

Eurostars and Eurocities

AUTEUR Bruno Meeus

Terwijl het grootste deel van het etnografisch migratieonderzoek zich richt op mensen zonder papieren, vluchtelingen en mensensmokkel, is de focus in 'Eurostars and Eurocities' specifiek op de bevolkingsgroep die op dit moment veel meer rechten heeft en waarvan verwacht wordt dat ze zo mobiel mogelijk te zijn. Met het oog op de opbouw van een internationaal competitieve Europese Unie, moedigt de Europese Commissie steeds meer de internationale mobiliteit aan van hooggeschoolde en getalenteerde professionals. Er blijkt echter een serieus probleem met die mobiliteit. Ondanks het verdwijnen van de Europese binnengrenzen werkt slechts twee procent van de West-Europese bevolking buiten zijn geboorteland. In 'Eurostars and Eurocities' gaat Adrian Favell op zoek naar de oorzaak van die tegenvallende mobiliteit. Hoe komt het dat Europeanen, zeker wanneer je ze vergelijkt met Noord-Amerikanen, zo weinig mobiel lijken te zijn?

Om tot een antwoord te komen, gebruikt Favell een aangename mengeling tussen bekende en minder bekende migratieliteratuur en inzichten uit interviews met een zestigtal hoogopgeleide professionals in Amsterdam, Brussel en Londen. Op basis van dat materiaal besluit hij dat de natiestaat nog steeds veruit de belangrijkste schaal vormt waarbinnen menselijke mobiliteit is gestructureerd. Dat heeft te maken met de diepe doordringing van de natiestaat in het dagelijkse leven. "The power of the nation-state lies in its ability to standardise and reproduce the lives of its population on a mass-scale. To do this, it relies on norms. [It] is thus organised around and for the normal mainstream way of live: the statistical average that allows the system to manage the present or predict the future."

Die situatie, waarbij mobiliteit binnen de grenzen van de natiestaat werd gekanaliseerd, ontstond in de loop van de negentiende eeuw toen de landsverdediging verzekerd moest zijn en plattelandsbewoners naar de eigen stedelijke industrieën moesten worden geleid. Ze versterkte zich in de naoorlogse periode wanneer het ganse welvaartssysteem nationaal werd georganiseerd en burgerschapsrechten nauwelijks over de grenzen konden worden overgeheveld. Die situatie is nog steeds ongewijzigd. Welvaartsstaten zijn vooral territoriaal georganiseerd en de daaraan gekoppelde voordelen en rechten zijn nog steeds moeilijk overdraagbaar naar een ander land.

De natiestaat biedt dus nog steeds geen echte voedingsbodem voor internationale mobiliteit. Echter, juist door de diepgewortelde nationale patronen, blijkt sociale mobiliteit binnen het nationale systeem moeilijk, zeker in sterk gecentraliseerde landen waar nationale elites de topposities in de hoofdstad proberen te behouden. Zij staan hoog op de sociale ladder binnen de natiestaat, zijn daarom niet erg geneigd om het land te verlaten en blokkeren de toegang tot de topposities

voor jonge ambitieuze personen uit de provincies. Het zijn dan ook die laatste die de sprong uit de natiestaat durven maken. Zij willen opklimmen in een kosmopolitische omgeving waarin diepgewortelde nationale patronen een veel kleinere rol spelen.

Integratie betekent dan meestal het overnemen van de ritmes en gewoontes van het nieuwe land.

De steden waarin zij arriveren zijn echter ook onderdeel van een nationaal systeem. Integratie betekent dan meestal ook het overnemen van de ritmes en gewoontes van het nieuwe land. Eurostars in Londen klagen bijvoorbeeld over de Britse drinkgewoontes. Sociale contacten worden in de regel vlak na het werk, in de pub, met bijhorend drankgebruik, onderhouden. En die contacten zijn belangrijk, al was het maar om goedkope huisvesting te vinden in Londen. Veel Eurostars zijn dan ook teleurgesteld over de verplichte renationalisering in de zogenaamde kosmopolitische steden. Brussel blijkt volgens de Eurostars de meest kosmopolitische stad, juist omdat er geen duidelijke homogene nationale claim op wordt gelegd.

Tegelijkertijd legt de overgang naar een nieuwe levensfase de internationale mobiliteit opnieuw stil. Als vrijgezel is het eenvoudiger om regelmatig van leefomgeving te veranderen dan als lid van een huishouden. Langetermijnplanning blijkt inderdaad een heikel punt in een gedenationaliseerd bestaan. Een migrant die de sprong uit de natiestaat maakt, breekt zijn sociale contract met die staat, maar vindt geen nieuwe optie op een hoger schaalniveau. Het Europese niveau biedt nauwelijks een kader voor langetermijnplanning, voor onderwijs, voor gezondheidszorg, voor kinderopvang enzovoort. Het is een niet mis te verstane boodschap aan de ontwerpers van de Europese ruimte. De Eurostars zijn geen willoze objecten die behandeld kunnen worden als een andere 'productiefactor'. Als het inderdaad zo is dat internationale mobiliteit moet aangemoedigd worden, dan moet er tegelijkertijd op het Europese niveau een sociaal contract worden aangeboden. Een sociaal contract dat niet alleen moet worden afgesloten met topmanagers, topwetenschappers en topkunstenaars, maar ook met de mobiele bevolking die op dit moment veel minder rechten heeft en het vuile werk opknapt in de West-Europese steden.

Favell A (2008) Eurostars and Eurocities. Free movement and mobility in an integrating Europe. Blackwell Publishing.