

ORDE ZOEKEN IN DE NEVEL

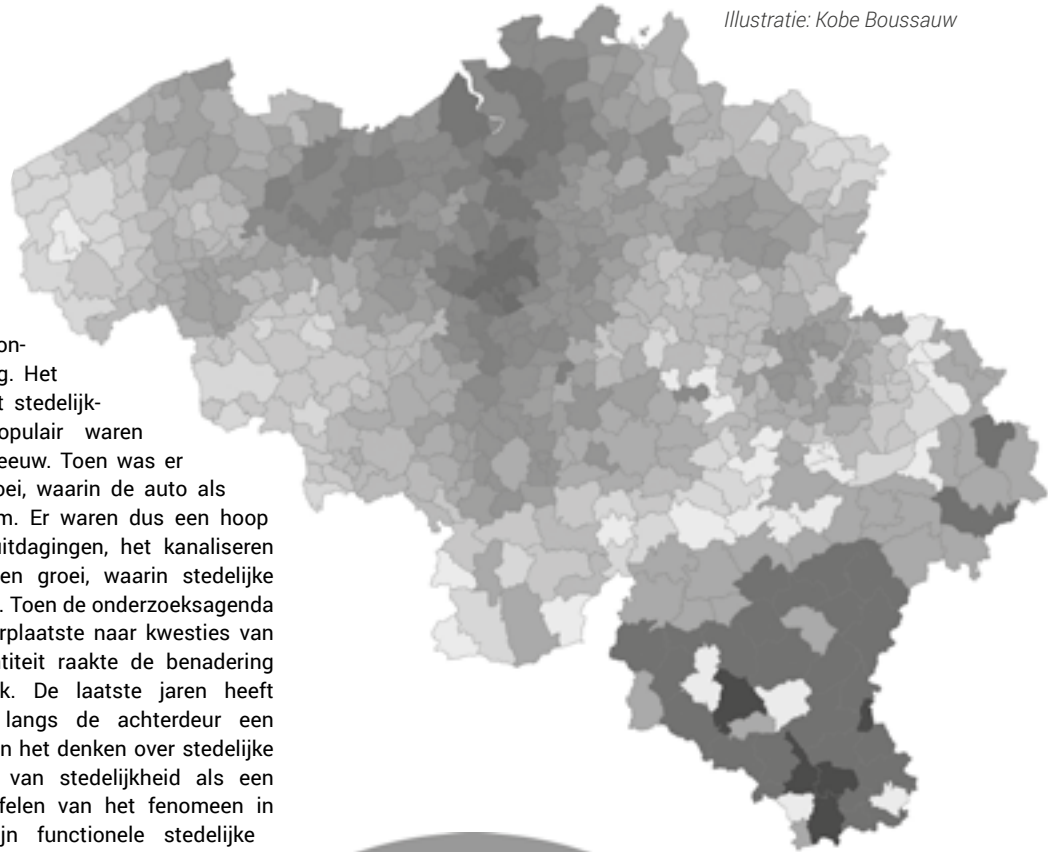
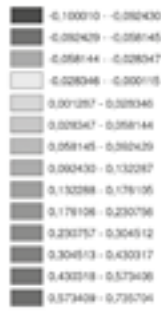
Stedelijke systeemtheorie voorziet in instrumenten waarbij we chaotisch aandoende stedelijkheid kunnen ontwarren en analyseren. Dit artikel tracht zo de nevelstad te doorgronden. Bij nader inzien blijkt de nevelstad vooral een mist te trekken over onze perceptie van de stad. Functionele processen zijn vaak precies zoals je ze verwacht.

