

# De stad als strijdtoneel

Interview met Bart Stuart

*Van oudsher zijn steden economische centra. Maar als gevolg van de globalisering is er een fundamentele verandering gaande in de manier waarop het geld in de stad wordt verdiend. Dat wordt steeds meer zichtbaar en voelbaar voor de stedelingen. Als de stad een pretpark voor toeristen wordt, een vehikel om geld te verdienen, waar is dan nog ruimte voor de bewoners?*

*Beeldend kunstenaar Bart Stuart woont en werkt in Amsterdam en in de Chinese stad Shenzhen. Daarnaast geeft hij les op de Bildung Academie van de Universiteit van Amsterdam en aan technische universiteiten in Duitsland. Hij wil 'de mens' weer centraal stellen in het plannen van en het werken aan de stad. We treffen elkaar in een van de trendy cafés op het terrein van de voormalige scheepswerf van de NDSM, de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij, waar ook het atelier van Bart Stuart zich bevindt. Van achter de grote ramen hebben we uitzicht op het IJ, de ader die Amsterdam met de zee verbindt. Vroeger voeren hier de grote schepen met hun zware ladingen, maar nu zien we vooral plezierjachten voorbijvaren.*

## Erica Meijers: Hoe zou jij 'de stad' typeren?

Bart Stuart: Een stad is een strijdtoneel, waar politieke denkbeelden over het goede leven strijden op een tamelijk klein oppervlak. Dat overstijgt de directe belangen van de groepen die in de stad wonen en werken of haar bezoeken. En er zit ook een langere termijn aan. Het gaat niet alleen om wat je nu kunt kopen, of consumeren, maar ook om de vraag hoe je langdurig vreedzaam kunt samenleven met heel verschillende groepen mensen. Die vraag staat nu zwaar onder druk.

***Van een plek van emancipatie, dreigt de stad nu een plek van segregatie te worden. In China zie je nog steeds dat veel mensen naar de stad trekken om een betere toekomst te vinden. Je begon in de stad als arbeider, om daarna via onderwijs op te klimmen. Maar de stedelijke economie van nu biedt nauwelijks nog ruimte aan mensen die met hun handen werken.***

## Hoe komt dat?

Daar gaat een lang proces achter schuil, dat goed te illustreren valt aan de hand van het verhaal van de voormalige scheepswerf van de NDSM, waar we nu zitten. Ook hier ging het van *labour* naar *leisure*. Eerst was er zware scheepsindustrie, die aan duizenden mensen werkgelegenheid bood. Waar de stalen mammoettankers werden gebouwd, lig-

gen nu luxejachten. Die zijn een eindbestemming voor vrije tijd. Zo verandert de stad van functie. Van een plek van emancipatie, dreigt de stad nu een plek van segregatie te worden. In China zie je nog steeds dat veel mensen naar de stad trekken om een betere toekomst te vinden. Je begon in de stad als arbeider, om daarna via onderwijs op te klimmen. Maar de stedelijke economie van nu biedt nauwelijks nog ruimte aan mensen die met hun handen werken. In Europa is dat nog veel meer het geval: van een economie van het maken zijn we naar een economie van dienstverlening en verkoop verschoven. De gevolgen daarvan worden op steeds extremere wijze zichtbaar en voelbaar in de stedelijke leefomgeving.

Neem Amsterdam. Vroeger was dat een handelsstad, met cacao, koffie, staal en hout. Nu zijn de mensen zelf het handelswaar geworden: in de pakhuizen wonen mensen, die hun huizen weer aan toeristen verhuren; in de oude fabrieken zitten cafés en restaurants; de havens worden festivalterreinen. Goed, we hebben nog wel de grootste benzinehaven; Amsterdam als haven drijft geheel op olie, kolen en benzine, allemaal erg vervuilende grondstoffen, die weinig toekomstperspectief hebben.

### **Op welke manier worden deze veranderingen zichtbaar in de stad?**

In de eerste plaats wordt het simpelweg drukker: de toenemende horeca, de toeristen op hun huurfietsen, enzovoort. Maar het zit dieper: het leven in de stad als een strijd tussen conflicterende belangen waarin je je moet engageren, staat onder druk. In de twintigste eeuw richtten anarchistische woongroepen woningbouwverenigingen op in Amsterdam-Noord om arbeiders van een goede woning te verzekeren. Dat was een strijd die je voerde als lid van een collectief. Het kostte moeite. Nu gaat de stad steeds meer over gemak en ontspanning, over het consumeren van een menu dat door iemand anders is samengesteld.

