

File ID	uvapub:61542
Filename	293957.pdf
Version	unknown

SOURCE (OR PART OF THE FOLLOWING SOURCE):

Type	article
Title	De taaie lagen van het stedelijk economisch landschap
Author(s)	R.C. Kloosterman
Faculty	FMG: Amsterdam Institute for Social Science Research (AISSR)
Year	2008

FULL BIBLIOGRAPHIC DETAILS:

<http://hdl.handle.net/11245/1.293957>

Copyright

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content licence (like Creative Commons).

De taaie lagen van het stedelijk economisch landschap



Veel westerse en ook Nederlandse steden zijn in de ban van de zogenaamde creatieve economie. Creativiteit staat hier voor een dappere nieuwe postindustriële wereld die de wereldwijde concurrentie op afstand kan houden. Dat lijkt allemaal heel nieuw, maar ironisch genoeg lijken steden met een hoog gehalte aan creatieve economie in bepaalde opzichten juist weer op hun pre-industriële voorgangers. Hoe ziet die onderliggende continuïteit er uit en wat zijn nu de kenmerken van die nieuwe stedelijke economie?

In het eerste deel van *Het Bureau* van J.J. Voskuil (1996) gaat de ietwat mensschuwe hoofdpersoon een stukje wandelen. Om alleen te kunnen zijn, weg van het dorre bestaan op het onderzoeksinstituut, wandelt Maarten Koning langs het IJ naar de Oosterdokskade. Wie nu, zo'n vijftig jaar later, dezelfde route afloopt, ziet het mooie Muziekgebouw aan 't IJ van 3xNielsen en, wat verder weg, de elegante Jan Schaeferbrug die de verbinding met het Java-eiland vormt. Op de Oosterdokskade aangeland, komt de eigentijdse wandelaar langs een enorme bouwput waar over enige tijd de nieuwbouw van het conservatorium moet verrijzen met daarachter de monumentale, door Jo Coenen ontworpen nieuwe openbare bibliotheek. Waar eens post gesorteerd werd, treinen gerangeerd en schepen uitgeladen, vinden we nu een mix van wonen,

werken en cultuur (Kloosterman & Stegmeijer, 2007). Van een desolate plaats is dit deel van de stad daarmee een place to be geworden.

Amsterdam staat allerm minst alleen in het transformeren van stedelijke gebieden, die voorheen een industriële of grootschalige logistieke functie hadden, in multifunctionele gebieden waar wonen, werken en uitgaan worden gecombineerd en waar opvallende architectonische creaties als blikvanger dienen (Lavanga, 2004). Deze transformaties kunnen als emblematisch worden gezien voor de stedelijke renaissance die zich, eerst aarzelend en naderhand nadrukkelijk, vanaf 1985 heeft gemanifesteerd in veel delen van de westerse wereld (Le Galès, 2002). Het proces van de industrialisatie leek eerst alleen maar gapende

leemtes op te leveren, zowel in fysieke als sociaaleconomische zin, met verpaupering en werkloosheid tot gevolg. Maar veel stedelijke economieën bleken toch veerkrachtig en een breed palet van deels nieuwe activiteiten heeft voor economische groei alsmede expansie van de werkgelegenheid gezorgd. De blijde boodschap over de groeikansen van “creatieve” steden die Richard Florida (2002) als een soort popster tegenwoordig de wereld instuurt, surft mee op de golven van het herwonnen optimisme.

Terugkijkend lijkt de industriestad voor veel steden meer een intermezzo van zo'n tweehonderd jaar te zijn geweest (Le Goff, 1997). Na het verdwijnen van grootschalige industriële activiteiten, gericht op het voortbrengen van gestandaardiseerde massaproducten, wordt het economisch profiel van dynamische steden in Europa (weer) gekenmerkt door een combinatie van coördinatieactiviteiten, zowel publiek als privaat, een breed conglomeraat van zakelijke en persoonlijke diensten, en productie van goederen en diensten met een hoge symbolische waarde. De steden die pas op zijn gekomen ten tijde van de industriële revolutie, zoals bijvoorbeeld Wigan, Manchester, Roubaix, Charleroi, Dortmund en in Nederland ook Rotterdam, kunnen maar zeer beperkt terugvallen op een hechte historische basis van bovengenoemde activiteiten en hebben het heel moeilijk met deze transformatie.