De 'nevelstad', de 'tapijtmetroopol', de 'eindeloze stad', 'planetaire verstedelijking': allemaal begrippen die aspecten uitdrukken van een stad die overal zou kunnen zijn, of van verstedelijking die zich op onverwachte wijze lijkt te intensifiëren; hoe er overal een stedelijke koek zonder begin en zonder einde ligt, een postmoderne chaos waarin alles door elkaar gebeurt en er geen centrum of hiërarchie meer te ontwaren is. We gaan die stelling hier nuanceren. De ervaren stedelijke ruimte is het resultaat van vele, tegelijkertijd spelende, processen; alle onderdelen van de stad zijn organisch met elkaar verbonden tot een geheel. Toch kun je wel degelijk proberen die verbindingen te onderzoeken. Het uiteenrafelen van die stedelijkheid in historisch en geografisch gearticuleerde processen is de kern van de stedelijk-systeembenadering. Het begrijpen van de hedendaagse verstedelijking is zeker geen voldoende voorwaarde om de stad te kunnen plannen en stedelijkheid te kunnen sturen. Een noodzakelijke voorwaarde is het echter wellicht wel. Hoe denken we immers anders ooit onze plannen en stedenbouwkundige ideeën te kunnen afwegen en waarderen?

Stedelijk-systeembenaderingen

Het lezen van complexe stedelijkheid als het resultaat van de interactie tussen verschillende stedelijke (sub)systemen is een manier om ruimtelijke orde te ontwaren in de stad. De stedelijk-systeembenadering gaat ervan uit dat er in de stad repetitieve sociale processen plaatsvinden, die dus 'systemisch' zijn, en om die reden dus ook te benoemen en te onderzoeken. 'Stedelijke' systemen zijn ruimtelijk gearticuleerd. Ze zijn geografisch gevoelig, bijvoorbeeld doordat er een duidelijk afstandsverval plaatsvindt. De taak van de onderzoeker hier is om deze stedelijke systemen te isoleren en te onderzoeken. Men rafelt de stedelijke dynamiek uiteen in elementen die samen het systeem vormen en stelt relaties tussen die elementen vast. Uiteraard is de stedelijk-systeembenadering maar één van de mogelijke manieren van kijken naar de stad. Het is een taal die sommige dimensies van stedelijkheid beter beschrijft dan andere. De stedelijk-systeembenadering leent zich vooral goed voor dimensies van stedelijkheid waarvan de elementen en relaties relatief eenvoudig analytisch te scheiden zijn: bijvoorbeeld elementen die erg

