eraan bij dat juist de verschillen en niet de overeenkomsten tussen (oude en nieuwe) groepen bewoners worden benadrukt. Alleen al de betiteling achterstandswijk – of probleemwijk of aandachtswijk of welke meer of minder eufemistische toevoeging ook – drukt een stempel op de groepen bewoners. Die reputatie van de wijk en zijn bewoners werkt niet alleen door in de beoordeling van de buitenwacht, zij heeft ook gevolgen voor de verhoudingen tussen de bewoners onderling, omdat ze bepaalt hoe mensen naar elkaar kijken als leden van een andere groep. Als nieuwe bewoner laat je je kind toch niet op die school gaan waar al die achterstandskinderen op zitten? Gewoon een praatje aanknopen met die andere moeder op het schoolplein met een hoofddoek om? Die spreekt toch geen Nederlands? Terwijl de reeds langer gevestigde bewoners denken: die mensen die in die net opgeleverde dure woningen zijn getrokken, die hebben toch niks met de buurt? Een beleid van stedelijke vernieuwing dat inzet op sociale cohesie, en daardoor mede de verschillen benadrukt, zit de alledaagse integratie behoorlijk in de weg.

Het doel van sociale cohesie past geheel in de traditie van de moderne stedenbouwkunde in Nederland, die in de afgelopen eeuw via de volkshuisvesting

nauw verbonden was met een socialemancipatorische politiek. Sociale politiek, volkshuisvesting en stedenbouw vonden elkaar in het tot stand brengen van het collectieve domein dat zowel tot uitdrukking kwam in de voorzieningen voor welzijn, onderwijs en zorg, als in de collectieve ruimte van buurten en wijken, van het vooroorlogse plantsoen tot het naoorlogse gemeenschappelijk groen en de woonerven. Een belangrijke opgave bij de vernieuwing van de zogenoemde aandachtswijken is opnieuw betekenis te geven aan dat collectieve domein. Daarbij zou het ook opnieuw moeten gaan over emancipatie en inburgering in de zin van maatschappelijke integratie. Dat collectieve domein draagt daaraan slechts beperkt bij, omdat het niet langer het domein is van een sociaal en ruimtelijk afgebakende groep, zoals de arbeidersklasse in de jaren vijftig.

De nadruk op de ontwikkeling van het collectieve domein is altijd ten koste gegaan van de aandacht voor de vormgeving van het publieke domein. De werkelijke openbare ruimte van de stad is niet het parochiale domein van een niet nader gedefinieerde gemeenschap, maar de ruimte van het stedelijk leven in al zijn verscheidenheid. Dat was ook altijd het domein van de stedenbouwkunde, vanuit haar primaire taak om ruimte te scheppen voor een heterogene bevolking die dicht opeen leeft. De vormgeving en inrichting van de stedelijke ruimte kunnen er wel degelijk toe bijdragen dat confrontaties niet als bedreigend worden ervaren, niet de vrees voeden, maar de nieuwsgierigheid. Parken hebben dat vermogen bijvoorbeeld meer dan pleinen. Afstand houden, afstand kunnen houden is een belangrijke kwaliteit van de stedelijke ruimte, zowel in sociale als fysieke zin. Het streven naar sociale cohesie wil die afstand juist verkleinen.

Kruitvat of Kruidvat

We gaan ervan uit dat mensen iets met elkaar moeten hebben om het met elkaar uit te houden in die straat, in dat trappenhuis in Amsterdam-West of Kanaleneiland in Utrecht. Maar mensen hebben door ervaring geleerd om afstand te houden. Ze willen en hoeven niet meer te zijn dan vertrouwde vreemden. Het is dan ook verfrissend dat het perspectief van de sociale pijler in de stedelijke vernieuwing, getuige de recente adviezen van de Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling (RMO) en de Vrom-raad, verschuift van de nadruk op de sociale samenhang in trappenhuisen en straten naar meer aandacht voor de sociale dynamiek in buurten, de ambities van de bewoners, de sociale netwerken en het publieke domein als intermediair, als ruimte van sociale en culturele uitwisseling. Het gaat niet om contacten als zodanig, hoewel het altijd prettig is als je je burens een beetje kent, maar om contacten en ontmoetingen waar je wat aan hebt. Dat geldt voor de allochtone jongere of de huwelijksmigrant die vooruit wil, net zo goed als voor die net afgestudeerde creatieveling op zoek naar opdrachten en interessante projecten. Daarbij is er geen tegenstelling tussen 'de buurten' en 'de stad' (lees: het centrum van de stad). Langzaam dringt door, of moeten we zeggen: herinneren we ons weer, dat de wijken deel uitmaken van de stad, dat juist het

publieke domein (zowel in de vorm van stedelijke voorzieningen als van openbare ruimte) wijken verbindt en opneemt in het grotere geheel van de stad. Het is belangrijk dat wijken in de mentale kaart van anderen dan de bewoners zelf een positieve kleuring hebben, omdat ze beschikken over pleinen en parken, commerciële, culturele en sportieve voorzieningen waar bezoekers van buiten de wijk, zelfs van buiten de stad op afkomen.

