

De Schiphol-regio als ‘nevelstad’*

Een nieuwe benadering van stedelijke transformaties in de late twintigste eeuw

Stedelijke nevel

In 1992 schreef André Corboz in het tijdschrift *Archis* de pakkende zinsnede: ‘Weldra zal Europa één stedelijke nevel zijn.’ Hij verwees daarbij naar het gestaag uitdijen van de stedelijke ruimte sinds de jaren vijftig, die gepaard is gegaan met een alles doordringende invloed van de stedelijke cultuur.¹ ‘Nevelstad’ of ‘*città diffusa*’ is een concept dat sinds de jaren negentig geregeld in de literatuur opduikt om recente stedelijke ontwikkelingen te duiden.² Het verschijnsel ‘nevelstad’ is onder die noemer tot nu toe vooral in Italië en Vlaanderen beschreven. Het heeft echter een langere voorgeschiedenis. Amerikaanse en Europese geografen, stadssociologen en (stads)planners hadden het bewuste verstedelijkingsproces al aan het begin van de jaren zestig herkend. De fysieke verschijningsvorm van het nieuwe type stedelijke ruimte duiden zij onder meer aan als ‘urban sprawl’, ‘super-cities’ of ‘megalopolis’³, waarbij Gottman de karakteristiek ‘nebulous’ hanteerde en naar hemisferen in melkwegstelsels verwees. Aan het procesmatige karakter daarvan voegde Corboz veertig jaar later twee eigenschappen toe: a) een ruimtelijke voorstelling met een heel eigen concept en betekenis en b) een communicatieve digitale laag, die onderdeel uitmaakt van, of zelfs voorwaarde is voor de netwerkverbindingen. Een ‘nevelstad’ is dus een bijzonder gelaagd verschijnsel, dat zijn geheim niet gemakkelijk prijsgeeft.

De term ‘nevelstad’ is geënt op een verdwenen klassiek stadsbeeld. Stedelijke ontwikkeling werd vroeger doorgaans afgemeten aan de mate waarin een ensemble een materiële en zichtbare samenhang vertoonde. De middeleeuwse en de vroegmoderne stad werden als helder afgebakende domeinen gezien, geaccentueerd door herkenbare plaatsen van overgang tussen stad en land. In de loop van de negentiende eeuw werd deze zichtbare markering vervangen door een soort mix: vestingwerken verdwenen uit de stad, parken

* Dit artikel biedt een eerste neerslag van het interdisciplinaire onderzoeksprogramma ‘Stedelijke nevel: metamorfose van de regio Schiphol in de 20^{ste} eeuw’, dat deel uitmaakt van het nwo programma ‘Urbanisation and urban culture. Urban development and urbanism in the Netherlands’.

1 A. Corboz, ‘De stedeboouw van de 20^{ste} eeuw: een profiel’, *Archis*, 6:5 (1992) 51-52.

2 Zie F. Indovina, *La città diffusa* (Venetië 1990). Verder de themanummers over de ‘nevelstad’ van *Oase*, 60 (2002) en *Agora*, 19 (2003) 3. B. de Meulder en M. Dehaene, ‘Hybride figuren in de nevelstad. Retroactieve stedeboouw van het Vlaamse stadslandschap’, *De architect*, 31:12 (2001) 33-37. Voor het Duitse taalgebied: Th. Sieverts, *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum, Zeit, Stadt und Land* (Braunschweig en Wiesbaden 1997); F. Oswald en P. Baccini, *Netzstadt. Designing the urban* (Basel, Boston en Berlijn 2003). In Nederland: E. Frijters e.a., *Tussenland* (Rotterdam en Den Haag 2004); B. Colenbrander, ‘1700 vliegtuigen per dag. Profiel van een druk tussengebied in de Randstad: de Haarlemmermeerpolder’, *Archis*, 8:4 (1994) 52-61; Z. Hemel, ‘Verstrooiing binnen netwerken. Een nieuwe visie op de stad’, *Stedeboouw & ruimtelijke ordening*, 79 (2002) 2, 3-5; Xaveer de Geyter Architects, *After sprawl. Research for the contemporary city* (Rotterdam en Antwerpen 2002).

3 A.L. Strauss, *Images of the American city* (New York 1961) 254; J. Gottmann, *Megalopolis. The urbanized Northeastern seaboard of the United States* (New York 1964); J. Friedmann en J. Miller, ‘The urban field’, *Journal of the American Institute of Planners*, 31 (1965) 312-320; C.A. Doxiadis, *Between dystopia and utopia*, (Londen 1966).



Afbeelding 1: Fotograaf: Ruud Taal, ANP.

verschenen. In de twintigste eeuw waaierden de *suburbs* uit over het platteland. De vraag is welke voorstelling men zich maakt van een stad die niet meer als visuele eenheid waarneembaar is. Is er dan nog wel sprake van een ‘stad’? Of kan het zijn dat de ‘nevelstad’, omdat deze zich op andere manieren voordoet dan voorheen, ons misschien juist beter inzicht verschaft in onze aannames ten aanzien van de klassieke stad? Zoals Anselm Strauss al eerder heeft betoogd, doet ook in de klassieke stad de verbeelding zijn werk, en is het stadsbeeld resultante van heterogene stedelijke fragmenten die zich verdichten.⁴ Maar in de ‘nevelstad’ is de gelaagdheid van het stadsbeeld frappanter zichtbaar dan ooit.

De stand van het debat

In de Vlaamse literatuur over de ontwikkeling van de ‘nevelstad’, die vooral uit de hoek van architecten en stedenbouwkundige onderzoekers afkomstig is, wordt het fenomeen primair beschouwd als een geval van ‘fragmentatie’ van stedelijke structuur. Deze fragmentatie zou in de hand worden gewerkt door de geografie van het landschap, de extreme verkaveling van de grond, de verregaande lokale autonomie en de aanleg van een bijzonder fijnmazige infrastructuur die de territoriale spreiding van stedelijke elementen nog verder heeft bevorderd.⁵ De ruimtelijke verschijningsvorm van dit netwerk

⁴ Strauss, *Images of the American city*, 32. Zie tevens H. Molotch, W. Freudenburg en K.E. Paulsen, ‘History repeats itself, but how? City character, urban tradition, and the accomplishment of place’, *American sociological review*, 65:6 (2000) 791-823.

⁵ P. van den Broeck, ‘Omgaan met transformatie’, *Stedenbouw & ruimtelijke ordening*, 81:2 (2000) 21; M. Dehaene en M. Loopmans, ‘De argeloze transformatie naar een diffuse stad. Vlaanderen als nevelstad’, *Agora*, 19:3 (2003) 4-5.

wordt bestudeerd op het niveau van het perceel, de typologie van de bebouwing en de disparate relaties van de netwerkbewoners in de publieke ruimte, maar ook op het niveau van het verkeers- en transportnetwerk zelf.

Hetzelfde verschijnsel is de afgelopen jaren onder verschillende benamingen internationaal ook vanuit andere disciplines bestudeerd. Ruimtelijke economen spreken van de vorming van *edge cities* in Amerika, dat wil zeggen: de verplaatsing en clustering van werk- en woonlocaties buiten traditionele stadscentra. Een *edge city* is een polycentrisch gevormde stedelijke agglomeratie, waarin bedrijven in verschillende, ruimtelijk gescheiden clusters zijn geconcentreerd. Zij ontstaan in de 'tussengebieden' van een 'megalopolis' (verstedelijkt gebied op grotere schaal dan een metropool) als zich tegelijk concentrerende en spreidingseffecten voordoen. De verklaring voor deze ontwikkeling zoekt men deels in de interactie tussen *economies of scale*, transportkosten en de mobiliteit van productiefactoren (zoals arbeid), en deels in strategische keuzes van grote projectontwikkelaars. De nadruk in deze benaderingswijze ligt dus op de werking van marktmechanismen en de beslissingen van 'rationeel' handelende actoren.⁶

Vanuit de stadssociologie en communicatiesociologie is de term 'netwerkstad' geïntroduceerd om aan te geven dat de ontwikkeling van infrastructurele netwerken, zowel in de vorm van asfalt en spoorrails als in de vorm van ICT, een wezenlijke verandering in de vorm van stedelijkheid teweegbrengt. De voortgaande vernieuwing in de informatie- en communicatietechnologie heeft volgens Manuel Castells geleid tot een transformatie van stedelijke geografie en van sociale relaties. Decentralisatie en concentratie, individualisering en netwerkvorming gaan zijns inziens hand in hand. Betrekkingen zijn losser en vloeier dan vroeger, maar verlopen nog wel via bepaalde knooppunten. Deze knooppunten kunnen zich zowel in historische stadscentra bevinden als in nieuwe clusters daarbuiten, die op snijpunten van (fysieke) infrastructurele netwerken (overstapplaatsen, doorgangsgebieden) tot ontwikkeling kunnen komen.⁷

Voor schrijvers en filosofen ten slotte verschijnt de grote stad niet langer als een klassieke ruimte die wordt geordend door het centraal perspectief en symmetrie, maar, in de bewoording van Heinz Brüggemann 'als herinnerings- en beeldruimte van elkaar overlappende en doordringende tijden, van haar culturele meertaligheid en spreekwijzen, van een steeds groeiende afvalhoop en rommelmarkt van ontwaarde symbolen, van achtergelaten meubilair uit verbleekte interieurs, zojuist verdwenen modes, gedateerde wereldbeschouwingen'.⁸ De gefragmenteerde stad, de nevelstad, ziet men als summum van een moderne heterogene stedelijke cultuur, die is opgebouwd uit fragmenten die voortkomen uit verschillende en vaak tegenstrijdige convenanten tussen uiteenlopende partijen en die dateren uit verschillende tijdvakken. Als het patroonvormende principe achter de verstedelijking ziet men het transportnetwerk dat stromen van goederen en

6 J. Garreau, *Edge city* (New York 1988); P. Krugman, *The self-organizing economy* (Cambridge Mass. 1996); F. Medda, *The assembled city. Analyses of multiple urban dimensions* (Amsterdam 2000), hoofdstuk 6; E. Glaeser en M.E. Kahn, *Sprawl and urban growth*, Discussion paper Harvard Institute of Economic Research, Number 2004 (Cambridge Mass. 2003).

7 M. Castells, *The information age. Economy, society and culture. Vol. 1: The rise of the network society*, (Oxford 1996); C. van Uum, 'Stedelijkheid in de netwerkstad. Over stedelijke transformaties van infrastructuur', *Stedebouw & ruimtelijke ordening*, 81:2 (2000) 15-20.