We kijken hier uit op een enorm groot en beeldbepalend gebouw in aanbouw, het zogenaamde poortgebouw. In de oude arbeidersbuurt aan de overkant wordt nu gebouwd voor de superrijken. Hier komt het duurste appartement van Amsterdam, dat voor vijftien miljoen euro door een Chinese Amsterdammer werd gekocht – dat riep veel verontwaardiging op. Maar hij heeft het nu al weer doorverkocht, terwijl het nog niet eens af is. Het gaat dus niet meer om wonen, het gaat niet meer om de opbouw van een buurt waar mensen met elkaar samenleven; het gaat puur om gegoochel met zoveel mogelijk geld. Precies daarvoor is dit gebouw ontworpen: geld verdienen. De gemeente strijkt belasting op en krijgt geld uit de gronduitgifte, maar verder heeft de stad en de buurt hier niets aan; sterker, het gebied is voor hen ontoegankelijk geworden. Alleen de buitenlandse partijen profiteren, want voor lokale ondernemers is dit te groot. Dit verandert het concept van de stad wezenlijk. Er wordt geen geld meer verdiend in de stad, maar aan de stad. De handel met zo'n appartement laat dat zien: de stad zelf is een verdienmodel geworden. Ze is geen plek meer waar bedrijven zich vestigen, ze is zelf een bedrijf geworden.

***De handel met zo'n appartement laat dat zien: de stad zelf is een verdienmodel geworden. Ze is geen plek meer waar bedrijven zich vestigen, ze is zelf een bedrijf geworden.***

### **Je hebt dat hier op de NDSM-werf ook zien gebeuren. Hoe ging dat?**

In 1985 viel het doek over de scheepswerf. Er volgden massaontslagen en alle havenarbeiders stonden op straat. Toen veranderde de werf van de trots in de schaamte van Amsterdam-Noord. Alles bleef lange tijd liggen zoals het was achtergelaten. In 1993 kraakte een goede vriend van mij, een kunstenaar, de scheepshelling waarin ik nu nog altijd werk, en nam haar in gebruik als atelier. Na een tijdje sloot hij een contract met de beheerder en begon huur te betalen. Ik raakte wat later betrokken; met een groep kunstenaars probeerden we het terrein weer aantrekkelijk te maken. In 2000 begon de gemeente zich voor het gebied te interesseren; er werd een prijsvraag uitgelooft voor gebiedsontwikkeling. Daarna kwamen de beleidsplannen en de miljoenen. Daar

ging het al mis: kunst werd instrumenteel, de wegbereider voor iets anders, namelijk het verdienen van geld.

De politiek heeft dit proces in gang gezet. Daarbij moet je weten dat de grond in Amsterdam eigendom is van de gemeente. Door de uitgifte van de grond, het verpachten, verdient de gemeente geld. Ze heeft er dus belang bij dat de grondprijs zo hoog mogelijk is, want dan krijgt ze meer geld binnen. Dat is een cynisch verdienmodel, want het druist vaak tegen het belang van een buurt in. Twee jaar geleden moesten alle kunstenaars hier vertrekken, alles werd gerenoveerd en de plekken werden opnieuw verhuurd voor een veel hoger bedrag. Er kwamen grote bedrijven, gerund door buitenlandse firma's, waarachter weer buitenlandse vastgoedbeleggers zitten. En dat zijn geen leuke burens, want die kan je niet bellen om de slingers te helpen ophangen als je een buurtfeestje organiseert, want die zitten op de Bahama's.

Zo schuiven de rafelranden van de stad steeds op en degenen die zich daar bevinden, worden weggedrukt door dit bedrijfsmatige verdienmodel. De basis ervan is extractie:

zaken die behoorden tot de publieke ruimte, die gemeengoed waren, worden tot privégebied gemaakt en onderworpen aan de grote kapitaalstromen van de globalisering. Als bewoner van dit gebied heb je daar geen grip op. Er wordt in korte tijd geld verdiend, dat vervolgens niet in de buurt wordt geïnvesteerd, maar er juist aan wordt onttrokken.

***Er wordt in korte tijd geld verdiend, dat vervolgens niet in de buurt wordt geïnvesteerd, maar er juist aan wordt onttrokken.***

### **Je hebt ook in Chinese steden gewerkt. Zie je daar hetzelfde gebeuren?**

Het lijkt wel op elkaar, ja. Ik was in Shenzhen, een *newtown* in het zuiden van China, gespecialiseerd in micro-elektronica. In dertig jaar is de stad van een vissersdorp met 30.000 inwoners uitgegroeid tot een megastad met dertig miljoen inwoners. Per toeval had ik een diner bij de baas van de Merchants Group, een bank en een van de rijkste ontwikkelaars van China. Hij liet eerst even merken hoe belangrijk hij was, door te vermelden dat zijn omzet negen miljard dollar per jaar was. Waar verdiende hij dat nu mee? Hij had ooit van de Chinese staat heel veel grond gekregen, inclusief de haven en het entertainmentdistrict. Daar zette hij hele dure woningen op, die gigantisch veel opleveren. Hij heeft dus een groot stuk van de stad in eigendom gekregen door een deal met de communistische partij. En dat zie je overal gebeuren in China. Het privatiseren van de stad is een mondiale trend.