De grote sleutelprojecten hebben de afgelopen decennia geparasiteerd op de rest van de stad, door er als vampiers het bloed uit te zuigen. Stedelijke voorzieningen werden niet strategisch ingezet om verkommerde wijken opnieuw als deel van de stad te positioneren, zoals in andere Europese steden, maar verzameld aan de oevers van het IJ of de Maas. Op die manier zijn de confrontatielijnen in de stad scherper getrokken, tussen de gebieden van de 'buurters' en die van de 'kosmopolieten', niet door de maatschappelijke ontwikkelingen, wel door het beleid van stedelijke revitalisering. Uitgerend die kosmopolieten (onder wie de creatieve klasse, de troetelgroep van veel steden) hebben een voorkeur voor wijken met een getemde vorm van stedelijkheid, veelkleurig, maar ook met een herkenbare, kosmopolitische signatuur, zoals De Pijp, om het bekendste voorbeeld te noemen.

In het kader van een sociaalruimtelijke politiek van stedelijke vernieuwing wordt er meestal meteen van uitgegaan dat het creëren van publiek domein een zaak van de overheid is. Dat is misschien zo als het gaat om het formuleren van de ambities en het voeren van de regie. Veel publiek domein is echter het resultaat van commerciële inspanningen: van horecaondernemers, winkeliers en grootwinkelbedrijven. Vooral de zogenoemde winkelketens of filiaalbedrijven trekken een zowel etnisch als sociaaleconomisch zeer gedifferentieerd publiek. Publiek domein wordt in veel verkleurende wijken in belangrijke mate vormgegeven door de Blokker, de HEMA, de Bas, de Etos en niet te vergeten het Kruidvat. Kruidvatwijken blijkt een spelfout. Als de stedelijke-vernieuwingspolitiek meer wil zijn dan 'dramademocratie' en een duidelijke culturele ambitie wil stellen, is de juiste spelling: kruidvatwijken.

Literatuur

Admirand, J. Den (1960), *Lijnbaan-djungel. Maatschappelijke roman over de jeugd*, Wereld Bibliotheek.

Blokland, T. (2006), 'Het sociaal weefsel van de stad: cohesie, netwerken en korte contacten', oratie Erasmus Universiteit Rotterdam.

Bourdieu, P. (1979), *La distinction*, Paris.

Reyndorp, A., V. Kompier, S. Metaal, I. Nio & B. Truyens (1998), *Buitenwijk. Stedelijkheid op afstand*, Rotterdam: NAI Uitgevers.

RMO (2005), *Eenheid, verscheidenheid en binding. Over concentratie en integratie van minderheden in Nederland*, Den Haag: Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling.

SCP (2006), *Sociaal en Cultureel Rapport 2006*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

VROM-raad (2006), *Stad en stijging: sociale stijging als leidraad voor stedelijke vernieuwing*, Den Haag: VROM-raad.

In mijn beleving...

Onderzoek heeft uitgewezen dat de stad Utrecht 6.160 huishoudens telt van tolerante socialisers, tegenover 4.107 die behoren tot een volkse familieclan, 33.880 die zich actieve individualisten mogen noemen, 5.133 die zich schikken in het leven van gehaaste middenklassers en 4.107 die hun status van gemeenschapsgezinden koesteren, terwijl er niet minder dan 19.506 huishoudens van gesetelde idealisten zijn, die zich weer in aantal overtroefd weten door 28.747 huishoudens van huiselijken. Mede aan de hand van deze cijfers hebben Utrechtse bestuurders en corporaties uitgerekend dat 25.061 bestaande woningen overbodig zijn en dus kunnen worden afgebroken, maar dat er 13.406 nieuwe woningen moeten worden gebouwd. Pas dan zou het woningbestand van Utrecht aansluiten op de 'woonbelevingsgroepen' die deze stad bevolken.