8 H. Brüggemann, *Architekturen des Augenblicks. Raum-Bilder und Bild-Räume einer urbanen Moderne in Literatur, Kunst und Architektur des 20. Jahrhunderts* (2002) 366.

individuen faciliteert. Door de optelsom van pendelbewegingen vermenigvuldigt de (spoor)weg zich tot een netwerk, waarin de klassieke stad en het klassieke platteland in elkaar vloeien. ‘Talrijke steden, dorpen en landstreken transformeren zich *de facto* tot halteplaatsen in een ontketend verkeer, waarin het montere moderne kapitaal onder zijn vijfvoudige metamorfose, als waar, geld, tekst, beeld en prominentie zijn intocht houdt’, aldus Peter Sloterdijk.⁹

Hoewel de opkomst van de ‘nevelstad’ Vlaamse en Italiaanse onderzoekers eerder is opgevallen dan hun collega’s in Nederland, zijn de ontstaansvoorwaarden dus niet specifiek gebonden aan Vlaanderen of Italië. André Corboz noemde de groei van de stedelijke nevel een Europa-breed verschijnsel en studies over netwerksteden behandelen zowel ontwikkelingen in de Verenigde Staten als in Europa. Ook Nederland is niet aan dit fenomeen ontkomen – en dat is een intrigerende kwestie. De tegenkrachten tegen de ‘verneveling’ waren hier in theorie immers sterker dan in andere landen van Europa of in de Verenigde Staten. Was Nederland in de twintigste eeuw niet het land van planning bij uitstek geworden? ‘Nergens in Europa is waarschijnlijk langer aan het ideaalbeeld van “de Europese stad” vastgehouden dan in Nederland’, schreef Marco Bontje. ‘Steden moesten vooral zo klein en compact mogelijk blijven, georganiseerd rond hun historische centra, waar een levendige mix van wonen, werken, winkelen en cultuur te vinden was’.¹⁰ Toch is ook in Nederland al lang voordat dit ideaalbeeld aan het eind van de twintigste eeuw werd losgelaten, de groei van de nevelstad begonnen. De regio Schiphol in de Randstad Holland is daarvan een sprekend voorbeeld. Hoe kon zelfs in het utopia van de planning de verneveling om zich heen grijpen? Anders dan in Vlaanderen kan het antwoord niet louter worden gezocht in een samenstel van historisch gegroeide omstandigheden en een woekering van ongeplande, lokale initiatieven. Er moeten meer variabelen in het spel zijn geweest.

De Schiphol-regio als casus

Het project ‘Stedelijke nevel: metamorfose van de regio Schiphol in de 20^{ste} eeuw’ dat in 2006 aan de Vrije Universiteit Amsterdam van start ging, beoogt het ontstaan en de ontwikkeling van dit nieuwe stedelijke fenomeen te traceren en te analyseren aan de hand van de langetermijn-geschiedenis van de Schiphol-regio. Onder de ‘Schiphol-regio’ verstaan wij de regio in het midden van Holland, die ruwweg wordt begrensd door de ringvaart van de Haarlemmermeer in het westen en zuiden, het Noordzeekanaal in het noorden en de oostgrens van de agglomeratie Amsterdam in het oosten. De benaming ‘Schiphol-regio’ duidt op een kernaspect van de metamorfose die zich in het westen van Nederland in de laatste decennia van de twintigste eeuw voltrok: de veranderende verhouding tussen de ‘klassieke’ stedelijke metropool Amsterdam en de nieuwe groeipool Schiphol. Aan het eind van de twintigste eeuw is het evenzeer de luchthaven die de ontwikkeling van de metropool Amsterdam beïnvloedt als de metropool Amsterdam die de ontwikkeling van de luchthaven bepaalt. Centrum en periferie, stad en platteland zijn steeds minder te onderscheiden. Die veranderende verhouding tussen een groeipool die oorspronkelijk louter als een verkeersknooppunt fungeerde en een gevestigde stedelijke metropool was een cruciaal element in de opkomst van de nevelstad in dit deel van Nederland.

9 P. Sloterdijk, *Het kristalpaleis. Een filosofie van de globalisering* (Amsterdam 2005) 38.

10 M. Bontje, ‘Onbegrensde deconcentratie. De mythe van het stedelijk veld’, *Agora*, 19 (2003) 24.

Als een nevelstad een uitdijende 'plaatsloosheid' is met een 'kluwen van taferelen', zoals de Belgische architect Paul Vermeulen het formuleert,¹¹ dan laat juist de luchthaven de diffuusheid en gelaagdheid van de nevelstad in *optima forma* zien. Toch is er geen sprake van fragmentatie, maar – ten opzichte van de voorbije toestand – veeleer van 'reclustering'.¹² Luchthavens bieden grotendeels dezelfde faciliteiten, politieke en sociale krachten en instituties als de klassieke stad, maar met een heel eigen verschijningsvorm en organisatie. Een vliegveld is ook een uitzonderlijke ruimte, die eigen associaties oproept en beelden vormt – positief geladen marketingbegrippen als *airportcity* en *mainport*, maar ook academische, negatief geladen begrippen als *non-lieu* (Augé) en *heterotopia* (Foucault).¹³

Nemen we het centrale plein van Schiphol als uitgangspunt, dan zien we een typisch stadscentrum met een groot station, een compleet winkelcentrum met verschillende horecabedrijven, een museum- en entertainmentgelegenheden (Casino, trouwzaal!), hotels, en daaromheen grote concentraties van bedrijvigheid. Voor een deel zijn deze bedrijven luchthavengebonden, andere bedrijven hebben weinig of niets met de luchthavenactiviteiten van doen. Dat geldt vooral voor dienstverlening, financiële sectoren, ICT en vastgoedbedrijven. Het Amsterdamse Bos, dat zich op korte afstand van Schiphol bevindt, voorziet de 'nieuwe stad' van het nodige water en groen voor recreatie, culturele en sportactiviteiten, zoals de geplande golfbaan en sportcomplexen. Binnen een straal van 15 kilometer rondom Schiphol – waar de geluidscontouren mede een stempel op het landschap drukken – bevinden zich talrijke snel groeiende stedelijke gebieden zoals Hoofddorp, Nieuw Sloten, de Zuidas, de Arena en omgeving, Haarlem en Velsbroek. De luchthaven is op de grond voorzien van een netwerk van verschillende soorten verkeers- en vervoersverbindingen op uiteenlopende ruimtelijke schaalniveaus (regionaal, nationaal en internationaal). En zij is van materiële constructie ook uitgegroeid tot een mentaal concept: een mondiale *airportcity*. De Schiphol-regio zien we vanwege dit scala aan aspecten als een bij uitstek geschikte casus die de mogelijkheid biedt om de groei van de nevelstad in al haar gelaagdheid en uitgestrektheid over een lange periode in kaart te brengen en te analyseren. De gelaagdheid van het fenomeen 'nevelstad' betekent dat deze niet vanuit één bepaald perspectief – stedenbouwkundig, geografisch, economisch, sociologisch, politiek, cultureel, visueel – begrepen kan worden. Bij dit onderzoek hanteren we daarom een benadering waarin inzichten en begrippen uit verschillende disciplines met elkaar worden gecombineerd. Naast – deels historisch bepaalde – geografische en morfologische omstandigheden (zoals de verkavelingsstructuur) betrekken we in onze analyse ruimtelijk-economische factoren (zoals de ontwikkeling van infrastructurele netwerken, agglomeratievoordelen en mobiliteit van productiefactoren), de evolutie van planningsconcepten en de betekenis van beelden en symbolen voor 'stedelijkheid' en 'knooppunten' (zoals het idee van de *airport-*

11 P. Vermeulen, 'Platteland in de nevelstad', *Oase*, 60 (2002) 103.

12 L. Boelens, 'Beyond the plan; towards a new kind of planning', *disP*, 42:4 (2006) 31. Boelens becommentarieert al langere tijd de discussies over de netwerkstad. Zie bijvoorbeeld L. Boelens (red.), *Nederland netwerklant. Een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedenbouw* (Rotterdam 2000); L. Boelens en B. de Jong, 'Schiphol in netwerken', in: T. Spit en B. Wissink (red.), *Planning zonder overheid* (Rotterdam 2006) 25-40.

13 M.B. Salter, 'Airport assemblage', in: M.B. Salter (red.), *Politics at the airport* (Minneapolis en Londen 2008), ix; M. Augé, *Non-lieux* (Parijs 1992), vertaald als *Non-Places. Introduction to an anthropology of supermodernity* (Londen 1995); M. Foucault, *Surveiller et punir. Naissance de la prison* (Parijs 1975).

city). Deze nieuwe benadering van stedelijke transformaties in de late twintigste eeuw zullen we in het vervolg van dit artikel uiteenzetten en illustreren.

Collectieve arrangementen

Een centrale veronderstelling van ons project is dat de zojuist genoemde variabelen niet *at random* op elkaar inwerken, maar via het handelen van actoren hun neerslag vinden in ‘collectieve arrangementen’, die op hun beurt de stedelijke ontwikkeling beïnvloeden. Een ‘collectief arrangement’ vatten we in de kern op als een geheel van door actoren gedeelde formele/informele afspraken, conventies, visies en beelden die stedelijke ontwikkelingen vorm geven en interpreteren. Zij worden door actoren gemaakt, maar kunnen zich tot een relatief autonome factor ontwikkelen die op zijn beurt padafhankelijke effecten teweeg kan brengen. Een collectief arrangement omvat dus verschillende registers, reikend van formele/informele afspraken en conventies (bijvoorbeeld op het gebied van bouwactiviteiten, milieu, geluidshinder), tot en met conceptuele corpora (infrastructurele plannen en concepten, architectonische ontwerpen, visuele voorstellingen, p.r.- en marketing campagnes), die door verschillende actoren worden verwerkelijkt, maar op hun beurt ook het denken en handelen van de actoren kunnen gaan beïnvloeden. ‘Verneveling’ is dus in zekere zin een uitvloeisel van afspraken, maar dan wel afspraken die op den duur een eigen leven kunnen gaan leiden.

De actoren die een collectief arrangement maken, bestaan voor een deel uit min of meer concrete gemeenschappen van beroepsbeoefenaren, zoals professionele adviseurs, architecten, planners, beleidsmakers, lobbyisten, onderzoekers. In het geval van de Schiphol-regio zijn deze bijvoorbeeld te vinden in de Schiphol Group N.V., de KLM, de Gemeente Haarlemmermeer, de Gemeente Amsterdam, architectenbureaus en luchtvaartinstellingen. Daarnaast kunnen ook groepen die niet direct een beroepsmatige interesse hebben maar wel bepaalde belangen behartigen of vertegenwoordigen, zoals bewonersgroepen of de milieubeweging, mede als makers van een collectief arrangement optreden.

Een collectief arrangement komt niet eenvoudigweg tot stand doordat actoren dat op zeker moment bewust beslissen. Dat uiteenlopende partijen tot een ‘arrangement’ kunnen komen, vooronderstelt een zekere gedeelde ‘mentale horizon’, een gedeelde verbeeldingswereld, vergelijkbaar met wat Anderson in 1983 de *imagined community* noemde.¹⁴ Hij verstond daaronder een collectief geheel dat niet plaatsgebonden is, waarbij ruimtelijke nabijheid niet noodzakelijk is en mensen elkaar niet behoeven te kennen. Er is sprake van *connectedness*, een streven om verbindingen aan te brengen tussen verschillende schaalniveaus. De *imagined community* is geen zichtbaar ensemble, maar een aanwijsbare configuratie die gedefinieerd is door ideeën, voorstellingen en beelden die door mensen worden gedeeld, en die geschraagd en verankerd worden door de uitwisseling en mobiliteit tussen verschillende schaalniveaus.

Met het begrip ‘collectief arrangement’ als uitgangspunt kan een belangrijke, leidende onderzoeksvraag worden geformuleerd om de groei van de nevelstad te begrijpen: hoe zit een collectief arrangement in elkaar, hoe verandert het in de loop van de tijd en hoe is deze metamorfose gerelateerd aan de – mogelijk padafhankelijke – wisselwerking

14 B. Anderson, *Imagined communities. Reflections on the origin and spread of nationalism* (Londen en New York 2006 [1983]).

Afbeelding 2: Relatieschema van instituties en arrangementen. Maker: Bureau LUST, Den Haag.



tussen actoren en de factoren, gegeven de min of meer gedeelde verbeeldingswereld waarbinnen zij opereren? Bij de uitvoering van alle deelprojecten volgen we ongeveer hetzelfde traject. Elk deelproject maakt eerst op grond van de eigen data een reconstructie van veranderingen in de loop van de tijd (diachroon). Daarvan uitgaande probeert elk deelproject connecties tussen veranderingen op verschillende velden te traceren (synchroon). Samengevoegd kunnen de deelprojecten vervolgens inzicht bieden in niet alleen de verschuivingen en ontwikkelingen in de eigen registers, maar ook in de (cor)relaties ertussen en daarmee in de wijze waarop de transformatie in collectieve arrangementen in de Schiphol-regio zich concreet heeft voltrokken.