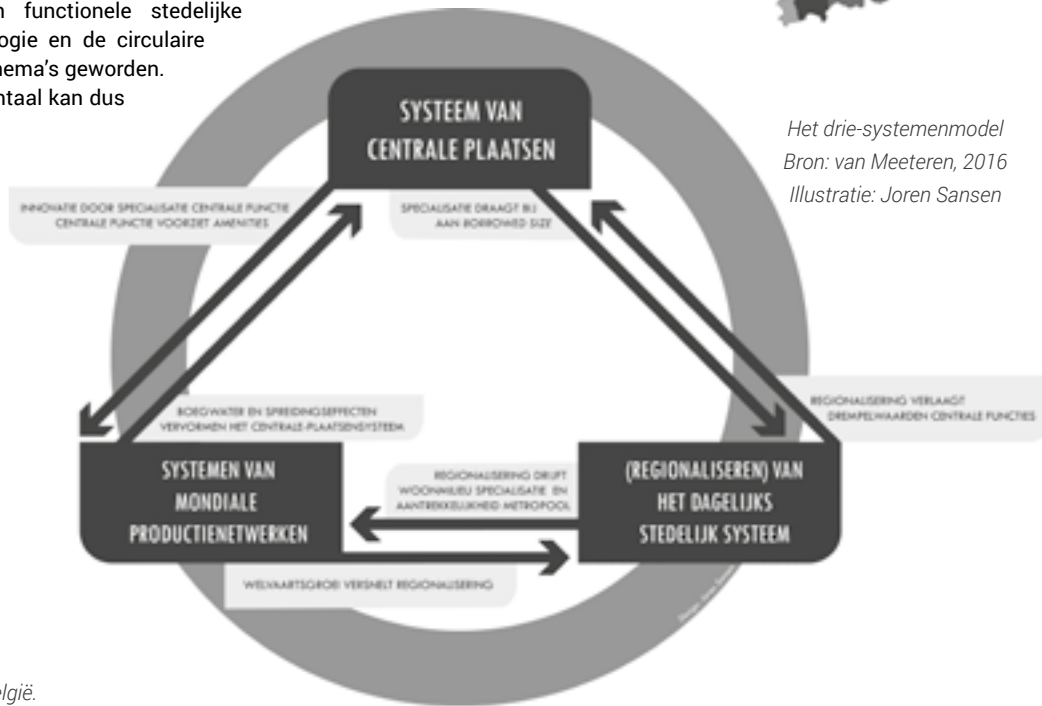
Pearson's r by municipality



transportafhankelijk zijn zoals woon-
 werk dynamieken of winkelgedrag. Het
 is dan ook niet verwonderlijk dat stedelijk-
 systeembenaderingen vooral populair waren
 in de jaren zestig van de vorige eeuw. Toen was er
 een zeer sterke economische groei, waarin de auto als
 massavervoermiddel snel opkwam. Er waren dus een hoop
 geografische en planologische uitdagingen, het kanaliseren
 en geleiden van die mobiliteit en groei, waarin stedelijke
 systeemtheorie erg van pas kwam. Toen de onderzoeksagenda
 zich later in de jaren zeventig verplaatste naar kwesties van
 sociale rechtvaardigheid en identiteit raakte de benadering
 langzamerhand meer in onbruik. De laatste jaren heeft
 de stedelijk-systeembenadering langs de achterdeur een
 heropleving gekend in de vorm van het denken over stedelijke
 netwerken. Ook het analyseren van stedelijkheid als een
 netwerk vraagt om het uiteenrafelen van het fenomeen in
 elementen en relaties. Ook zijn functionele stedelijke
 systemen, bijvoorbeeld in de ecologie en de circulaire
 stad, weer belangrijke onderzoeksthema's geworden.
 Een revival van de stedelijk-systeentaal kan dus
 nuttig zijn.

Stedelijke systemen in de ruimte

Omdat processen, en geen 'dingen', centraal staan in de
 stedelijk- systeembenadering wordt de stad primair gezien
 als een functionele eenheid, als een onderdeel of tussentijdse
 uitkomst van een proces. Het is niet de vorm van de
 administratieve grenzen van de stad, of de gebouwde omgeving
 die bepaalt waar een stedelijk



Het drie-systeemmodel
 Bron: van Meeteren, 2016
 Illustratie: Joren Sansen

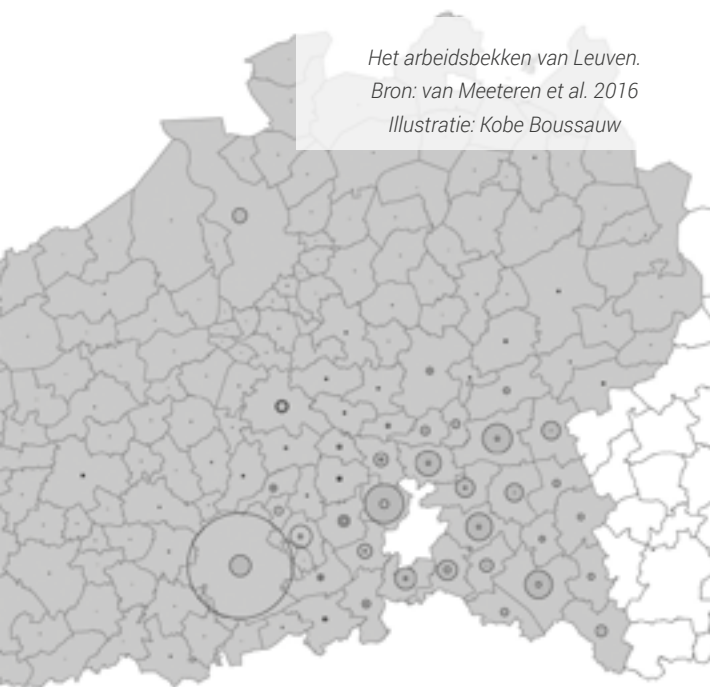
De sportvoorzieningen in Noord-België.