Deze bevindingen vinden we terug in de *Visie Wonen 2030* van de gemeente Utrecht uit 2003, waarvoor gebruik is gemaakt van onderzoek van het Amsterdamse marketingbureau Motivaction. Dit bureau maakt profielen van consumenten en consumentengroepen op basis van hun waardeoriëntatie; daarvoor hanteren zij het *Mentality™*-model. Door middel van telefonische en internetenquêtes deelt Motivaction de wereld in acht 'waardeprofielen' in: postmoderne hedonisten, kosmopolieten, postmaterialisten, opwaarts mobiele, gemaksgewijde, nieuwe conservatieven, moderne burgerij en traditionele burgerij. (Op mijn eigen bureau bleken twee postmaterialisten te werken, een kosmopoliet en drie postmoderne hedonisten.) Dit model is oorspronkelijk ontwikkeld om producten op de juiste manier en voor de juiste mensen op de markt te brengen; sinds enkele jaren richt Motivaction zich met volle energie op de gigantische en bovendien nauwelijks kritische ruif van de politiek, het openbaar bestuur en het maatschappelijk middenveld.

Voorals stadsvernieuwing en -herstructurering zijn geweldige foerageergebieden gebleken. Motivaction stelt namelijk dat een gemeente of corporatie met zijn onderzoeks- en marketingmodellen te weten kan komen welk type burger in welke omgeving wil wonen, welke burgerschapsstijlen goed samengaan en welke niet, wat de meest effectieve investeringen zijn, hoe een wijk het best geherstructureerd kan worden, enzovoort. De marketeers schrijven: 'Elke groep geeft op zijn eigen manier vorm aan de samenleving en kan met een passende aanpak gestimuleerd worden tot participatie.'¹ Maar ruimtelijke ordening is niet het enige terrein waarop Motivaction kan helpen; het bureau kan ook politieke partijen helpen 'het stemgedrag te maximaliseren'² en met het instrument van *internal branding* vormgeven aan 'het verbetertraject voor medewerkerbeleving'.³ Hoe goed dit heeft gewerkt, kunnen we afleiden uit de parlementsverkiezingen van november 2006, waarvoor Motivaction het CDA bijstond in zijn campagne.

Motivaction is slechts een van de vele marketingbureaus die zich bezighouden met het veld van ruimtelijke ordening en volkshuisvesting. Een ander bureau is The Smart Agent Company, dat zich profileert met zijn *Brand Strategy Research*-model. Dit BRS-model bestaat uit twee assen; de eerste loopt van een normatief naar een anormatief waardepatroon, de tweede van een ego- naar een groepsmentaliteit. Daartussen heeft SmartAgent zes 'belevingsprofielen' uitgezet: dynamische individualisten, stille luxe, verankerden, samenlevers, ongebonden en terugtrekkers. SmartAgent onderscheidt niet alleen consumenten, maar ook woonmilieus die met een beeldboek – met variaties in hoogte en dichtheid en van standaard tot en met luxe – worden voorgehouden aan respondenten, zodat bepaalde typologieën aan bepaalde belevingsprofielen kunnen worden gekoppeld.

SmartAgent heeft sinds kort een formidabele gastheer gevonden om zich gedurende enkele jaren aan te hechten: de combinatie van de woningbouwverenigingen Woonbron en Staedion. De komende jaren voeren zij samen het project Identiteit en Branding uit, waarmee zij voor vier stadswijken vier 'integere (sic) gebiedsvisies' maken om daarmee 'concreet een bijdrage' te leveren 'aan een aantrekkelijke, gedifferentieerde woonomgeving en keuzevrijheid in de Zuidvleugel van de Randstad'.⁴ De wijken zijn Hoogvliet en het Nieuwe Westen in Rotterdam, en Mariahoeve en het Schipperskwartier in Den Haag. SmartAgent heeft voor dit project een uitbundig geformuleerde methodiek ontwikkeld, ervan uitgaand dat ieder gebied vanuit zijn eigen identiteit moet worden ontwikkeld en niet vanuit een generieke methode. De identiteit van een gebied wordt bepaald door zijn fysieke vorm en de kenmerken van zijn bewoners zoals neergelegd in hun leefpatronen en waardeoriëntaties. Met hulp van historische analyse, branding, marktonderzoek en ten slotte het opstellen van een gebiedsvisie kan vervolgens de identiteit van het gebied bepaald worden, het gebied worden geprofileerd, richting gegeven worden aan het investeringsbeleid en een gemeenschappelijk draagvlak en vitale coalities worden gecreëerd. De profilering van het gebied op basis van zijn identiteit kan 'het verschil maken'. 'Zachte waardeontwikkeling, zoals van betrokkenheid en tevredenheid van bewoners, kan zich ook omzetten in feitelijke marktwaardeontwikkeling die zich uitdrukt in de economische waarde van het vastgoed.'