In het Schiphol-regio project proberen we de eerder geformuleerde vraag vanuit een combinatie van perspectieven te beantwoorden. De invalshoeken die we hebben gekozen zijn te omschrijven als: economisch-ruimtelijk, formeel-visueel, planmatig en infrastructureel. Binnen het project worden verschillende deelprojecten uitgevoerd, die telkens één van deze invalshoeken als primaire focus hanteren. Schematisch is de benadering weergegeven in afbeelding 2.

In de rest van dit artikel laten we in het kort zien hoe wij in ons project te werk gaan. Daarbij zullen we ons concentreren op de linkerkant van het schema, met de op dit moment lopende onderzoeken naar de ruimtelijk-economische ontwikkelingen en de beeldvorming en de relatie hiervan met collectieve arrangementen in de Schiphol-regio. Het rechterdeel van het schema omvat de vrijwel afgeronde studie naar de planologische concepten die in het geding zijn,¹⁵ evenals het recent gestarte onderzoek naar ontwikkelingen in de infrastructuur.¹⁶

15 Dit promotieonderzoek is verricht door architectuurhistoricus mr.dr.s. Michel Geertse en is vrijwel afgerond.

16 Dit onderzoek wordt verricht door freelance architectuurhistorica drs. Marieke Berkens en is onlangs gestart.

Collectieve arrangementen en ruimtelijk-economische ontwikkelingen

In het deelproject over ruimtelijk-economische ontwikkelingen maken we gebruik van theoretische benaderingen uit diverse (economische) subdisciplines.¹⁷ We combineren theorieën afkomstig uit de economische geografie, vooral toegespitst op agglomeraties, *urban sprawl* en netwerken, met theorieën uit de nieuwe institutionele economie. We veronderstellen dat de ruimtelijk-economische en de institutionele omgeving elkaar via terugkoppelingsmechanismen permanent beïnvloeden en in de vorm van collectieve arrangementen hun stempel drukken op de wording van de ‘nevelstad’. Na een korte beschouwing over deze theorieën zullen we hieronder laten zien hoe we deze toepassen in het onderzoek naar de metamorfose van de Schiphol-regio.

Ruimtelijk-economische veranderingen van steden en regio’s worden bepaald door veranderingen in de relaties tussen personen, bedrijven onderling en bedrijven en hun omgeving. De interacties tussen actoren en de schaalniveaus waarop die interacties plaats vinden zijn bepalend voor het verklaren van de ruimtelijk-economische dynamiek van steden en regio’s.¹⁸ Specialisatie en differentiatie zijn de bouwstenen van theorieën over agglomeraties, *urban sprawl* en netwerken. Ze worden gezien als drijvende krachten achter de economische groei van steden en stedelijke gebieden. De doorwerking ervan op stedelijke regio’s vindt plaats via twee tegenstrijdige krachten: sterke zuigkrachten (*pull*-effecten), die activiteiten (en personen) naar de stad trekken (lage transport-, productie- en transactiekosten, hoger inkomen, ruimtelijke kwaliteit), en spreidingkrachten (*push*-effecten), die optreden na het overschrijden van een zekere drempel. Beide krachten leiden tot uitdijning van de grote steden (suburbanisatie of spreiding naar de omliggende stedelijke gebieden dan wel naar andere steden of regio’s) en tot de verschuivingen in de economische structuur van de stedelijke gebieden (concentratie en/of spreiding van clusters van bedrijven). In deze ontwikkeling kunnen twee fasen worden onderscheiden: in de eerste fase is de zuigkracht van de uitdijende stad sterk gericht op naburige gebieden. Dat komt tot uitdrukking in de structuurwijziging van de economie: diensten concentreren zich in het centrum van de stad, waarbij industrie, groothandel en logistieke activiteiten zich naar de stedelijke kernen verplaatsen. In een latere fase treden spreidingseffecten op naar andere regio’s langs corridors en transportassen of naar stedelijke grensgebieden. De structuurverandering van steden wordt dus niet alleen door de dynamiek van bedrijvigheid bepaald, maar in zekere zin ook door personen, de diensten, de effecten van de stijgende welvaart (uitgedrukt in stijging van inkomens en het aantal banen) en de verandering in leefstijlen (uitgedrukt in woningbehoefte). De regionale variatie in leefstijlverdelingen vinden we terug in de handelingspatronen van de verschillende huishoudens. Ook de ontwikkeling van vervoerstechnologieën en de daarbij behorende verandering in goederenvervoer en verplaatsingsgedrag van huishoudens en personen dragen bij aan de verandering in de ruimtelijke structuur van steden en regio’s.

In de institutionele economie staat de rol van instituties en institutionele arrangementen in de economische groei centraal. Daarbij moeten we denken aan zowel for-

17 Dit deelproject wordt uitgevoerd door econoom dr. Abdel el Makhloufi.

18 P. Krugman, *The self-organizing economy* (Cambridge Mass. 1996); J.G. Lambooy, *Ruimte voor complexiteit. Over veranderende structuren, zelforganisatie en netwerken in de economische geografie* (Afscheidsrede Universiteit Utrecht 2002).

mele instituties (alle types formele regels zoals wetten, instellingen en organisaties die een effect hebben op het economische verkeer), als informele instituties (zoals normen en waarden, ongeschreven regels, conventies, tradities). Zij kunnen verschillende structuren aannemen, reikend van hiërarchieën tot markten of netwerken. Institutionele arrangementen beïnvloeden de handelingen van en interacties tussen actoren, de wijze waarop actoren hun acties coördineren en hoe de economische en politieke besluitvorming zich voltrekt. Institutionele arrangementen kunnen dus veranderen als gevolg van transformaties in de economische, politieke of maatschappelijke omgeving. In de praktijk doen deze veranderingen zich meestal geleidelijk voor en duren ze dus vrij lang.¹⁹ Instituties en institutionele arrangementen zijn doorgaans betrekkelijk stabiel. De stabiliteit kan verstoord worden door onverwachte, korte turbulente periodes waarbij deze arrangementen sprongsgewijs kunnen veranderen, bijvoorbeeld bij onvoorziene externe gebeurtenissen (zoals oorlogen en natuurrampen).

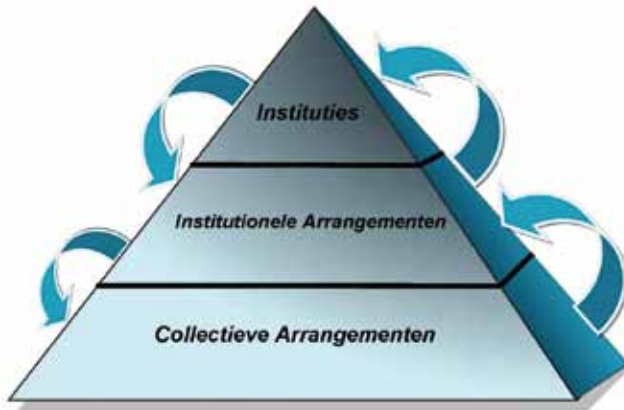
In de economie worden instituties en institutionele arrangementen beschouwd als belangrijke instrumenten die allerlei onzekerheden omtrent eigendomsrechten, markttransacties, markten en gedrag van ondernemingen reduceren.²⁰ Eén van de belangrijkste kenmerken van instituties en institutionele arrangementen is hun padafhankelijkheid. Instituties en institutionele arrangementen ontwikkelen zich langs historische paden waarbij keuzes of gebeurtenissen in het verleden (vrijwel) onomkeerbare effecten kunnen hebben. Dit heeft deels te maken met ooit uitgesloten alternatieve paden, deels met eerder gedane investeringen (*sunk costs*). Is eenmaal in een bepaald pad geïnvesteerd, dan wordt het moeilijk, want duur, om dit pad te verlaten. Deze padafhankelijkheid heeft ook belangrijke ruimtelijk-economische dimensies.

Binnen dit institutionele domein kunnen schaalniveaus worden onderscheiden, elk met eigen institutionele arrangementen (en deelarrangementen) tussen actoren. Markten en organisaties kunnen worden beschouwd als coördinatiemechanismen en tegelijkertijd als twee uitersten van institutionele arrangementen. Institutionele arrangementen zijn ontworpen om structuur te geven aan de handelingen van actoren, zodra zij gaan samenwerken of concurreren. Als samenhangende complexen van voorschriften, conventies en regels, beïnvloeden institutionele arrangementen wat de actoren *mogen* en *moeten*. Omgekeerd worden arrangementen beïnvloed door actoren, de institutionele omgeving en de beschikbaarheid van hulpbronnen zoals kapitaal, arbeid en technologieën. Waar markten en organisaties elkaar overlappen treffen we hybride vormen of netwerken van actoren aan.

Collectieve arrangementen, die centraal staan in het Schiphol-regio project, zijn verwant maar niet identiek aan institutionele arrangementen. Het verschil tussen institutionele en collectieve arrangementen ligt vooral in het feit dat de eerste gestandaardiseerd en verduurzaamd, dus 'geïnstitutionaliseerd', zijn. Collectieve arrangementen daarentegen bewijzen pas op termijn hun waarde, en moeten een zekere stabiliteit en standaardisatie bereiken voordat ze uiteindelijk geïnstitutionaliseerd worden. Ze zijn eenvoudiger te veranderen dan institutionele: ze kunnen onder invloed van collectieve acties van actoren of door verandering in coalities van actoren vrij snel worden gewijzigd. Een voorbeeld daarvan is de vervanging in de jaren vijftig van de 'Gemeentelijke

19 D.C. North, *Institutions, transaction costs and economic growth* (Oxford 1987) 420-421.

20 D.C. North, *Institutions, institutional change and economic performance* (Cambridge 1990) 6.



Afbeelding 3: Maker: A. el Makhloufi (2009), VU Amsterdam.

Luchthaven Schiphol' als basisarrangement door een nieuw arrangement, de (nationale) 'Luchthaven Schiphol N.V.' (zie onder).

Instituties, institutionele arrangementen en collectieve arrangementen kunnen worden voorgesteld als een piramidale constructie met verschillende lagen: instituties vormen de top, in het midden de institutionele arrangementen en de collectieve arrangementen vormen de basis (zie afbeelding 3).

Om de ruimtelijk-economische verschuivingen te kunnen achterhalen is het, uitgaande van de theorieën over agglomeraties, *urban sprawl* en netwerken, van belang om vier factoren en processen in het oog te houden: veranderingen in ruimtelijk-economische structuur; veranderingen in verplaatsingsgedrag van personen en huishoudens, economische structuurveranderingen en institutionele veranderingen. Om deze factoren en processen in beeld te krijgen hebben we voor het westen van Nederland gedurende een zo lang mogelijke periode (in de praktijk voornamelijk de periode na de Tweede Wereldoorlog) zoveel mogelijk gegevens verzameld over een aantal variabelen en deze in tijdreeksen en GIS-kaarten samengevat:²¹

- 1 Sociaal-demografische variabelen zoals de bevolkingssamenstelling (leeftijd, verdeling man/vrouw, aantal kinderen, etc.), bevolkingsgroei (geboorte, sterfte), (binnenlandse) migratie, aandeel van de beroepsbevolking per gemeente/regio, inkomens, huishoudensamenstelling, omvang huishouden en verdeling naar woningen en woningtype, consumptiepatroon;
- 2 Vestigingsgedrag en verplaatsingsgedrag van personen en huishoudens; toename van de woningproductie en woningvoorraad, woon-werkverkeer, mobiliteit en pendelstromen;

²¹ In dit onderzoek zijn verschillende bronnen gebruikt, zoals de Volkstellingen, bedrijventellingen en woningtellingen die zijn gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Daarnaast zijn historische reeksen verzameld op gemeentelijk niveau zoals de Historische Data van de Nederlandse Gemeenten (HDNG) en historische reeksen uit de archieven van de Gemeente Amsterdam (Onderzoek & Statistiek) en de Gemeente Haarlemmermeer (Sociografisch bureau Meerlanden). Voor de luchthaven Schiphol wordt gebruik gemaakt van cijfers uit de jaarverslagen (1926-2007). Voor de GIS-data zijn op perceelsniveau gegevens verzameld uit het Kadaster en de archieven (Nationaal Archief Den Haag, Archief van de Provincie Noord-Holland in Haarlem; Gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer). Deze GIS-gegevens worden met de statistische gegevens gecombineerd om kaartbeelden te produceren.