In nog een ander opzicht lijkt zich een terugkeer naar een vroegere fase af te tekenen. Met het wegvallen van de grenzen voor economisch verkeer binnen de Europese Unie zijn nationale grenzen minder belangrijk geworden en zijn we nu weer deels terug bij “long-standing features of the map of urban Europe that the nineteenth century, dominated by industrialization and the nation state, had overlaid” (Hohenberg & Hollen Lees, 1995, p. 365). Tot die hardnekkige kenmerken van het Europese stedelijke landschap behoren in ieder geval de internationale hiërarchieën van steden met alweer eeuwen Londen aan de top, en ook de grensoverschrijdende netwerken van steden: van de Hanzesteden in het Oost- en Noordzeegebied in de late middeleeuwen tot de huidige Euronext die de beurzen van Lissabon, Parijs, Brussel en Amsterdam in een platform integreert.

Nu de stofwolken van de sloop van fabrieken zijn opgetrokken, lijkt er zo gezien sprake te zijn van een tamelijk onverwachte dieperliggende continuïteit in de economische ontwikkeling van Europese steden (Le Galès, 2002). Alleen al dit gegeven zou ons moeten

hoeden voor zogeheten *epochalist readings* waarbij met eenvoudige schematische tweedelingen wordt gewerkt, zoals industrieel versus postindustrieel of fordistisch tegenover post-fordistisch. Waarbij het bestaan van meer duurzame elementen stelselmatig wordt genegeerd. Stedelijke economieën kunnen beter als gelaagde objecten worden gekarakteriseerd met elementen uit verschillende historische tijdvakken.

Tegen de achtergrond van die diepere continuïteit van het stedelijke landschap wordt hieronder meer specifiek ingegaan op twee ‘nieuwe’ lagen van geavanceerde stedelijke economieën. De eerste laag betreft die van de huidige groeisectoren. Welke sectoren zijn het en vanwaar de stedelijke oriëntatie? De tweede laag betreft de ruimtelijke schaal van de stedelijkheid. Stedelijkheid houdt allang niet meer op bij stadspoort of het bord ‘einde bebouwde kom.’ Ontstaat er nu een min of meer homogene ruimte in een groot stedelijk veld of vormt zich een meer gedifferentieerd patroon? Tot slot bezie ik deze ontwikkelingen in het licht van vier voorwaarden waaraan elke stad op de lange termijn moet voldoen om ‘houdbaar’ te blijven: competitiviteit, sociale cohesie, duurzaamheid en, in het verlengde daarvan, bestuurbaarheid.

Economisch profiel

De ruimtelijke arena van zowel productie als consumptie heeft zich in laatste drie decennia van de twintigste eeuw drastisch uitgebreid. Die uitbreiding vond ten eerste plaats door een combinatie van technologische ontwikkelingen op het gebied van transport en communicatie, zoals de invoering van de gestandaardiseerde container begin jaren zeventig, de komst van het world-wide-web en de meer recente introductie van GPS-tracking, ten tweede door processen van liberalisering en deregulering van bijvoorbeeld de handelsblokken Europese Unie en de *North American Free Trade Agreement* (NAFTA) en ten slotte door de val van het communisme in het voormalige Oostblok en de openstelling van eerst Zuid-Korea en Taiwan, en later China en India. Aanvankelijk betrof de concurrentie vooral de laagwaardige massaproductie. Maar inmiddels zijn ook bedrijven en werkers in geavanceerde stedelijke economieën in de hogere segmenten meer en meer blootgesteld aan overzeese concurrentie. In *The World Is Flat* beschrijft Thomas Friedman, columnist bij *The New York Times*, indringend hoe radiologen in India röntgenfoto's analyseren die ze net per mail uit de Verenigde Staten hebben

verkregen. Vervolgens sturen zij hun analyses voor het begin van de werkdag in de Verenigde Staten terug (Friedman, 2005).