Bron: Storme et al. 2015

Illustratie: Joren Sansen



systeem begint of ophoudt, maar de functionele grens van het te bestuderen systeem. Dit betekent dat de stad een andere vorm en grootte aanneemt naarmate we een ander stedelijk (sub)systeem bestuderen. Kijken we bijvoorbeeld naar de interactiepatronen van bedrijven, dan kan een klein land als Nederland of België vaak als een enkele stad of metropool beschouwd worden. Kijken we naar de dagelijkse activiteitenruimte van gezinnen dan is het woon-werkverkeer vaak illustratief voor de buitengrens van het systeem; wat in het geval van bijvoorbeeld Brussel nog altijd betekent dat de stad zeker de hele provincies Vlaams en Waals Brabant, en grote stukken Antwerpen en Oost-Vlaanderen omvat. Terwijl andere stedelijke dynamieken, bijvoorbeeld de lokale netwerken van een buurtvereniging helemaal op het niveau van die buurt werken: dan is De Baarsjes in Amsterdam opeens een heel andere stad dan de Rivierenbuurt. In andere woorden, de discussie over 'wat de grenzen' van de stad zijn is helemaal afhankelijk over welk proces je het hebt. Op elke gegeven plaats in de ruimte is de stad een interactie tussen allemaal verschillende stedelijke subsystemen die op allerlei verschillende schaalniveaus werken: van het lokale buurtniveau tot de traditionele stad, van de metropoolregio tot en met de provincie en verder.



Het arbeidsbekken van Leuven.

Bron: van Meeteren et al. 2016

Illustratie: Kobe Boussauw

Dit probleem van afbakening van de stad is een actueel onderzoeks- en beleidsprobleem in zowel Nederland als België. Met grote regelmaat rijzen vragen als: "wat is de metropool?" "bestaat de Randstad of de Vlaamse Ruit?", "Is Vilvoorde niet gewoon een functionele deelgemeente van Brussel?". Al dan niet provisorische antwoorden op dergelijke vragen resulteren al snel in een pleidooi tot reorganisatie van bestuurslagen of herverdeling van middelen. Een van de conclusies van een serie onderzoeksprojecten van de Universiteit Gent is dat antwoorden op dergelijke vragen helemaal afhangen van welke delen van het stedelijk systeem je als criterium neemt. Voor de ene functie bestaat de Vlaamse Ruit wel en voor de andere functie bestaat de Vlaamse Ruit niet. Voor deze Gentse onderzoeksprojecten is veelvuldig gebruik gemaakt van een stedelijk-systeemmodel dat in de jaren tachtig aan de Universiteit van Amsterdam is ontwikkeld. Van de talloze verschillende stedelijke systemen die men zou kunnen onderzoeken zijn in dit model drie geïsoleerd: Het dagelijks stedelijk systeem (vaak ook met de Engelse term *daily urban system* aangeduid), het systeem van centrale plaatsen, en de positie van een plaats in

systemen van mondiale productienetwerken. De notie van een drie-systemenmodel is van belang. Een model is een versimpelde weergave van de werkelijkheid die bepaalde elementen van die werkelijkheid eruit licht om een aspect van die werkelijkheid beter te begrijpen. Het uitlichten van een drietal dynamieken en haar interacties in een model wil daarom niet zeggen dat men daarmee de stad als totaliteit ook in zijn geheel kan verklaren.

Voor de ene functie bestaat de Vlaamse Ruit wel, voor de andere niet

Drie stedelijke systemen

De plaats van steden in *mondiale productienetwerken* betreft datgene waar beleidsmakers impliciet aan refereren als ze willen dat hun stad of regio 'wereldwijd op de kaart staat' of 'concurrentieel' is. Uiteindelijk is elke stedelijke economie onderdeel van vele wereldwijde waardeketens waarin ze slechts een klein deel van de arbeidsdeling voor haar rekening neemt. Dit kan een waardeketen zijn voor de productie of distributie, maar ook voor diensten of toerisme. Centraal in dit systeem is de notie dat steden uiteindelijk niet automatisch meer kunnen consumeren 'van buiten' dan dat ze aan inkomen hieruit halen. Anders is krimp, herverdeling of een andere vorm van financiële injectie linksom of rechtsom het logische gevolg. De afbakening van (knopen in) dit systeem behelst vaak grote gebieden omdat je het geheel aan interacties in een regio moet vatten om het te kunnen berekenen. Het *dagelijks stedelijk systeem* is de al reeds genoemde dagelijkse activiteitenruimte die elk gezin heeft. Het omvat alle plaatsen die men in het dagelijks leven regelmatig aandoet en die men dus in de routines en dag- en nachtritme van het huishouden moet organiseren. Uiteindelijk is de buitenrand van dit systeem in veel gevallen nog altijd bepaald door het woon-werkverkeer: de verste plaats waar men op dagelijkse basis heengaat. De geografie van het *centrale-plaatsensysteem* is gearticuleerd door de beschikbaarheid van goederen en diensten waarvoor men moet reizen. Hiermee wordt verklaard waarom bepaalde voorzieningen in sommige plaatsen wel kunnen bestaan en in andere niet: Er is een reden waarom een Operahuis in Appelscha het moeilijk zou hebben, de klanten wonen te ver weg.