- 3 Ontwikkelingen op de arbeidsmarkt: arbeidsparticipatie/beroepsbevolking, aandeel vrouwen en mannen in de totale beroepsbevolking, opgesplitst naar sectoren en plaatsen, de hoeveelheid banen, opgesplitst naar sectoren en regio's, omvang van de werkloosheid;
- 4 Veranderende economische structuur: samenstelling en verdeling bedrijven/vestigingen, gesplitst naar verschillende sectoren en regio's, productieniveau, investeringen, toegevoegde waarde, bruto regionaal product, mate van specialisatie, diversiteit en concurrentie;
- 5 Verandering in grondgebruik in de regio Schiphol en de regio Amsterdam door gebruik van GIS-kaarten en de koppeling van GIS-gegevens met verschillende statistische data. Dit geldt ook voor de ruimtelijke transformatie van de luchthaven Schiphol (uitbreidingsplannen, veranderingen op perceelniveau).

Naast deze ruimtelijk-economische verschuivingen hebben we de ontwikkeling van institutionele en collectieve arrangementen rond de luchthaven Schiphol cartografisch in relatie gebracht met bredere economische, technologische en institutionele veranderingen en vervolgens een fasering gemaakt.²² Het ruimtelijk-economisch beeld van de Schiphol-regio dat hieruit naar voren komt is, globaal genomen, in drie fasen te onderscheiden.

- 1 Karakteristiek voor de periode 1900-1960 was een monocentrisch en hiërarchisch stedelijk systeem met één dominante stedelijke kern (Amsterdam) en afhankelijke landelijke gebieden, waarin diverse activiteiten (werken, wonen, openbare voorzieningen, vermaak) in de kernstad van de stedelijke regio waren gebundeld. Voor de luchthaven betekende dat in het tijdvak 1926-1945 het ontstaan en de ontwikkeling van als innovatieknooppunt en platform van de burgerluchtvaart. Onder meer de luchthaven-groeiconcepten, technische ontwikkelingen in startbanen en vliegtuigmaterialen waren hierop afgestemd.
- 2 Tussen circa 1960 en 1985 veranderde dit ruimtelijke systeem in een polynucleaire agglomeratie. In de loop van de jaren zestig kwam een proces van economische deconcentratie en de-industrialisatie op gang. Werkgelegenheid verplaatste zich vanuit het centrum (Amsterdam) naar perifere gebieden in de grootstedelijke regio of in het geval van bedrijven zelf naar andere regio's. Dit ging gepaard met verdere scheiding van woon- en werkplek met als gevolg toenemende geografische mobiliteit van de beroepsbevolking (aantal verplaatsingen) en de forensenstromen tussen steden en regio's.²³ Tegelijkertijd nam de beroepsbevolking (en dus de werkgelegenheid) in de dienstensector gestaag toe. Overheid en gemeenten probeerden de stroom van huishoudens naar suburbane gebieden tegen te houden door deze op te vangen in 'overloopgebieden' en 'groeikernen'. Dit werd ondersteund door een beleid van 'gebundelde deconcentratie'. In de periode tot 1970 groeide Schiphol uit tot een internationale luchthaven, transportknooppunt en een moderne, commerciële (staats)onderneming.

²² Het betreft hier voornamelijk de GIS-gegevens van grondgebruik (op perceelniveau) van de luchthaven en de regio Schiphol. De historische reconstructie van de ruimtelijke expansie van de luchthaven en de regio zijn gebaseerd op verschillende historische kaarten zoals kadastrale kaarten, uitbreidingsplannen (kaarten) van de luchthaven vanaf 1926, de uitbreidingsplannen van de gemeente Amsterdam in de negentiende en twintigste eeuw.

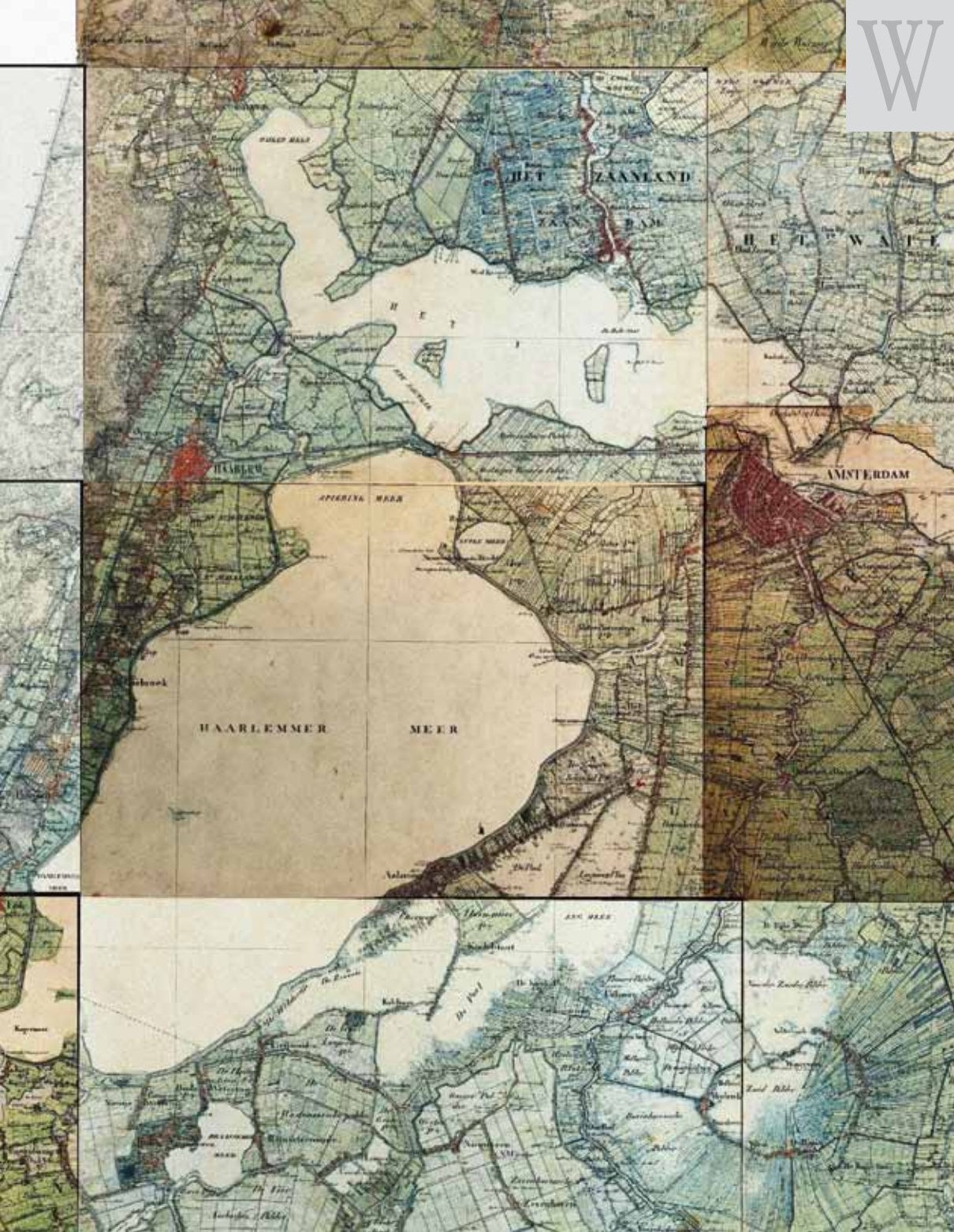
²³ In 1930, bijvoorbeeld, was 3 procent van de in Amsterdam werkzame personen forens, in 1947 was dat 9 procent; in 1993 was het aandeel van de forensen gestegen naar 42 procent (bron: CBS, Volkstellingen).

- 3 Vanaf de jaren tachtig ontstond een polynucleaire agglomeratie. De Schiphol-regio transformeerde in een ‘stedelijk netwerk’ of ‘stedelijke veld’. Schiphol positioneerde zich als *Gateway to Europe* en als *Mainport* in internationale netwerken en vanaf 2005 als *Airportcity* (het managen en exploiteren van de *Airportcity-formule*).

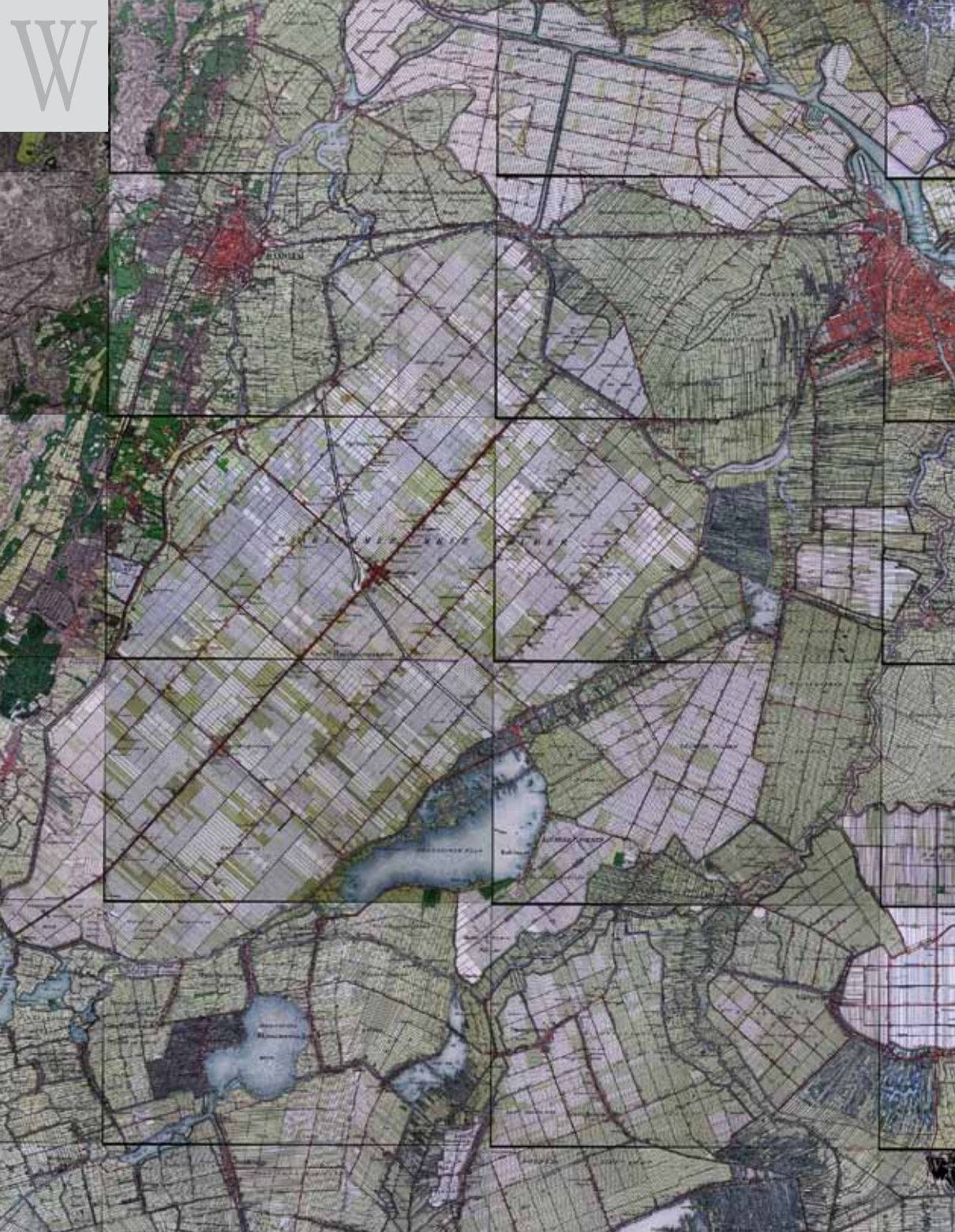
In de loop van deze transformatie blijkt een verschuiving te zijn opgetreden in de dominante coördinatiestructuur waarbinnen collectieve arrangementen in de Schiphol-regio tot stand kwamen. Uitgedrukt in termen van de institutionele economie gaat het om een verschuiving van een hiërarchische structuur naar een marktstructuur. In de periode tussen 1926 en de Tweede Wereldoorlog werden de expansie en de verdere modernisering van het vliegveld vanuit de luchthaven zelf en de gemeente Amsterdam tot stand gebracht.²⁴ Vanaf de jaren vijftig werden de collectieve arrangementen vooral vanuit de marktstructuur bepaald. Toen eenmaal was besloten van Schiphol een internationale luchthaven te maken met een bijbehorende nieuwe organisatievorm, de ‘Luchthaven Schiphol NV’, functioneerde Schiphol meer en meer als een bedrijf dat werd gestuurd door marktmechanismen, oftewel een marktstructuur. In de jaren tachtig, toen de luchthaven Schiphol inmiddels zowel in omvang (ruimte) als qua economisch belang voor de regio en de Randstad een sleutelpositie innam, verschoof het coördinatieraamwerk van een markt- naar een netwerkstructuur, wat onder meer bleek uit een snelle toename van het aantal betrokken actoren en van deelarrangementen die de ontwikkeling van de luchthaven stuurden, met een corresponderende groei in coalities en overlegorganen.