De verbeterde transportmogelijkheden in combinatie met de penetratie van digitale technologie lijken fysieke afstand inderdaad irrelevant te maken. Maar de schijn bedriegt op zijn minst deels: Ja, de internationale arbeidsverdeling is dynamisch en veel wat voorheen beschermde activiteiten leken zijn nu wel blootgesteld aan de koude wind van de internationale concurrentie. Het gaat al lang niet meer om scheepsbouw, staal, audioapparatuur of speelgoed uit de lagelonenlanden. Ook in de dienstensector zien we de overzeese concurrentie opkomen met bijvoorbeeld de groei van callcenters en softwareontwikkeling in India. In die zin is de wereld evident platter geworden. Maar plat mag niet verward worden met homogeen.

Juist dat platter worden leidt tot processen van economische differentiatie. Om de concurrentiestrijd te kunnen overleven, moeten bedrijven en werkers in geavanceerde stedelijke economieën kunnen beschikken over kwaliteiten die niet gemakkelijk op korte termijn te kopiëren zijn door concurrenten elders in de lageloonlanden. Die kwaliteiten hebben vooral betrekking op een duurzaam vermogen om unieke producten te kunnen voortbrengen. De uniciteit van een product geeft een (tijdelijke) bescherming tegen prijsconcurrentie. Lange tijd werd vooral gedacht dat die uniciteit uitsluitend in het technologische was gelegen (Kloosterman, 2004) en de software-innovatie in Silicon Valley was dan het ideaal dat moest worden na gestreefd. Pas later is men in gaan zien dat uniciteit van een product gelegen kan zijn in de complexiteit, bijvoorbeeld een nieuw financieel instrument of een nieuw management concept, of in het conceptuele zoals de productie en het marketingconcept van de nieuwe cd van Radiohead laat zien. In veel gevallen is de uniciteit van een concreet product een combinatie van technologie, complexiteit en conceptuele aspecten zoals in het geval van een Apple iPhone, een kostuum van Ermegildo Zegna of het nieuwe gebouw van de staatsomroep in Beijing ontworpen door Rem Koolhaas. Innovatieve bedrijvigheid omvat dan ook veel meer dan clusters van informatie- en biotechnologie, clusters van hightech productie, vaak in combinatie met onderwijs- en onderzoekinstellingen. Ook de zakelijke dienstverlening (Sassen, 1991/2001) en dan in het bijzonder de financiële diensten (Engelen, 2007; Storper, 2000) en zeker ook de culturele industrieën (Scott, 2006) vormen in potentie innovatieve bedrijvigheid.

De capaciteit om deze productinnovaties op een meer permanente basis te kunnen genereren berust niet alleen bij een enkel bedrijf, laat staan bij een enkele creatieve werker, maar is gelegen in het lokale productiesysteem als geheel. Dit systeem omvat via allerlei netwerken en productierelaties met elkaar verbonden bedrijven en tegelijk een web van formele en informele instituties die vraag en aanbod met elkaar in contact brengen, zoals beurzen of competities, die sectorspecifieke vaardigheden reproducen (onderwijsinstellingen en mogelijkheden voor *on-the-job training*) en die een spill-over van kennis mogelijk maken van bijvoorbeeld formele vakorganisaties tot cafés die als informeel ontmoetingspunt functioneren. Hier stuiten we op een tamelijk onverwachte historische continuïteit aangezien deze geclusterde productiesystemen vooral op het gebied van kennisoverdracht via face-to-face contacten sterke overeenkomsten vertonen met de pre-industriële gilden waar ingewikkelde kennis via de relatie meester-gezel-leerling werd overgedragen (Epstein e.a., nog te verschijnen). Het is dit 'dikke' en sterk gelokaliseerde weefsel van formele en informele instituties dat niet zomaar op korte termijn gekopieerd kan worden en aldus in een platte wereld een zekere bescherming tegen concurrentie biedt (Amin e.a., 1992). De competitieve kracht van bedrijven en werkers op de wat langere termijn is derhalve gelegen in de externaliteiten die door agglomeratie en clustering van gerelateerde activiteiten mogelijk worden gemaakt. Processen van globalisering genereren zo een ruimtelijk-economische differentiatie met steden als thuisbasis voor de *cognitive-cultural economy* (Scott, 2007). Maar wat betekent dit voor de steden zelf?