Het sleutelmoment in deze leergang is de *branding*, het creëren van een merk, een door bureaus als SmartAgent enorm in zijn betekenis en functie opgerekt begrip. In zogenoemde brandingssessies met corporatiemedewerkers, vertegenwoordigers van ondernemingen en bestuursorganen in de desbetreffende gebieden en met zorgvuldig geselecteerde bewoners, wordt geprobeerd consensus te krijgen over niet alleen de gewenste beleving van de wijk, maar ook over gewenste gevoelens bij het (samen)werken aan deze wijk. In soms dagen durende retraites in daarvoor op afgelegen plekken afgehuurde hotels en congrescentra, worden professionals en bewoners bewerkt met een mengvorm van technieken afkomstig uit de managementadvieswereld en de reclamebusiness: *moodboards*, vrije associatie, groepsgesprekken in kleine en grote kring. Bij alle gesprekken zijn

3. www.motivaction.nl/184/Klantenbinding/Internal-branding/.

4. www.identiteitenbranding.nl/index.php?nav_id=2.

illustratoren aanwezig die uitspraken van deelnemers vervatten in cartoon- of rebusachtige tekeningen, die vervolgens aan de muur worden bevestigd en met een verbluffende serieuzeheid worden besproken, met veelvuldig gebruik van frasen als 'daarbij heb ik zoiets van...' en 'in mijn beleving...'. Afhankelijk van de samenstelling van de groep wordt met hulp van een hiërarchische reeks van begrippenparen en categorieën overeenstemming bereikt over waar de wijk 'over gaat'; hierbij lopen het beleven van de wijk zoals deze nu is, het wensbeeld voor deze wijk, de wijze van verkopen van deze wijk in de omgeving en het gezamenlijke doel van de professionals door elkaar. De 'beleving' van de wijk is wat de sessiedeelnemers bindt. Zoals SmartAgent het in het geval van Hoogvliet zelf noemt: 'Hoogvliet was op zoek naar een eigen merk, een "emotionele logica", die het mogelijk maakt bewoners en ondernemers aan Hoogvliet te binden, de samenwerking tussen wijkpartners [te] versterken en naar buiten een inspirerend en geloofwaardig beeld van Hoogvliet neer [te] zetten.'⁵ Dit heeft geleid tot het vaststellen van vijf kernwaarden voor Hoogvliet: basis, eigenwaarde, gemeenschap, vastberaden en avontuur. Deze waarden zijn vervolgens respectievelijk omgezet in vijf emoties: oase, eigenzinnig, respect, realisatiekracht en pionieren, die vervolgens een analogie vonden in vijf functies: bereikbaar, gelijkwaardig, basisregels, lot in eigen hand en stad in steigers, waar weer vijfmaal een streven onder werd geplaatst: status aparte, tolerant, inspiratie, positief label en tot slot hier kan nog iets.

Voor het begrijpen van deze brandingsoefening is het eigenlijk niet belangrijk te vatten wat dit alles betekent; het zijn eerder de signalen en sporen van een psychologisch proces. De functionaliteit van dit merkwaardige proces wordt bewezen door het feit dat de 'gebiedsbetrokkenen' eenmaal terug van hun brandingssessie ineens deze termen en schema's hanteerden, die volstrekt onbegrijpelijk waren voor degenen die er niet bij waren geweest, maar met wie zij op vanzelfsprekende wijze wisten te communiceren.

Rest vervolgens de vraag wat het concrete gevolg is geweest van deze langdurige, massale en peperdure onderneming. Dit is opmerkelijk simpel, zoals het verschenen *brandbook*: een in aluminium platen gebonden handleiding voor de professionals, die dient als controlemiddel voor het communiceren over Hoogvliet, niet alleen met de buitenwereld maar vooral ook met elkaar. Het gevolg voor de fysieke ingrepen (realisatiekracht!) is zo niet nog eenvoudiger, zelfs banaal te noemen. Woonbron heeft op basis van de in Hoogvliet aangetroffen waardeoriëntaties en op grond van de integere gebiedsvisie, een aantal 'leefarrangementen' gecreëerd. Volgens het door SmartAgent geleverde glossarium betekent dit een 'pakket aan (woon)voorzieningen binnen de leefomgeving, passend bij de leefstijl van bepaalde doelgroepen'. De leefarrangementen zijn achtereenvolgens: private woonwijk, beschermde collectiviteit, woonplein, convenience, vrijstaat en thuis in de stad. Ondanks de – soms – veelbelovende termen, gaat het in feite om niet veel meer dan een bepaald type woning gekoppeld aan een bepaald gebied in de wijk, en met een bepaald niveau van service geleverd door de verhuurder/