Het interessante is nu dat het belang van Schiphol in de stedelijke ontwikkeling van de hele regio juist in de laatste decennia groter is geworden dan zuiver op basis van ruimtelijk-economische factoren en processen valt te verklaren. Schiphol is de werking van de zuiver ruimtelijk-economische dynamiek gaan ontstijgen en is daarmee in zekere zin zelf een autonome factor in de verstedelijkingsprocessen in de regio geworden. Schiphol is niet louter meer een infrastructureel knooppunt in een wereldwijd netwerk of economisch centrum binnen de regio. Het is primair een grenzeloos stedelijk fenomeen geworden met enorme economische potentie en uitwaaiering. Schiphol laat zich minder en minder in traditioneel administratieve en bestuurlijke constellaties vangen. Als belangrijkste knooppunt met de meeste verbindingen in het ruimtelijk-economische landschap in Nederland (als *hub* met de meeste *links*), wordt Schiphol gezien als een netwerksysteem met geweldige ontwikkelingskansen voor de verdere groei van de stedelijke regio in het bijzonder en van de Nederlandse economie in het algemeen. Dit komt enerzijds omdat Schiphol het belangrijkste zwaartepunt is geworden in de spinnewebachtige netwerkstructuren waar talloze verbindingen worden gebundeld. Anderzijds is Schiphol een broedplaats voor vernieuwingen van verschillende soorten verkeers- en communicatietechnieken. Onze hypothese is dat deze verandering in het gewicht van Schiphol mede is bepaald door andere cruciale variabelen in collectieve arrangementen: de conceptuele corpora, waaronder de beeldvorming.

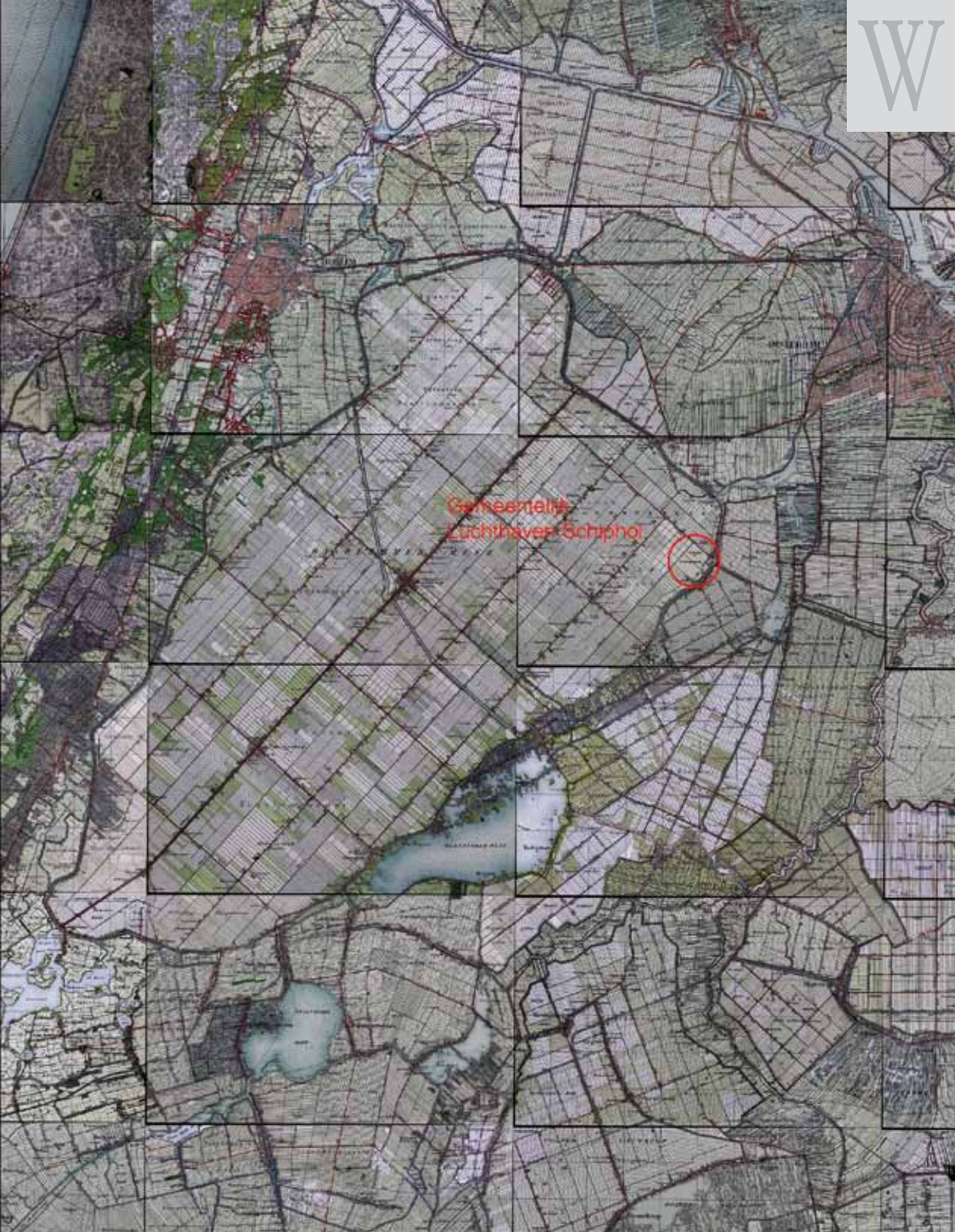
²⁴ H. Kaal, ‘Ondernemende burgemeesters. De betrokkenheid van de burgemeesters van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag bij de lokale economie, 1900-1940’, *Stadsgeschiedenis*, 3 (2008) 54-56.



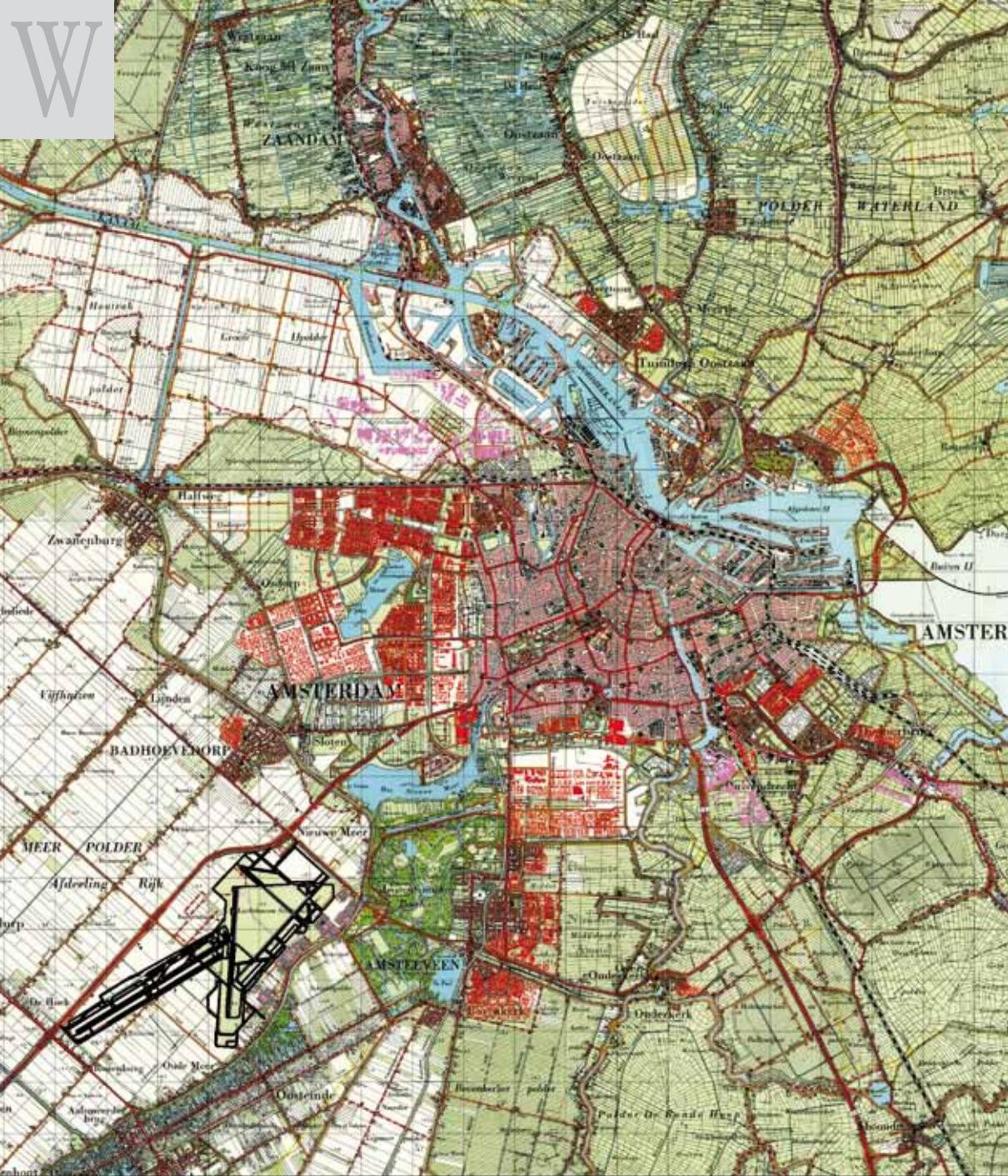
Afbeelding 4: Historische kaart van de regio Haarlemmermeer-Haarlem-Amsterdam vóór de droogmaking van het Haarlemmermeer. Uit de Topografische Militaire Kaart ca. 1836. Schaal 1:50.000.