Ruimtelijke articulatie

De gedachte dat afstand irrelevant is geworden, kent meerdere schaalniveaus. Om Friedman (2005) te parafraseren, niet alleen de wereld is plat, maar de steden zijn dat in de ogen van sommige waarnemers ook. Daar valt op het eerste gezicht veel voor te zeggen. Dat we een stad uitrijden is vaak alleen maar te zien aan het bord met een streep er door heen. Aan de gebouwde omgeving zelf is het niet of nauwelijks te zien en de stedelijkheid rafelt bijna onmerkbaar het platteland in. Agglomeratievoordelen als toegang tot de transportstructuur en de digitale infrastructuur alsmede de fysieke bereikbaarheid voor wat betreft een grote pool van hooggekwalificeerde werkers zijn uitgedijld over *urban fields* die de stadsgrenzen ver overschrijden (Phelps e.a., 2003). Om dicht bij huis te blijven, het is van Woerden in principe maar een half uur naar Schiphol en binnen een straal van pakweg vijftig

kilometer bevindt zich een bevolking van zo'n zes miljoen personen die deels zeer hoog opgeleid is. Een bijna wonderbaarlijke vermenigvuldiging van begrippen heeft plaatsgevonden om de nieuwe stedelijkheid te duiden: stadsregio's, policentrische stedelijke configuraties, *global city regions*, *fractal cities*, post-metropoli, enzovoort. Hoe past nu de vorming van die cognitieve culturele economieën binnen het beeld van grote, almaar uitdijende steden en stedelijke velden?

Deze vraag kan alleen goed beantwoord worden in het licht van de relaties die steden met andere steden onderhouden. In *The Making of Urban Europe 1000-1994* onderscheiden Hohenberg en Hollen Lees (1995) twee typen van stedelijke netwerken. Het eerste type is dat van de centrale plaatsen hiërarchie van Christaller waarbij de hoogstgeplaatste stad het gehele gebied bestrijkt, het breedste palet aan voorzieningen bezit en tevens de grootste bevolkingsomvang heeft. De steden daaronder zijn als het ware 'nested' volgens een regelmatig patroon waarbij elke trede lager een kleiner verzorgingsgebied, minder voorzieningen en een kleinere bevolking betekent. De relaties tussen steden zijn hier van een hiërarchische aard: voor een voorziening van een hogere orde dient men naar de dichtstbijzijnde grotere stad te gaan, bijvoorbeeld van Voorschoten naar Leiden naar Amsterdam. Het tweede type van stedelijke netwerken is juist niet territoriaal maar betreft lange-afstand relaties tussen steden van min of meer gelijke rang, zoals tussen de havensteden Rotterdam en Hong Kong of die tussen Sevilla, Bremen, Hamburg en Toulouse waar verschillende onderdelen van Airbus vliegtuigen worden gemaakt. Het gaat dan meer om steden die zich richten op specifieke niches en op grond daarvan hun netwerken van leveranciers en klanten organiseren.

De intensivering van de concurrentie en de verschuiving naar een cognitieve culturele economie heeft de positie van steden binnen deze twee typen van netwerken op verschillende wijze beïnvloed. Binnen de centrale plaatsen hiërarchie lijkt een verschuiving van het zwaartepunt naar boven toe plaats te vinden en

in toenemende mate nu ook in grensoverschrijdende vorm. De verhuizing van advocatenkantoren van Rotterdam naar Amsterdam is een exponent, maar evenzeer de verplaatsing van hoogwaardige financiële diensten van Amsterdam naar Londen. Juist steden hoog in de nationale en internationale plaatsen hiërarchie beschikken over een divers samengesteld economisch profiel, een historische basis van culturele industrieën, producentendiensten en hoogwaardige persoonlijke diensten van luxeconsumptie tot medische verzorging, een diverse bevolking en een kosmopolitische houding (Currid, 2007). Het zijn dan ook centrale steden als New York, Los Angeles, Londen en toch ook Amsterdam die recent een gunstige economische ontwikkeling hebben laten zien (Hohenberg e.a., 1995; Sassen, 1991/2001; Scott, 2007). Voor een deel zien we de gevolgen van deze ontwikkeling neerslaan aan de randen van de centrale steden, bijvoorbeeld de London Docklands of de Zuidas, en deels ook daarbuiten. Maar de meest hoogwaardige delen blijven op de centrale stad aangewezen. Het stedelijk veld is alles behalve homogeen, de centrale stad tekent zich als een piek in het landschap af en ook binnen deze steden is er sprake van een duidelijke ruimtelijke differentiatie met sterk geconcentreerde clusters van bepaalde activiteiten (Hall & Pain, 2006; Lambregts e.a., 2006). In Amsterdam is niet alleen de Zuidas maar ook het Oosterdokseiland als cultureel centrum daar een voorbeeld van.