5. www.identiteitenbranding.nl/index.php?nav_id=7.

verkoper, maar dan in uiterst vage termen beschreven. Zo betekent 'vrijstaat' 'een dynamisch woonmilieu met verschillende functies, waar de bewoners elkaar veel vrijheid gunnen' en 'thuis in de stad' 'wonen in het centrum, maar zonder de anonimiteit die het wonen in veel centra met zich meebrengt'.⁶

6. www.identiteitenbranding.nl/index.php?nav_id=29.

Net als in het Utrecht van Motivaction wordt in het Hoogvliet van Smart-Agent via een wijsd uitwaaierende omweg toegewerkt naar wat alleen maar een anticlimax genoemd kan worden. Het echte profijt van deze alternatieve sector in de volkshuisvesting ligt dan ook niet bij het uiteindelijke product, maar bij het psychologische proces, bij de beleving van het proces van stadsvernieuwing door bestuurders, corporaties en wellicht door sommigen van de veelgeplaagde bewoners. Toch overleeft ook deze op de beleving van processen gerichte methode slechts moeizaam de confrontatie met de beleving van processen in werkelijkheid. Zo moesten de gemeente Utrecht en woningcorporatie Mitros schielijk besluiten om in de communicatie met de bewoners niet langer te spreken van 'woonbelevingsgroepen', omdat het hanteren van termen als 'gehaaste middenklassers' of 'huiselijken', – kenmerkend tot hun verbazing – door tienduizenden Utrechtenaren begrepen werd als het 'in hokjes delen' van bewoners. Ook al werd de gehele exercitie met Motivaction gemotiveerd vanuit het idee dat dit hielp om de communicatie te verbeteren en om in één taal te spreken over de stadsvernieuwing, moest de basis van dit alles buiten de vergaderkamers en congrescentra voor de bewoners verborgen worden gehouden.

Wat er in Utrecht gebeurde, staat voor een breder probleem van deze en dergelijke benaderingen van de stadsvernieuwingsopgave: er wordt een alternatieve werkelijkheid gecreëerd, met een eigen geloofssysteem en een bijzonder jargon met woorden en termen waarvan de betekenis exclusief te begrijpen is vanuit het gehele systeem. Dit leidt voor buitenstaanders tot vreemding en leidt bovendien af van de werkelijke opgaven en de realiteiten van de straat. In Hoogvliet bijvoorbeeld, heeft het weliswaar geleid tot een groot gevoel van eensgezindheid onder de deelnemers aan de brandingsessies, maar tot des te meer bevreemding bij degenen die er niet aan meededen, zoals de andere woningcorporatie, Vestia, die de andere helft van de woningen van Hoogvliet in haar bezit heeft. Daardoor is een deel van de juist zo eensgezind uitgevoerde herstructurering van Hoogvliet in feite losgeweekt van zijn oorspronkelijke samenhang en ondergebracht in de imaginaire wereld van het project Identiteit en Branding van Woonbron en Staedion in vier aparte wijken in Rotterdam en Den Haag.

Een ander merkwaardig verschijnsel dat zich voordoet bij stadsvernieuwing volgens de identiteits- en brandingsmethode, is dat ieder echt verschil, ieder echt rauw contrast verdwijnt achter een rookwolk van pseudocontrasten en -verschillen. In deze studies zullen we nergens iets vermeld zien over moslimgebruiken, Antilliaanse straatcultuur, inkomensverschillen, spanning tussen wonen en werken, gevoelens van onveiligheid, NIMBY-acties of over slinkende onderhouds- en beheerbudgetten, maar ook nauwelijks iets over onderwijs, werkgelegenheid of andere dingen die op een ingrijpende manier

de kwaliteit van de leefomgeving bepalen. In plaats daarvan worden de stad en de wijk ons voorgespiegeld als een fris en transparant aanbod van leefarrangementen of woonmilieus waarvoor wij geheel ongehinderd door culturele verschillen, financiële grenzen of tegengestelde ruimte-eisen kunnen kiezen, op basis van de leefstijl die wij – volgens de onderzoeken van Motivaction, SmartAgent of een van de vele bureautjes en adviseurs in hun kielzog – nu eenmaal blijken aan te hangen.