Afbeelding 5: Historische kaart van de regio Haarlemmermeer-Haarlem-Amsterdam in 1900. Kaarten samengesteld op basis van de historische 'Bonne'-bladen voor Amsterdam en omgeving ca. 1900. Schaal 1:50.000.

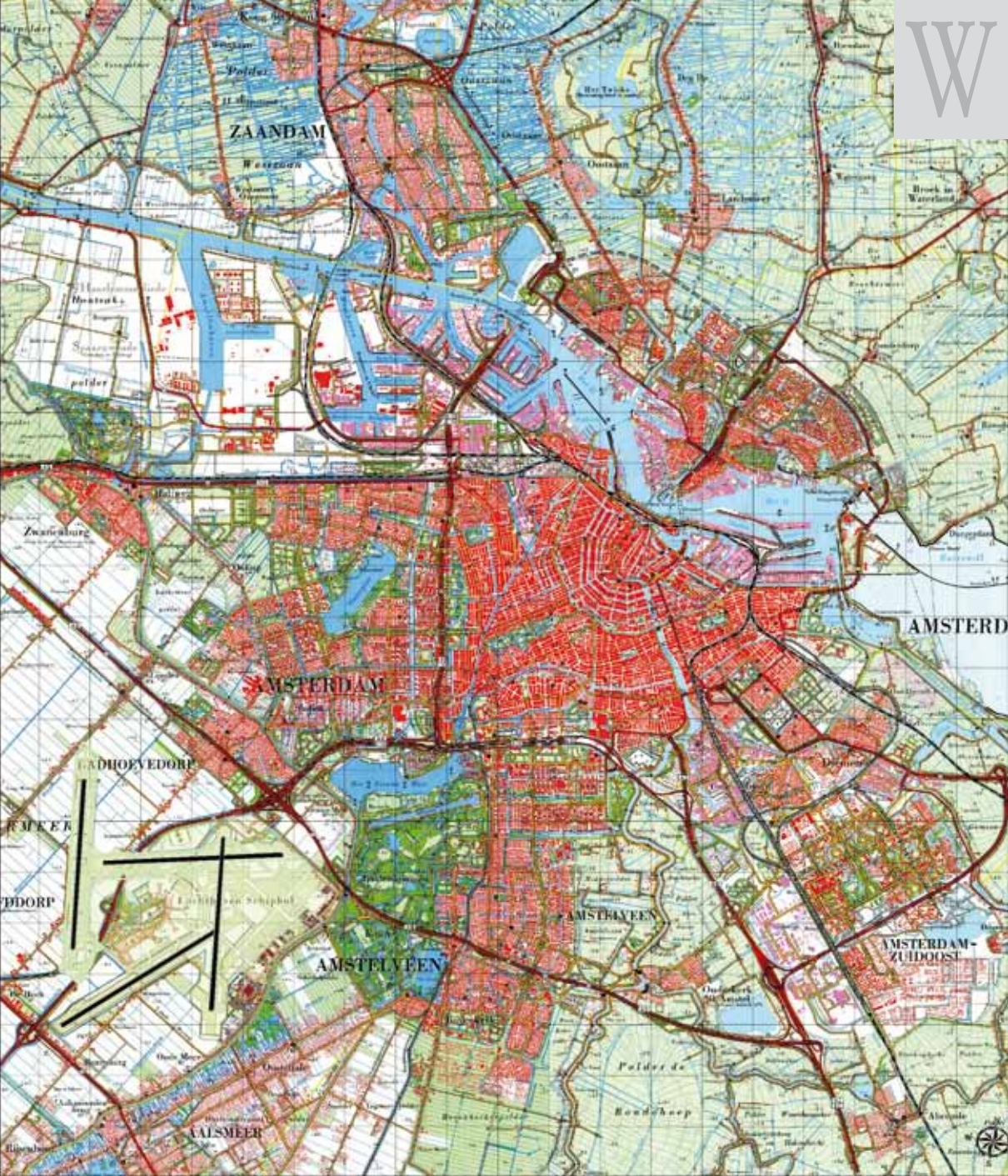


Afbeelding 6: Historische kaart van de regio Haarlemmermeer-Haarlem-Amsterdam in 1930 (nieuw: gemeentelijke luchthaven Schiphol). Kaarten samengesteld op basis van de historische 'Bonne'-bladen voor Amsterdam en omgeving 1930. Schaal 1:50.000.



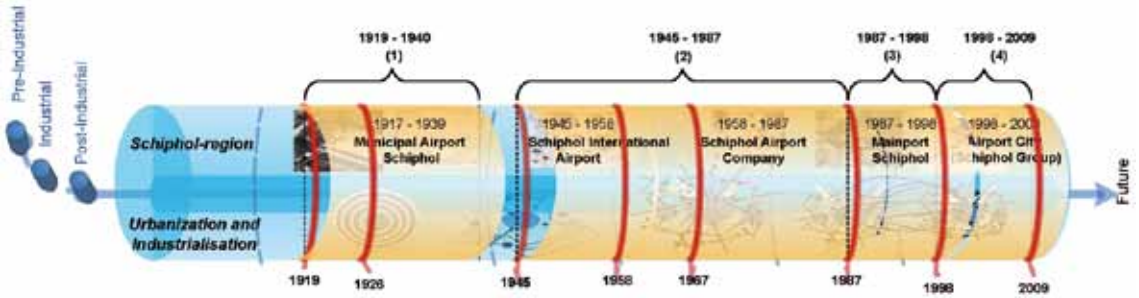
- Industrie/Industry
- Woonbouw/Built up areas
- Startbanen/Runways Airport Schiphol
- Gebouwen/Buildings Schiphol
- Oppervlakte/tot. Surface Schiphol

Afbeelding 7: Bewerkingen door A. el Makhloufi (2009) op basis van verschillende kaarten van de luchthaven Schiphol, geprojecteerd op verschillende Kadastrale Topografische kaarten tussen de jaren 1950 en 1990. Schaal 1:50.000.



- Startbanen/Runways Schiphol
- Gebouwen/Buildings Schiphol
- Industrie/Industry
- Woonbouw/Built up areas
- Oppervlakte/tot surface Schiphol

Afbeelding 8: Bewerkingen door A. el Makbloufi (2009) op basis van verschillende kaarten van de luchthaven Schiphol, geprojecteerd op verschillende Kadastrale Topografische kaarten tussen de jaren 1950 en 1990. Schaal 1:50.000.



Afbeelding 9: Weergave van de statuswijzigingen van de luchthaven Schiphol (boven) en verstedelijkingsprocessen van de regio (onder). Op het niveau van de luchthaven zijn vier fasen te onderscheiden die corresponderen met het ontstaan van nieuwe en/of het continueren van het bestaand collectief arrangement: 1) het ontstaan van het militaire vliegveld en de overgang naar de gemeentelijke luchthaven; 2) de naoorlogse periode en wederopbouw van de nieuwe luchthaven Schiphol, waarin Schiphol wordt aangewezen als nationale luchthaven en in 1958 Schiphol een private organisatie wordt met een publiek belang; 3) Schiphol ontwikkelt zich tot een hub and spoke luchthaven en adopteert de mainport strategie; 4) Schiphol richt zich op landzijdige activiteiten en adopteert het AirportCity concept, d.w.z. luchthaven als stad binnen de stedelijke netwerken. Het onderste gedeelte van de tijdbuis schematiseert de verstedelijkingsprocessen op het niveau van de regio Amsterdam-Schiphol. Drie fasen worden hier onderscheiden; 1) het monocentrisch en hiërarchisch stedelijk systeem met één dominante stedelijke kern (Amsterdam) en afhankelijke landelijke gebieden (1900-1960); 2) in het tijdvak 1960-1986 verandert dit ruimtelijk systeem in een polynucleaire agglomeratie waarbij de meerkernige stad de grootstedelijke regio overheerst en de grenzen tussen stad en land vervagen door de snel toenemende mobiliteit van de beroepsbevolking en forensenstromen tussen steden en regio's; de economie verschuift van industrie naar diensten; 3) vanaf de jaren tachtig ontstaat een polynucleaire agglomeratie: de Schiphol-regio transformeert in een 'stedelijk netwerk' of 'stedelijk veld'.

Wat maakt de chronologie van statistische thematische reeksen, verankerd in kaarten van de Schiphol-regio nu eigenlijk zichtbaar? Door de kaarten naast elkaar te leggen, laat zich nauwkeurig registreren op welke momenten, op welke plekken en in welk tempo de verneveling zich voltrekt (patroonvorming). We kunnen nog een stap verder gaan door deze gebiedsgerichte statistiek van sprongsgewijze verneveling te vergelijken met enerzijds de in elke periode dominante en door de overheden gekoesterde verstedelijkingsmodellen, ruimtelijke concepten en metaforen, en anderzijds met de meer algemene maatschappelijke verbeelding over vliegen, luchthavens, stedelijkheid, etcetera. Juist deze niet als een geheel te vatten verneveling genereert zelf beelden en zorgt ervoor dat de institutionele en collectieve arrangementen niet simpelweg op harde statistiek zijn gestoeld, maar evenzeer op de inbreng van een *imagined community*. De ongrijpbaarheid van de verneveling blijkt ingebed te zijn in een mythologische verbeelding die daar boven uit (en soms ook aan vooraf) gaat.

Collectieve arrangementen en beeldvorming

Beeldvorming speelt in het stedelijk leven stevast een rol. Er kan een beeld van een stad ontstaan, zelfs wanneer de stedelijkheid in de gangbare betekenissen ontbreekt.²⁵

²⁵ Een greep uit de omvattende en zeer gevarieerde studies naar deze kwestie: R. Wohl and A.L. Strauss, 'Symbolic representation and the urban milieu', *The American journal of sociology*, 63 (1958) 523-532; K. Lynch, *The image of*

Ook in de 'nevelstad' worden beelden gevormd. Mede in het licht van wat in de vorige paragraaf werd besproken, rijst nu de vraag of de verbeelding *voorafgaat* aan de totstandkoming van het collectief arrangement (waarbij het dus een sturende factor in dat proces kan zijn) of pas in werking treedt *nadat* het collectief arrangement is beklonken. Of is het misschien zo dat de publieke beeldvorming zich op beide momenten aandient? Is deze verbeelding met andere woorden in de kern dialectisch van aard en heeft zij naar gelang het moment een andere werking en andere effecten?

Beelden hebben invloed op ons denken, hoewel de mechanismen daarvan, zeker op massale schaal, nog niet precies zijn opgehelderd. Beelden bezitten een enorme overtuigingskracht, waarbij kleur, lijn en kader grote impact hebben op onze emoties.²⁶ In de twintigste eeuw is er sprake van een exorbitante productie en toepassing van beeldmateriaal. Toekomstplannen worden in schetsen, tekeningen, maquettes en animaties gevisualiseerd, statistieken worden in diagrammen en grafieken gepresenteerd, en nieuwsberichten worden begeleid door illustraties, foto's en film. De dagelijkse toevloed van statische en bewegende beelden, zeker door de opkomst van de televisie en het internet, is groot. Hoewel tegenwoordig het aantal beeldprikkelers per persoon kan oplopen tot honderden per dag, is bekend dat mensen zeer selectief zijn in wat zij zien.²⁷ Slechts een klein deel wordt bewust herinnerd, wat niet wil zeggen dat beelden hun werk niet doen of slechts een wat losse verzameling vormen, zonder onderling verband. Een systematische analyse van dit heterogene beeldarchief kan op dit laatste punt licht werpen. Het zoeken naar patronen in de beeldvorming verloopt chronologisch gezien parallel aan de geschetste ruimtelijk-economische analyse. Het raakvlak van de beide typen patronen kan worden gevonden in de ruimtelijke concepten, modellen, metaforen en stedelijke visualiseringen.