De stad wordt primair gezien als tussentijdse uitkomst van een proces

Veel van de centrale-plaatsenvoorzieningen, maar zeker niet alle, hebben betrekking op de dagelijkse boodschappen van huishoudens en beïnvloeden dus het dagelijks stedelijk systeem. De ruimtelijke structurering van het ene subsysteem beïnvloedt de ruimtelijke structurering van de ander. Dergelijke interacties zijn waar te nemen tussen alle drie de subsystemen. Als een regio rijker is door een fortuinlijke positie in mondiale waardeketens, dan zal het aanbod aan centrale voorzieningen doorgaans gevarieerder en rijker zijn en zal er een sterke verstedelijkingsdynamiek in de dagelijkse activiteitensystemen zijn. Maar anderzijds kunnen hoogwaardiger voorzieningen op den duur ook weer leiden tot een betere positie in die ketens. De drie systemen interacteren met elkaar in een spiraalwerking, positief en negatief.

Stedelijke systemen doorheen de tijd

Elk tijdvak heeft zijn eigen verstedelijkingsdynamiek die ook nog eens een plaats specifieke articulatie kent. Voor het stedensysteem van de lage landen geldt dan dat in de middeleeuwen steden vooral compacte handelsplaatsen waren. De langs rivieren gevormde stedennetwerken getuigen daar nog altijd van. Tijdens de vroege industriële revolutie vond verstedelijking plaats daar waar de grondstoffen gevonden werden en de industrie zich vestigde. Dit resulteerde op veel plaatsen, denk aan Twente of de Borinage, in een zeer sterke verstedelijking rondom de mijnbouw en nijverheid, vaak in meer verspreide lokale bebouwing. Weer later zien we lagen van verkavelingen in suburbs of stadsuitbreidingswijken langs de snelwegen. Deze dagen verstedelijkt het in termen van grondgebruik nog altijd vooral daar: eindeloze bedrijventerreinen en Amersfoort Vathorsten worden over het territorium uitgesmeerd. Het zijn de combinaties van die verschillende lagen die het 'overal stadsgevoel' geven. De functionele werking van stedelijke deelsystemen verandert natuurlijk zelf ook door de tijd wanneer nieuwe mogelijkheden voor transport en distributie beschikbaar worden. Maar de gebouwde omgeving en historische identiteiten en tradities zijn factoren die op hun beurt wel stedelijke processen die nu plaatsvinden beïnvloeden. Ze doen dit door oude lagen opnieuw te integreren in nieuwe functionele geografieën die er anders uitzien dan wanneer de verstedelijking op 'kale grond' zou plaatsvinden, maar desondanks wel beïnvloeden hoe de stad nu groeit. Zo is er bijvoorbeeld ooit besloten bij het slopen van de stadsmuren om in Brussel een randweg aan te leggen en geen stadspark, en het is die historische erfenis die bijdraagt dat de stad tot en met de dag van vandaag zo autogericht is. Dat is niet even te veranderen zonder allerlei gevolgen af te roepen over alle drie de subsystemen in het drie-systemenmodel, zoals de weerstand van winkeliers tegen de voetgangerszone in het centrum van Brussel recent maar weer illustreerde.