### **Jij werkte in Shenzhen met arbeiders. Er wonen daar dus ook mensen met een bescheiden inkomen. Hoe leven zij in zo'n stad?**

Zij zijn zich bewust van de hiërarchie; zij horen niet in de stad en kunnen de huizen daar niet betalen; ze wonen dus aan de randen en moeten vaak wel drie uur met de metro naar hun werkplek reizen, onbetaald. Dat zie je ook veel in Latijns-Amerikaanse steden: de centra worden centra van macht en rijkdom en de mensen die daar werken komen van ver daarbuiten. Ze zitten bijna meer in de metro dan dat ze werken, en daardoor blijven ze arm. Dat is een hele cynische ontwikkeling, die zich in minder heftige mate ook hier voltrekt. Ook bij ons worden de huizen in de binnenstad steeds

duurder en worden de armere mensen naar de randen gedwongen, of de stad uit. Ook hier worden de hotels schoongemaakt door mensen die vier euro per uur krijgen, en geen lid zijn van een vakbond.

### **Dit alles roept de vraag op: van wie is de stad? En wie heeft de macht om deze vraag te beantwoorden?**

Ook in Amsterdam wordt toegegeven dat *money* de planner is. Al die kaas- en ijswinkels zijn er niet omdat wij zo van kaas en ijs houden; daar zitten grote financiële structuren achter die de stad in een pretpark voor tijdelijke bezoekers veranderen. En dat zijn geen lastige bezoekers, maar consumenten die bevredigd willen worden met seks of wiet of kaas of nutella en ijs, en zodra dat gelukt is, gaan ze weer naar huis. Maar dat is wel een hele cynische opvatting van wat een mens nodig heeft in zijn leven. (Lacht) De stadsbewoners hebben er in elk geval weinig aan.

***De politiek moet de overname van de stad door multinationale bedrijven bevragen en bevechten, in plaats van mee te gaan in het concept van de stad als bedrijf.***

### **Waar is de politiek in dit verhaal, zowel wereldwijd als lokaal?**

Ja, dat is moeilijk. De politiek moet de overname van de stad door multinationale bedrijven bevragen en bevechten, in plaats van mee te gaan in het concept van de stad als bedrijf. Groene partijen kunnen daarbij natuurlijk veel betekenen, want energie en voedsel zijn de grote onderwerpen voor de komende jaren. Ze moeten zich dan wel richten op de grote financiële structuren in plaats van op leuke groene projecten als citygardening en klimaatneutrale cafés.

En je hebt ook de nationale overheid nodig, én Europa, want je kunt als stad in je eentje niet op tegen die grote bedrijven. Het huidige debat over stedelijke autonomie zie ik als een achterhoedegevecht: hoe denk je het als stad op te kunnen nemen tegen de 25.000 postbusbedrijven die hier zitten omdat de stad een *tax haven* is? Ik denk dat je geen schijn van kans hebt tegen de juristen van bedrijven als Gazprom en de Rolling Stones, want wij hebben niet eens genoeg juristen om de hondenpoep aan te pakken! Die gedachte dat de creatieve klasse moet bijdragen aan de concurrentiepositie van de stad, is onderdeel van de visie van de stad als bedrijf, en daar schieten de lokale burgers niets mee op.

Wees als groene partij ook kritisch. Airbnb maakt onze woningen met behulp van algoritmes tot hotels. Een Taiwanees verhuurbedrijf zet nu de hele stad vol met gele fietsen die je met een app kunt huren, een paar uur gebruiken en dan weer weggoeien. Ze verdringen de fietsen van de bewoners en zorgen voor chaos. In Beijing heb ik gezien dat die fietsen in hele grote hopen op straat liggen. Het heet deeleconomie en klinkt sympathiek, maar in feite is het fastfoodeconomie: huizen, fietsen, taxi's, alles wordt fastfood. Dit kan alleen werken als de inkomsten een meerwaarde geven aan de buurt en de stad. Maar de winst verdwijnt naar het buitenland, terwijl de buurt en de stad de rekening betalen in de vorm van overlast en rommel. Daarom geloof ik wel in een sterke overheid, want je hebt regulering nodig.