De Schiphol-regio is sinds de oprichting van de luchthaven op veel verschillende manieren verbeeld. Ook de manier waarop is door de geschiedenis heen enorm veranderd. Zo wordt de luchthaven tegenwoordig gezien als een nationale motor en tegelijkertijd als een provinciale last. In de beginfase van de luchtvaart stond Schiphol echter voor vooruitgang en avontuur. Schiphol is in minder dan honderd jaar getransformeerd van een vliegweide tot een *airportcity*. Schiphol bestaat als fysiek fenomeen, als een meetbaar en tastbaar object in een polder bij Amsterdam. Maar Schiphol bestaat ook als mentaal concept, ontstaan door beeldvorming, die niet minder 'hard' is gegeven het dossier dat inmiddels bestaat. Naar wij vermoeden heeft dit mentale concept aantoonbare impact gehad op de besluitvorming rondom en ontwikkeling van de luchthaven (en heeft het die impact ook nog steeds).

De veranderde mentaliteit met betrekking tot Schiphol is traceerbaar in de manier waarop Schiphol is beschreven in boeken, krantenartikelen en verhalen en is verbeeld

the city (Cambridge Mass, 1960); Y. Birò, *Profane mythology. The savage mind of the cinema* (Bloomington 1981); D.B. Clarke (red.), *The cinematic city* (Londen en New York 1997); H. de Mare en A. Vos (red.), *Urban rituals in Italy and the Netherlands. Historical contrasts in the use of public space, architecture and the urban environment* (Assen 1993) 5-25; E. Dimendberg, *Film Noir and the spaces of modernity* (Cambridge Mass 2004); J. Donald, *Imagining the modern city* (Minneapolis 1999).

²⁶ E.H. Gombrich, 'The visual image. It's place in communication', in: idem, *The image and the eye. Further studies in the psychology of pictorial representation* (Oxford 1982) 138-140; S. Sontag, 'The Image-World', in: idem, *On photography* (New York 1978) 153-180; D. Bordwell en K. Thompson, *Film Art. An introduction* (2008; achtste druk).

²⁷ Het exacte aantal is moeilijk te bepalen en varieert per persoon, per omgeving. Zie H. van Driel (red.), *Beeldcultuur* (Amsterdam 2004); M. Mieras, *Ben ik dat? Wat hersenonderzoek vertelt over onszelf* (2007); A. Dijksterhuis, *Het slimme onbewuste* (Amsterdam 2007).

in persfotografie, reclame, spotprenten en Polygoonfilmpjes. Zo werd Schiphol in de beginfase van de burgerlijke luchtvaart in Nederland geassocieerd met pionieren, avontuur en glamour. Vliegen was in die periode nog lang niet zo veilig als nu en daarom werden piloten als helden onthaald. De luchthaven, of beter gezegd de vliegweide, zag men als een startpunt voor avontuur. Bovendien konden alleen rijke en/of bekende mensen het zich veroorloven om te vliegen. Het idee van avontuur en glamour verdween in de late jaren zestig en zeventig toen de luchtvaart zich ontwikkelde tot massavervoer. Meer recent hebben zich andere voorstellingen aangediend, die van het milieu (geluidsoverlast, broeikas effect) en veiligheid (terrorisme, ongevallen). Door de bewaard gebleven, gedeelde verbeelding van de luchthaven historisch te onderzoeken, kan de genealogie worden gereconstrueerd van de manier waarop Schiphol is gezien, welk gewicht, waarde en betekenissen aan die beelden en voorstellingen zijn toegekend, en hoe aan de stedelijke mythologie door zowel Schiphol als door andere partijen is bijgedragen.

De voorstellingen van een eigentijds Schiphol zijn terug te vinden in een heterogeen beeldarchief dat bestaat uit toekomstvisies en marketingconcepten, stedenbouwkundige, landschappelijke, architectonische en infrastructurele ontwerpen, alsook design (inrichting interieurs) en grafische concepten voor reclame en p.r.-doeleinden (websites, posters, films, logo's en briefhoofden). Deze data, met al hun eigen discursieve, visuele, grafische dan wel cijfermatige conventies en tradities, zijn beslist meer dan de zachte kant van de concretisering van arrangementen. Dergelijke artefacten verlenen (deel)arrangementen de status geloofwaardig, visionair, vanzelfsprekend, begrijpelijk en zo mogelijk sympathiek te zijn. Het 'beeldarchief' dat al deze actoren in alle gezamenlijkheid creëerden is daarmee meer dan een verzameling individuele reacties op moderne verschijnselen. Het beeldarchief biedt ons een unieke toegang tot de moderne gedeelde verbeeldingswereld. Het naast elkaar plaatsen en vergelijken van verschillende beelden of filmsegmenten, het classificeren naar beeldsoort en genre, en het ordenen ervan in formele en thematische beeldreeksen maakt de conventionaliteit van beeldmateriaal zichtbaar. Voorwaarde is wel dat er grote hoeveelheden beelddata worden bekeken, dat de ordeningscriteria helder zijn en dat wordt beargumenteerd welke patronen zich in het beeldarchief aandienen. Dat geldt voor persfoto's, maar evenzeer voor reclameposters, banners, stedenbouwkundige ontwerpen en polygoonfilmpjes die van andere verbeeldingstechnieken gebruik maken.

Kennis genereren op basis van een heterogene beeldverzameling vergt een coherent analytisch begrippenapparaat. Wat nodig is, is een gedisciplineerde manier van kijken, in de klassieke zin van het woord.²⁸ Om te begrijpen wat de impact is van beelden en hoe de maatschappelijke verbeelding werkt moeten we beginnen met een systematische, formele analyse van de fictionele beeldcultuur. De visuele impressie is vaak vluchtig, maar zeer dwingend en hardnekkig, en moet worden ontleed en 'op begrip' worden gebracht. In die formele analyse richten we ons op het opsporen van reeksen en het aanwijzen van patronen en wel op basis van een theoretisch gefundeerde methodologie. Het gaat daarbij om hoe een film of een tv-serie over bijvoorbeeld vliegen of

28 H. de Mare, 'Gedisciplineerd kijken. Van kunstgeschiedenis naar historisch formalisme', *Kunstlicht* (1999) 3/4, 14-20; L. Pauwels, 'Inleiding. Visuele geletterdheid in een beeldcultuur', in: L. Pauwels en J.M. Peters, *Denken over beelden. Theorie en analyse van het beeld en de beeldcultuur* (Leuven en Voorburg 2005) 11-24; H. Boekraad e.a., *Visuele retorica* (Breda 2006).

luchthavens een verhaal vertelt, welk verhaal er wordt verteld en welke voorstellingen schijnbaar losse, individuele beelden samen oproepen. Door met een zekere distantie te kijken naar het uiteenlopende, vaak vertrouwde beeldmateriaal kan er een zekere 'visuele geletterdheid'²⁹ ontstaan die nodig is om de overtuigingskracht van dit visuele register op zijn waarde te schatten en de impact ervan op ruimtelijk-economische, infrastructurele en planmatige ontwikkelingen van Schiphol en de achterliggende arrangementen, te kunnen doorgronden en te benoemen.

De beeldvorming over de Schiphol-regio brengen we in dit deelproject langs twee wegen in kaart.³⁰ Het eerste spoor betreft de *visuele verbeelding* van de luchthaven in relatie tot de architectonische ontwikkeling in de periode 1919-2000.³¹ Het andere spoor heeft betrekking op de wijze waarop de Schiphol-regio in de recente persfotografie verschijnt, waarbij de *beeldproductie* van met name twee *landelijke dagbladen* – de *Volkskrant* en *NRC Handelsblad* – in kaart wordt gebracht. Doel van deze laatste *pilot study*, is het theoretisch raamwerk te formuleren om het 'beeldarchief' over Schiphol op een consistente wijze te kunnen ordenen door de beeldformaties er in te onderzoeken.³² De aanpak die we in dit beeldonderzoek volgen is nieuw in die zin dat ze verschilt van de gebruikelijke benadering in de kunstgeschiedenis die het unieke kunstwerk en in het verlengde daarvan de (geniale) kunstenaar centraal stelt. Evenmin sluit onze aanpak aan op de vigerende benaderingen van de beeldcultuur, waarin communicatie, cultuur, identiteit, ideologie, interpretatie, macht, media en representatie dienst doen als containerbegrippen waarbij alles, behalve het beeldmateriaal zelf, object is van onderzoek. Een van de belangrijkste vragen is dan ook: wat verstaan we eigenlijk onder een beeld, beeldvorming en verbeelding? Systematisch en vergelijkend onderzoek doen naar beeldmateriaal houdt in dat we veel ingeburgerde begrippen moeten vervangen door andere. Als bijproduct van deze vraag leggen we een glossarium aan waarin een overzicht geboden zal worden op al dan niet bruikbare begrippen.

Beelden kunnen op drie manieren betekenissen genereren. We maken daarbij ten eerste onderscheid in de wijze waarop een beeld een onderwerp vormgeeft. Kijkend naar een analoge foto zie je in de eerste plaats een specifieke uitsnede uit de werkelijkheid. Je ziet het licht dat de lens van de camera heeft opgevangen. Een andere belichting, een andere selectie zal een ander beeld opleveren en dus ook andere connotaties oproepen.³³ We moeten rekening houden met afbeeldingstradities en heersende opvattingen over het tonen van een onderwerp. Collectieve conventies bepalen in hoge mate welke onderwerpen geschikt zijn om te verbeelden, op welke wijze, en hoe ze doorgaans zijn gekoppeld aan zowel beeldsoort, genre als aan de ideologische houding en heersende smaakopvatting.³⁴ Dergelijke beeldtradities zijn gaandeweg ontstaan en vaak afkomstig uit meerdere disciplines. Zo heeft de fotografie zeker

29 H. de Mare, 'Vroegmoderne verwantschap in woord en beeld. Het gebruik van het werk van Cats, De Hooch en Van Hoogstraten als historisch bronmateriaal', in: P. Stokvis (red.), *Geschiedenis van het privéleven. Bronnen en benaderingen* (Nijmegen 2007) 299-345.

30 Als ondersteuning bij dit onderzoek heeft bureau LUST een beeldbank ontworpen, waarvan de eerste resultaten inmiddels te bekijken zijn op de website van ons project (www.urbannebula.nl).

31 Het onderzoek 'Urban mythology. Impact of visual representations on collective arrangements of the Schiphol region (1919-2000)' wordt uitgevoerd door architectuurhistorica drs. Iris Burgers als promotieproject.

32 Het onderzoek *Visual formations* wordt uitgevoerd door beeldwetenschapper dr. Heidi de Mare.

33 H. de Mare, 'Welsprekende waarschijnlijkheden. Het misplaatste moralisme in het Nederlandse documentaire-debat naar aanleiding van FORD TRANSIT (2002)'. <http://comcom.uvt.nl/e-view/05-1/mare.pdf>.