Het zou gemakkelijk zijn de toenemende invloed van marketing en branding op het volkshuisvestingsbeleid te zien als het verfoeilijke gevolg van de verderfelijke vermarkting van wat ooit een overheidstaak was die publiek werd verantwoord en uitgevoerd. Maar je hoeft geen antiprivatiseringsideoloog te zijn om je grote zorgen te maken over het hierboven beschrevene. We verkeren in Nederland in een situatie waarin taken die traditioneel door gemeentelijke en andere overheden werden uitgevoerd, nu worden overgenomen door private en semiprivate partijen. Vooral in de stadsvernieuwing en de stedenbouw zien we dat woningbouwverenigingen zich enerzijds steeds meer gaan gedragen als commerciële ontwikkelaars, en zich anderzijds steeds meer gaan opstellen als de verantwoordelijken voor de publieke zaak. Tegelijkertijd zien we dat gemeentelijke diensten vanbinnen uit worden uitgehold door de ene na de andere reorganisatiegolf. Zij krijgen van 'de politiek' en van hun managers steeds minder ruimte en steeds minder middelen om nog het initiatief te nemen in het formuleren van stedelijke projecten of in het bewaken dan wel ontwerpen van stadsvisies.

Bekeken vanuit een ruimtelijk perspectief, verkeren gemeentelijke diensten in steden als Rotterdam op de rand van incompetentie en irrelevantie, zó gefragmenteerd en zó naar binnen gekeerd zijn zij geworden. En al zijn zij hier met hun grillige vierjaarslogica mede schuld aan, beginnen verkozen bestuurders zich dan ook steeds meer af te wenden van hun eigen diensten en vinden zij steeds gemakkelijker de weg naar woningcorporaties en andere semiprivate ondernemingen voor het uitvoeren van stedelijke projecten. Dat is ook niet vreemd, aangezien de woningcorporaties als geen ander een langetermijnbelang hebben in de kwaliteit van de stadswijken waarin zij bezit hebben. Zij hebben meer dan de managers van onderwijsinstellingen belang bij goede scholen in deze wijken; en zij hebben meer nog dan de politici belang bij bewoners en ondernemers die zich decennialang verbonden weten met die wijken. Een goed functionerende, ondernemende stad met veel mogelijkheden voor emancipatie en collectiviteit is simpelweg het veiligstellen van hun investering.

Er is dus een sterk economische, jawel kapitalistische aanleiding voor het formuleren van duidelijke, ingrijpende stadsvisies en het uitvoeren van integrale en solide stedelijke projecten door semiprivate partijen als woningcorporaties. Dit lijkt op dit moment kansrijker dan het restaureren van de autoriteit van de overheidsdiensten op het gebied van stedenbouw en ruimtelijke ordening. Bovendien is dit een onvermijdelijk gevolg van keuzes

die ruim vijftien jaar geleden zijn gemaakt: de woningcorporaties hebben hun zelfstandigheid gekregen in het beheren van miljoenen woningen in honderden steden. Dan zullen ze deze verantwoordelijkheid ook moeten nemen en voor de omgeving gaan zorgen waarin deze woningen staan. En deze omgeving bestaat uit meer dan voortuinen en stoepen: die bestaat uit scholen, winkels, bedrijven, moskeeën, markten, politiekantoren en ziekenhuizen.

Een van de grootste uitdagingen waarvoor de woningbouwverenigingen staan, is het opnieuw rendabel maken van de bereikbare woningen. Op dit moment leggen zij of de overheid geld toe op sociale huurwoningen en richten zij zich op het bouwen van duurdere woningen. Grote steden kunnen echter niet zonder een groot bestand aan goedkope, simpele en leefstijlloze woningen. En de enige manier om dit bestand te garanderen, is zulke woningen onafhankelijk te maken van overheidssubsidies en dus politieke grillen, en ze rendabel te maken. Dat betekent dat de corporaties de strijd moeten aangaan met (of tegen) architecten, stedenbouwkundigen en vooral bouwbedrijven om een nieuwe bouwbare en functionele stedelijke woning te ontwikkelen: een woning zonder eigenschappen, die zowel geschikt is voor een Turks gezin als voor een lesbisch dj-koppel, en die rendabel te verhuren is aan zowel mensen met een minimuminkomen als aan mensen die gewoon in zo'n wijk willen wonen.