## Welke obstakels zie je voor de politiek bij het terugveroveren van de stad voor de burgers?

Ten eerste natuurlijk de politieke visie van partijen zelf: zij moeten inzien dat de stad een plek is om samen te leven, en geen vehikel om geld te verdienen. Maar een politiek waarbij de korte termijn waarop iemand kan worden afgerekend door kiezers de besluitvorming bepaalt, bevordert de fastfoodmentaliteit.

Dan is er het vraagstuk van de politieke representativiteit: partijen hebben steeds minder leden en er is steeds minder betrokkenheid. Er moet nagedacht worden over nieuwe vormen van politieke betrokkenheid van burgers, en niet altijd in digitale richting. Mensen zonder computer worden nu meer en meer uitgesloten van deelname aan inspraak. Misschien moeten we in de stad op onderwerpen gaan stemmen in plaats van eens in de vier jaar op partijen.

### *Misschien moeten we in de stad op onderwerpen gaan stemmen in plaats van eens in de vier jaar op partijen.*

Vergeet als derde obstakel ook de bureaucratie niet. Amsterdam heeft 13.000 ambtenaren die proberen de ruimtelijke planning te sturen. Zo'n kolos ontwikkelt vanzelf een eigen logica die er vooral op gericht is zichzelf in stand te houden. De politiek lijkt zich daardoor steeds meer te beperken tot het checken of procedures correct doorlopen zijn, in

plaats van te vragen naar het welzijn van de burgers. Zo zijn er de afgelopen jaren erg veel sociale woningen verkocht in de binnenstad, wat op dramatische wijze ten koste is gegaan van de diversiteit. Dan wordt gezegd: ja, het is triest dat die mensen de stad uit moeten, maar de procedures zijn wel correct verlopen.

Kortom: het algemeen belang zit niet meer aan tafel, alleen het geld en de procedures.

### **Dat klinkt allemaal wel donker.**

Toch heb ik er wel hoop op dat het anders kan. Dit zijn tendensen, en die kunnen nog gekeerd worden. Maar dan moeten we het debat over de stad wel anders gaan voeren. Het is niet genoeg met groene en progressieve gelijkgezinden in een debatcentrum bij elkaar te zitten. Je moet het gesprek voeren met de mensen die echt geraakt worden door deze ontwikkelingen. Juist zij worden door niemand vertegenwoordigd in de politiek. Wat dat betreft zijn er directe parallellen tussen China en Amsterdam-Noord: problemen worden besproken op een hoog abstractieniveau en planologen kijken via de tekentafel naar de werkelijkheid. Dus de mensen die het moeilijk hebben, of die door jouw plannen weg moeten, zie je nooit in levende lijve, die hoef je niet in de ogen te kijken.

In groene partijen en groene programma's worden problemen vaak opgelost door technologie, bijvoorbeeld door het idee van smart cities. Maar daarmee geef je de verantwoordelijkheid weg aan grote systemen die informatie over en van ons verzamelen, en rijk worden door geld te onttrekken aan de publieke ruimte. Met smart cities investeer je niet in vertrouwen tussen en in mensen. En daar gaat het over. Het gaat over liefde. Over een besef dat de aarde er eerst was en toen pas wij, en dat de aarde er na ons ook nog wel zal zijn; het gaat over betrokkenheid bij en liefde voor dat grotere geheel.

Wat hebben we nou aan algoritmes als er weer een crisis komt? Dan hebben we alleen elkaar.

### **Hoe doe je dat, investeren in elkaar?**

Tegenover het concept van de stad als bedrijf zou ik de gedachte van de stad als DOE-ruimte naar voren willen brengen. Mensen moeten weer in het middelpunt komen te staan. De Europese binnensteden moeten veranderen van een passieve consumptieve ruimte naar een actieve DOE-ruimte.

Dit houdt in dat de publieke ruimte in grote steden moet worden aangewend om samen workshops (geen festivals!) te ontwikkelen, waar je met elkaar actief burgerschap 'oefent'. Daar kunnen allerlei zaken besproken en geagendeerd worden, en er kan tegelijk een strategie voor verandering worden ontwikkeld, als tegengif tegen het privatiseren van publieke ruimte. Er is gebleken dat in alle grote steden in Europa en de VS een grote meerderheid van jonge stadsbewoners heel erg voor Europa is, voor democratie en een eerlijke verdeling van de welvaart. Met hen moeten we serieus aan de slag. Het blijft een strijd om de stad vorm te geven, en ik houd daar ook van. Want de stad gaat niet om comfort, om achterover zitten met een kruidenthee in een café met duurzame ramen. Het verzet tegen de neoliberale stadsontwikkeling moet vanuit de steden zelf komen.

*Dit interview is overgenomen van de Europese tegenhanger van Tijdschrift Oikos, de Green European Journal (Vol. 16, Talk of the Town: Exploring the City in Europe).*