Het proces van globalisering heeft onmiskenbaar tevens effect op het tweede type van stedelijke netwerken. Dat industriesteden het moeilijk hebben is al gemeld, maar dit kan worden doorgetrokken naar monofunctionele steden in het algemeen. Steden die als voorbeelden van succesvolle postindustriële ontwikkeling gelden en over een eenzijdige structuur beschikken, zoals de Italiaanse steden in Emilia-Romagna en Veneto, blijken nu kwetsbaar te zijn voor veranderingen in de vraag naar specifieke marktsegmenten.

Als mede onder druk van de intensivering van de concurrentie, vooral activiteiten belangrijk worden die

al behoorlijke historische wortels hebben en daarnaast sterk afhankelijk zijn van agglomeratievoordelen die in principe voor alle activiteiten gelden, dan zal de verschuiving naar een cognitieve culturele economie een verschuiving langs de nationale en de internationale stedelijke hiërarchie naar boven te zien geven: van Rotterdam naar Amsterdam en van Amsterdam naar Londen, Parijs of New York. De steden aan de top van de internationale hiërarchie, de echte global cities, profiteren van de verschuiving van het zwaartepunt. De vraag is dan of de steden daaronder hun economisch profiel zien vernauwen en daarmee vervallen tot kwetsbare nichespelers die vooral complementaire relaties met op afstand gelegen steden onderhouden. Met het einde van ABN AMRO is dit ook voor Amsterdam een prangende vraag geworden. Wat het antwoord op deze vraag ook zal zijn, het stedelijk landschap zal mede door het proces van globalisering op verschillende schaalniveaus economisch gedifferentieerd zijn. Alles is misschien wel overal maar slechts zelden in dezelfde mate.

De houdbaarheid van de stad

Met het verdwijnen van industriële wereld en de komst van een dappere nieuwe cognitieve culturele wereld lijken diepere lagen van stedelijkheid weer aan de oppervlakte te komen. De centrale rol van symbolische en immateriële (kennis)productie, de grensoverschrijdende netwerken, de gelokaliseerde productiesystemen met hun gildeachtige structuren van kennisoverdracht en toenemende functiemenging op lagere schaalniveaus, tot en met het nieuwe thuiswerken, zien we ook al in pre-industriële steden. Het is evenwel geen kwestie van een herhaling van de geschiedenis, het heeft te maken met diepere structuren van stedelijkheid die lang een eerder verborgen bestaan hebben geleid. Ook al gaat het om eeuwenoude componenten van stedelijkheid, daarmee is de verschuiving naar een cognitieve culturele stedelijke economie nog niet alleen een vanzelfsprekende zaak en evenmin in sociaal en milieu opzicht een onbekommerde zegening.

Om een stad houdbaar te laten zijn, dient deze competitief te zijn en in staat om groei van de economie

en de werkgelegenheid te genereren. Een stad dient een zekere sociale samenhang te vertonen. Dat is niet alleen een fatsoenlijk doel op zichzelf maar heeft ook te maken met het feit dat grote sociale tegenstellingen een bron van onrust kunnen vormen en zo de publieke ruimte kunnen uithollen met nefaste gevolgen voor het sociale, culturele en uiteindelijk ook het economische leven in een stad. Een derde voorwaarde betreft de duurzaamheid vanuit het milieuoogpunt. Links of rechtsom zal de uitstoot van broeikasgassen door huishoudens, bedrijven en de transportsector omlaag moeten worden gebracht en zal recycling van grondstoffen intensiever moeten plaatsvinden. Een vierde voorwaarde gaat tot op zekere hoogte vooraf aan de vorige drie: een stad dient bestuurbaar te zijn. Ik geef hieronder slechts enige van de mogelijke consequenties weer.