Een probleem bij de overname van stedenbouw en volkshuisvesting door private ondernemingen is uiteraard de publieke verantwoording. Nu woningcorporaties steeds openlijker hun rol durven in te nemen als integrale gebiedsontwikkelaars en -beheerders, wordt dit een steeds onvermijdelijker kwestie. We zien ze ook worstelen, met het aantrekken en ontwikkelen van de deskundigheid en met de ambitie om hele stukken stad over te nemen en te beheren. Ze maken hierin in een versneld tempo fases door waarvoor de traditionele overheid stedenbouw soms decennia nodig heeft gehad. Sinds hun verzelfstandiging zijn ze van eenvoudige beheersorganisaties ontwikkeld tot soms megalomane slopers van hele – meestal naoorlogse – volkswijken, maken ze visies voor hele steden en ontfermen ze zich over onderwijs, zorg, veiligheid en cultuur. Dit maakt deze organisaties soms onvoorspelbaar, onnavolgbaar en gemakkelijk te bekritisieren. Zij zullen zich dan ook steeds professioneler en steeds methodischer moeten gaan richten op het samenhangend uitvoeren van hun steeds grotere ambities. Een van de manieren om dit te bevorderen is hun projecten systematisch aan vakmatige en publieke discussie te onderwerpen. Als zij serieus zijn in het overnemen van de verantwoordelijkheid voor het stedelijk project, zullen zij hun projecten uit hun eigen bedrijfscultuur moeten losweken en deze onderwerpen aan de tucht van het publieke debat.

En dat is precies waarom ik overtuigd ben van de kwalijke invloed van de brandings- en identiteitsindustrie op de woningcorporaties in het bijzonder en op de volkshuisvesting in het algemeen. Niet vanwege de schade die zij direct aanricht, maar vanwege haar verdovende, triviale en pseudocom-

municatieve inwerking. We kunnen deze industrie zien als een tijdelijke oprisping die voortkomt uit de enorme veranderingen die de sector doormaakt; zij verschaft een schijnzekerheid aan ondernemingen die zich geconfronteerd weten met een zeer complexe en risicovolle werkelijkheid. We hebben al gezien dat deze marketeers weliswaar binnen de burelen van de woningcorporaties en gemeentelijke diensten een gevoel van zekerheid en daadkracht weten te creëren, maar ook dat dit gevoel in duigen valt zodra het met de straat wordt geconfronteerd en dat dit vervolgens leidt tot krampachtige communicatietaboes. Dit is het omgekeerde van de tucht van het publieke debat. Ernstiger nog is dat de vuile werkelijkheid van de stad wordt toegedekt met een in essentie antiseptische suburbane droomwerkelijkheid van woonmilieus en leefarrangementen die in de Vinex-wijken al niet geloofwaardig meer is, laat staan in de stadswijken.

We mogen van de nieuwe spelers op het gebied van de stedelijke vernieuwing verwachten dat zij deze tijdelijke bevlieging afschudden en hun marketeers terugsturen naar waar zij thuis horen: het verkopen van huizen of andere spullen, of misschien wel het leiden van verkiezingscampagnes. Ondertussen kunnen de woningcorporaties dan verdergaan met de angst-aanjagend moeilijke taak die hen wacht: het confronteren van de stad met hun visies en deze uitvoeren onder het meedogenloze licht van de openbaarheid.

OVER DE AUTEURS

Wim Derksen is socioloog. Sinds 1 januari 2002 is hij directeur van het Ruimtelijk Planbureau. Daarnaast is hij hoogleraar bestuurskunde aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Tussen 1993 en 2000 was hij lid van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid. Hij was voorzitter van verschillende commissies, meest recent van de Procescommissie Evaluatie Schipholbeleid (2005-2006). Momenteel is hij lid van de Raad Duurzame Leefomgeving, van de Commissie Duurzame Leefomgeving, van de VROM-raad en adviserend lid van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid. Hij is co-auteur van de RPB-studie *De ongekende ruimte* (2003).

Peter Peters is cultuurwetenschapper. Hij is universitair docent bij de vakgroep Wijsbegeerte van de Faculteit der Cultuur- en Maatschappijwetenschappen van de Universiteit Maastricht. Hij promoveerde in 2003 op het proefschrift *De haast van Albertine. Reizen in de technologische cultuur: naar een theorie van passages*. Een bewerking van dit boek verscheen vorig jaar bij Routledge onder de titel *Time, Innovation and Mobilities*.