Het zijn de combinaties van de verschillende lagen die het 'overal stadsgevoel' geven

Illustratie: enkele Belgische subsystemen

Als je sommige van de straffere uitspraken over een nevelstad serieus neemt dan verwacht je dat centraliteit in het stedelijk landschap steeds minder belangrijk wordt waardoor de stad 'overal' is. De figuren op de vorige pagina illustreren voor België en Vlaanderen (dimensies van) het zojuist uiteengezette drie-systemenmodel. De figuren laten zien dat er wel degelijk stedelijke orde te vinden is in de nevel en dat deze nog altijd deels overeen komt met meer klassieke opvattingen over waar de stadscentra liggen en hoe deze activiteiten aantrekken. De kaarten dienen slechts als zeer korte introductie. De uitgebreidere analyse, nuance en theoretische context staan in de publicaties van de literatuurselectie. De eerste figuur laat een inschatting van het Belgisch metropolitain kerngebied zien. Dit is een representatie van de arbeidsmarktintegratie van het Belgisch territorium, een mogelijke visualisatie van de centraal Belgische knoop in mondiale waardeketens. We zien een stad die duidelijk als centrum Brussel heeft, maar het hele land omvat, inclusief grote delen van Vlaanderen en Wallonië. We contrasteren dit met de tweede figuur, dat de sportvoorzieningen in Vlaanderen en Brussel laat zien en dus betrekking heeft op een deeltje van het centrale-

plaatsensysteem. Hier zien we een duidelijke doordruk van een klassiekere stedelijke hiërarchie, uiteraard niet zonder her en der een specifiek, door lokaal beleid beïnvloede, variatie. Tot slot laat de laatste figuur de pendelrelaties zien van de stad Leuven. We zien zowel de grenzen van het pendelgebied, een inschatting van het dagelijks systeem, als de wederkerigheid, een inschatting van hiërarchie. Deze figuur laat snel een tweetal conclusies trekken: de mensen die werken in Leuven hebben een grotere kans te wonen ten oosten van de stad dan ten westen. Dit komt omdat aan de westkant de invloed van Brussel zich doet gelden. Verder zien we dat de omliggende gemeenten als suburb georiënteerd zijn op Leuven, maar dat Leuven zelf tegelijkertijd een suburb lijkt van Brussel en de Brusselse luchthavengemeenten (Zaventem en Machelen). Ofwel, alhoewel de hiërarchie niet absoluut is kun je nog steeds 'klassieke' stad-ommelandrelaties terugvinden. Door het in kaart brengen en over elkaar leggen van die stedelijke subsystemen op verschillende schaalniveaus is het vervolgens mogelijk nieuwe centralisatie, decentralisatie en co-evolutionaire patronen tussen subsystemen vast te stellen. Want er mag dan overal stad zijn, afhankelijk van naar welk stukje stad je kijkt zijn sommige plekken toch meer stad dan andere.

Literatuurselectie

- Storme, T., Meijers, E., van Meeteren, M., Sansen, J., Louw, E., Koelemaij, J., Boussauw, K., Derudder, B., & Witlox, F. (2015) Verdiepingsrapport Topvoorzieningen. Brussel: Ruimte Vlaanderen.
- Van Meeteren, M. (2016) From Polycentricity to a Renovated Urban Systems Theory. Doctoraatsproefschrift: Universiteit Gent.
- Van Meeteren, M., Boussauw, K., Derudder, B. & Witlox, F. (2016a) Flemish Diamond or ABC-Axis? The spatial structure of the Belgian metropolitan area. *European Planning Studies* 24, nr. 5, pp. 974-995.
- Van Meeteren, M., Boussauw, K., Derudder, B., & Witlox, F. (2016b) Metropoolvorming in België en Vlaanderen: De polycentrische ruimtelijke structuur van de arbeidsmarkt. Heverlee: SteunpuntRuimte.
- Van Meeteren, M., Boussauw, K., Sansen, J., Storme, T., Louw, E., Meijers, E., De Vos, J., Derudder, B., & Witlox, F. (2015) Verdiepingsrapport Kritische Massa. Brussel: Ruimte Vlaanderen.

MICHEL VAN MEETEREN (MICHEL.VAN.MEETEREN@VUB.AC.BE) IS POSTDOCTORAAL ONDERZOEKER AAN DE VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL. DIT ARTIKEL IS GEBASEERD OP ZIJN DOCTORAATSONDERZOEK (2012-2016) NAAR STEDELIJKE SYSTEMEN AAN DE UNIVERSITEIT GENT.