34 J.S. Ackerman, *Origins, imitation, conventions. Representation in the visual arts* (Cambridge Mass. 2002) 97.



Afbeelding 10: Maker: M. Gütschmidt (1920), collectie KLM/MAI.

in de beginfase conventies overgenomen uit de schilderkunstige beeldtradities, bijvoorbeeld ten aanzien van de compositie.³⁵ Een fotografische ‘representatie’ is daardoor nooit neutraal of natuurlijk te noemen. Het is nimmer een eenvoudige vertegenwoordiging van iets dat elders al bestaat. Beslissingen over vormgeving zijn altijd (bewust of onbewust) ingebed in ideeën, visies of in waardepatronen die cultureel en historisch gebonden zijn. Ideeën kunnen expliciet zijn verwerkt, maar associatief gebruik van beeldtradities kan even belangrijk zijn. Wie de reclames van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij vanaf de oprichting systematisch bekijkt, herkent daarin esthetische ontwikkelingen in grafische vormgeving en film, maar ook nationale thema’s en kleuren, en hoe het wereldbeeld zich in de loop van de tijd wijzigt, van het openleggen van routes (pionierswerk) tot het bezoeken van locaties (toerisme).

Een tweede manier waarop beelden betekenissen kunnen genereren is doordat een beeld in een nieuwe context een nieuw gewicht kan krijgen. Zo maakt de KLM vanaf 1920 in zijn reclames op verschillende manieren gebruik van het thema van de ‘Vliegende Hollander’. Op het vroegste affiche met dit thema staat de kapitein van de Vliegende Hollander afgebeeld op zijn spookschip, terwijl hij vriendelijk omarmd wordt

35 Ibidem, 102-104. Zie verder o.a. E. Blau en E. Kaufman, *Architecture and its image. Four centuries of architectural representation. Works from the collection of the Canadian Centre for Architecture* (Cambridge Mass. 1989); B.L. Molyneux (red.), *The cultural life of images. Visual representation in archaeology* (Londen etc. 1997).



Afbeelding 11: Maker: Jan Wijga (1926), collectie KLM/MAI.



Afbeelding 12: Maker: onbekend (1955), collectie KLM/MAI.

door een piloot (zie afbeelding 10). Deze piloot wijst hem op een Vliegende Hollander van een heel andere aard, namelijk een vliegtuig van de KLM. Het thema is afkomstig uit een zeventiende-eeuwse legende, maar de KLM gebruikt het thema op eigen wijze. De vliegmaatschappij positioneert zich niet alleen als tegenhanger van de scheepvaart, maar ook als realisatie, zoals blijkt uit een versie uit 1926: 'De Vliegende Hollander. Eéns LEGENDE – thans WERKELIJKHEID' (zie afbeelding 11). Het thema van de Vliegende Hollander is tot in de jaren zestig veelvuldig ingezet in reclamecampagnes, maar steeds in andere variaties. In 1955 werd het schip afgebeeld onder het motto 'Maintaining a fine tradition'. Daarmee werd de luchtlijn Amsterdam-Jakarta voorgesteld als voortzetting van de mondiale rol van Nederland in de zeventiende eeuw, maar dan met een ander vervoermiddel. Het beeld van de Vliegende Hollander heeft door deze context zo opnieuw een andere betekenis gekregen. Hoewel het thema tegenwoordig niet meer in reclames voorkomt, is het nog steeds met de KLM verbonden, getuige het KLM-blad voor zakenreizigers, *The Flying Dutchman* (zie afbeelding 12).

Het herhalen van en variëren op een beeld – de derde manier – bewerkstelligt ten slotte eveneens dat er nieuwe voorstellingen ontstaan, die de productie van gelijksoortige beelden stimuleren. De Vliegende Hollander is gedurende de eerste veertig jaar van het bestaan van de KLM met tussenpozen ingezet. Door de herhaling werd enerzijds

het merk 'KLM' vormgegeven, anderzijds onderging het schip in de toe-eigening door KLM een metamorfose. De oorspronkelijke negatieve connotaties van het spookschip vervielen, terwijl de vormgeving van het schip door de jaren heen van een niet specifiek herkenbaar schip veranderde in een v.o.c.-schip.

Een voorbeeld als dit laat zien dat beeldmateriaal zowel formeel als thematisch over een langere periode, in dit geval gedurende tientallen jaren, van kracht blijft, juist omdat het variatie toelaat en zich laat voegen in nieuwe betekenisvolle inbeddingen. Er is geen sprake van een verzameling losse beelden, maar van een 'beeldverhaal', als deel van de mythologie, die alleen zichtbaar wordt wanneer de verzameling wordt beschouwd als een reeks van formeel en thematisch verwante beelden. Hoewel dit voorbeeld wel enigszins voor de hand ligt, veronderstellen we dat er in het beeldarchief van Schiphol meer van dergelijke, en meer complexe reeksen zijn gevormd.³⁶

Om het gewicht en de waarde van de maatschappelijke verbeelding van deze specifieke regio te kunnen bepalen, zijn in het onderzoek naar de wijze waarop de Schiphol-regio in de recente persfotografie verschijnt, allerlei uiteenlopende aspecten verzameld: van 'luchthaven', 'vliegtuigen', 'het vliegen', 'de infrastructuur' tot en met de verbeelding van het Nederlandse landschap, de stad, de overgangen ertussen en de industrie meer in het algemeen. Het bleek dat tal van connotaties die verbonden zijn aan Schiphol als internationale luchthaven, waren ingebed in een omvangrijkere verbeelding van hoe Nederland wordt gezien. In de loop van het onderzoek werd duidelijk dat er zich bepaalde patronen aftekenden in het dossier van de persfotografie. Samen vormen deze patronen een collectieve voorstelling, niet alleen van Nederland, maar die mede bepalend is voor de verbeelding van Schiphol. Deze patronen geven inzicht in wat we als typisch of mooi Nederlands (of Hollands) land- en stadschap opvatten. De patronen maken ook duidelijk dat het een tamelijk selectief beeld is, waarbij alleen bepaalde aspecten worden gekozen en met een zekere regelmaat worden herhaald. Daardoor wordt een mentale voorstelling ingeprent, zelfs wanneer we dat niet beseffen. Zeker gezien de ontwikkeling van Schiphol van vliegweide naar een *airport city* als (inter)nationaal infrastructureel middelpunt van bedrijvigheid, is het opmerkelijk dat in de persfotografie de groene weide, grote infrastructurele herzieningen en industriële bezigheden belangrijke reeksen vormen die door hun regelmaat als publieke factor moeten worden gezien.³⁷

Het ordenen van het beeldmateriaal op deze schaal berust op twee veronderstellingen. De eerste is dat beelden in de communicatie op een andere wijze functioneren dan taal en woorden. Het onmerkbare effect van de vertrouwde fotomechanische blik houdt verband met de werking van het brein dat beelden op een eigen, meer gecompliceerde, veelvoudige en primitievere wijze consumeert dan de rationele route die het woord volgt.³⁸ Herhaling van beelden genereert een gedeelde voorstellingswereld, een mythologie, in het licht waarvan ons denken zich afspeelt en de 'imagined community' kan ontstaan.

³⁶ Zie voor een overzicht van ander beeldmateriaal dat wordt onderzocht: www.urbannebula.nl > *Urban Culture*.

³⁷ Een voorproefje van de verdichting die door wisselwerking die tussen de verschillende reeksen optreedt is te zien op de website van ons project: www.urbannebula.nl > *Visual formations. Dutch press photography. The Schiphol-region and the public imagination of the Dutch land- and cityscape*.

³⁸ M. Mieras, *Ben ik dat? Wat hersenonderzoek vertelt over onszelf* (Amsterdam 2007) en A. Dijksterhuis, *Het slimme onbewuste* (Amsterdam 2007).

De tweede hypothese heeft betrekking op het macroniveau. Op grond van de gevonden patroonvorming in de persfotografie, die overigens steekproefsgewijs bevestigd lijkt te worden in andere dag- en weekbladen, zoeken we de verklaring voor het ontstaan van dergelijke collectieve samenscholingen niet zozeer in bewuste strategieën van bepaalde actoren. Er is geen sprake van een centrum dat beslissingen stuurt, er worden geen bewuste collectieve afspraken over gemaakt. We hebben ook hier te maken met actoren (fotografen, fotoredacties) die, gegeven hun gelijksoortige bezigheden, een maatschappelijke verbeelding genereren die eigenschappen bezit die niet terug te vinden zijn in de afzonderlijke persfoto's.³⁹ De ratio van een dergelijke centrumloze patroonvorming (ook wel aangeduid als 'zwermgedrag') die uit de beeldreeksen naar voren komt, is juist dat alle fotografen en fotoredacties allemaal ongeveer hetzelfde doen. Men verhoudt zich tot wat er tegelijkertijd elders gebeurt, varieert daar op, gaat er tegen in, of borduurt erop voort.

Het visuele register, bestaande uit een overdaad aan empirische data, blijkt op een hoger schaalniveau als een complex georganiseerd systeem te werken, dat nieuwe cultuurproducten, maar ook voorstellingen blijkt te genereren die niemand heeft bedacht, bedoeld, gestuurd, maar die voortkomen uit, het resultaat zijn van talloze soortgelijke individuele handelingen binnen een verzameling gelijksoortige artefacten. De patronen die tot nu zijn geïdentificeerd laten zien dat er formaties in het visuele register van het Schiphol-archief zijn aan te wijzen die het resultaat zijn van een culturele dynamiek die in de loop van de tijd heeft geresulteerd in een sediment. Dergelijke eigenschappen maken het heterogene historische beeldarchief tot een interessante factor in de bestudering van het ontstaan van de stedelijke nevel.

Besluit

Weinig plekken zijn illustratiever voor de hedendaagse mondialiseringsprocessen dan internationale luchthavens. Rond de millenniumwisseling reisden jaarlijks ongeveer anderhalf miljard mensen per vliegtuig. Wereldwijd verdienen circa 28 miljoen mensen hun dagelijks brood in de luchtvaart. De mondiale stroom van geld, goederen en mensen verloopt grotendeels via het netwerk van vliegvelden en draagt actief bij aan de interculturele vernevelingsprocessen. Mondiale steden – en Schiphol is daar geen uitzondering op – zijn in hun functioneren extreem afhankelijk van techniek en communicatienetwerken en daardoor erg kwetsbaar voor storingen van allerlei aard.

De regio Schiphol is één van de exemplarische nevelsteden in Europa, omdat hij aansluiting biedt op vrijwel alle internationale netwerken, door het enorme ruimtebeslag en de uitstraling naar de regio. Tegelijkertijd heeft deze reusachtige overstapmachine zeer Nederlandse lokale en regionale kenmerken, die in de marketing en beeldvormingsstrategie worden gecultiveerd.

De luchthaven heeft door zijn generieke eigenschappen grotendeels dezelfde faciliteiten, politieke en sociale krachten en instituties als de klassieke stad, ook al heeft hij een heel eigen verschijningsvorm en organisatie. Dat verschil is op pregnante wijze verwoord door de Engelse schrijver J.G. Ballard. Hij heeft ooit het Britse vliegveld als een verademing geportretteerd, als contramal van de van nostalgie doortrokken

39 Dit verschijnsel staat bekend als *emergentie*. K. Kelly, 'Zwermen en netwerken', *Oase*, 53 (2000) 31-54.

Engelse stedelijke ruimte: 'Airports, thankfully, are designed around the needs of their collaborating technologies, and seem to be almost the only form of public architecture free from the pressures of kitsch and nostalgia.'⁴⁰ Dit relatief nieuwe fenomeen is een fascinerend onderzoeksthema dat we waarschijnlijk beter kunnen doorgronden door het combineren van verschillende invalshoeken met elk een specifiek theoretisch raamwerk en methodieken die de gelaagdheid van de nevelstad kunnen blootleggen. We hebben geprobeerd om aan te tonen hoe het 'collectief arrangement', het achterliggende concept dat verbanden tussen de lagen legt, de weg kan wijzen in de nevel.

40 J.G. Ballard, 'Going somewhere?', *The Observer*, 14 september 1997.