David Hamers is cultuurwetenschapper en econoom. Hij werkt als senior-onderzoeker bij het Ruimtelijk Planbureau. Hij promoveerde in 2003 aan de Universiteit Maastricht op *Tijd voor suburbia* (2003), een onderzoek naar de verbeelding van Amerikaanse buitenwijken. Vorig jaar verscheen van hem *Niemandslaan* (2006), een filosofische verkenning van de rafelranden van de stad. Bij het Ruimtelijk Planbureau doet hij onderzoek naar ontwikkelingen die samenhangen met verstedelijking, in en rond de stad. Hij is co-auteur van de RPB-publicaties *Tussenland* (2004), *Bloeiende bermen* (2006) en *De nieuwe stad* (2006).

Herman Pleij is Neerlandicus. Hij promoveerde in 1979 op *Het Gilde van de Blauwe Schuit. Literatuur, volksfeest en burgermoraal in de late middeleeuwen*. Sinds 1981 is Pleij hoogleraar in de Historische Nederlandse Letterkunde aan de Universiteit van Amsterdam. Hij publiceert in dag- en weekbladen over cultuurhistorische onderwerpen. Zijn essays over Nederlandse mentaliteiten en de nationale beschavingsgeschiedenis zijn verzameld in onder andere *Het Nederlandse onbehagen* (1991), *Hollands welbehagen* (1998), *De herontdekking van Nederland* (2003) en het meest recent *Erasmus en het poldermodel* (2005).

Han Lörzing is landschapsarchitect. Hij schreef boeken en artikelen over planning en ontwerp, waaronder *The Nature of Landscape, a Personal Quest* (2001). Sinds 2002 werkt hij als sectordirecteur bij het Ruimtelijk Planbureau. Daarnaast geeft hij les aan de Technische Universiteit Eindhoven. Hij is co-auteur van de RPB-studies *Tussenland* (2004) en van Vinex! Een morfologische verkenning (2006); daarnaast is hij co-auteur van het RPB-advies *De zichtbaarheid van de Belle van Zuylen-toren* (2007).

Arnold Reijndorp is zelfstandig onderzoeker op het snijvlak van stedenbouw en stadssociologie. Sinds september 2005 is hij bijzonder hoogleraar Sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen van nieuwe stedelijke gebieden aan de Faculteit der Maatschappij- en Gedragwetenschappen van de Universiteit van Amsterdam (UvA). Daarnaast is hij lid van de VROM-raad. Reijndorp is (co)auteur van onder andere *Buitenwijk* (1998), *Op zoek naar publiek domein* (2001), *Stadswijk* (2004), *Privé-terrein* (2006) en *Adolescent Almere* (2007).

Wouter Vanstiphout is architectuurhistoricus en lid van Crimson Architectural Historians. Hij is betrokken bij diverse stedelijke transformatieprojecten, waaronder WIMBY in Hoogvliet, en bij het internationale onderzoeksproject The New Town. In 2005 promoveerde hij op de dissertatie *Maak een stad. Rotterdam en de architectuur van J.H. van den Broek*. Van 2004-2006 was hij hoogleraar architectonisch en stedenbouwkundig ontwerpen aan de Technische Universiteit Berlijn. Publicaties waaraan hij meewerkte, zijn WIMBY! *Hoogvliet Toekomst, Verleden en Heden van een New Town* (2007) en *Too Blessed To Be Depressed. Crimson Architectural Historians 1994-2002* (2002).

COLOFON

Projectgroep

Wim Derksen (projectleider)
Han Lörzing
Anton van Hoorn
Joost Tennekes

Eindredactie

Heleen Ronden, Simone Langeweg,
Nienke Noorman

Ontwerp en productie

Typography Interiority & Other Serious
Matters, Den Haag

Druk

Drukkerij de Maasstad, Rotterdam

© NAI Uitgevers, Rotterdam/Ruimtelijk Planbureau, Den Haag/2007. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Voor zover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16B Auteurswet 1912jo het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351, zoals gewijzigd bij Besluit van 23 augustus 1985, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoeding te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 882, 1180 AW Amstelveen). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

NAI Uitgevers is een internationaal georiënteerde uitgever, gespecialiseerd in het ontwikkelen, produceren en distribueren van boeken over architectuur, beeldende kunst en verwante disciplines.

www.naipublishers.nl

ISBN 978 90 5662 632 7