De opkomst van een cognitieve culturele economie heeft drie belangrijke gevolgen. Ten eerste is de basis van de competitiviteit vooral gelegen in netwerken en externaliteiten met tot op zekere hoogte een meer corporatistische karakter dat mede zorg draagt voor de kennisoverdracht. Een radicaal neoliberaal beleid dat het creëren van markten uit de economische leerboeken tot doel heeft, zoals Brussel nu lijkt te willen voeren, zou hier wel eens haaks op kunnen staan. Ten tweede zijn grote steden met een diverse economie in het voordeel. New York en Londen winnen het van Amsterdam, terwijl laatstgenoemde stad het weer wint van Rotterdam. Wellicht gaat zich een polarisatie voordoen tussen steden hoog in de hiërarchie die een breed palet aan concurrerende activiteiten binnen hun grenzen hebben en steden die zich als nichespeler op enkele of zelfs slechts één set van activiteiten moeten richten. Zeker als veel stedelijke economieën eenzijdiger worden, neemt hun kwetsbaarheid toe en kan feitelijk alleen de nationale overheid voor stabiliteit zorg dragen. Vooralsnog is in Nederland de publieke sector sterk aanwezig zodat deze als buffer kan functioneren. Ten derde, kennisintensieve activiteiten veronderstellen doorgaans een historische worteling. Als deze aanwezig is, kan een overheid bijdragen aan

het institutionele weefsel en zelfs innovatie als lokaal mobiliserend concept inzetten. Maar als deze worteling ontbreekt, wat dan?

Een stad is pas houdbaar als er ook iets is van een erkend en herkend gedeeld sociaal lot. De lange tijd dominante tegenstelling arbeid versus kapitaal lijkt met het krimpen en upgraden van de industrie te zijn verdwenen. Het hele begrip arbeider(s)klasse) lijkt zelfs op weg naar de mestvaalt van de geschiedenis. Dat neemt niet weg dat ook de cognitieve culturele economie scherpe sociale en ook ruimtelijke scheidslijnen zal kennen. Voor een deel moeten deze zich nog uitkristalliseren. Juist in de global cities waar rijken en armen zijn aan te treffen, lijken de inkomensverschillen toe te nemen (Sassen, 1991/2001). Daarnaast zullen ook tussen succesvolle en minder succesvolle steden de inkomensverschillen oplopen. De mate waarin men inkomensverschillen accepteert is weliswaar tijd- en plaatsgebonden maar het is wel duidelijk dat een vergroting sociale spanningen kan oproepen met mogelijk politieke gevolgen. Nieuwe coalities zullen nodig zijn om de door globalisering bedreigde delen van de middenklasse en de stedelijke onderklasse politiek te binden en aldus een sociale samenhang te creëren. Het huidige sociaaleconomische debat in Nederland, waar het soms lijkt alsof dé ondernemers de nieuwe verworpenen der aarde zijn, is vooralsnog van een ondraaglijke lichtheid en lijkt nog niet echt geïnformeerd te zijn over de recente veranderingen.

Nog een andere voorwaarde is inmiddels voor de houdbaarheid bijna letterlijk als een donkere wolk boven de stad verschenen. Het valt moeilijk in te zien hoe doelstellingen van een verlaging van de uitstoot van broeikasgassen gecombineerd kunnen worden met een verdere vergroting van de fysieke mobiliteit tussen steden en binnen steden. Tot nog toe lijken de technologische oplossingen bescheiden en nog ver weg in de toekomst. Een terugdringing van de mobiliteit lijkt daarom waarschijnlijker. Dit

zou een ruimtelijke herschikking te weeg kunnen brengen waarbij opnieuw de grotere steden door hun sterke economieën en hun uitgebreide transportinfrastructuur aan het langste eind trekken.

Over hoe een scherper milieubeleid gaat uitpakken, is nog grote onzekerheid. Wel is duidelijk dat het met elkaar verzoenen van de doelstellingen van competitiviteit, sociale cohesie en duurzaamheid, een uiterst moeilijke balanceeract, een effectieve overheid veronderstelt op verschillende schaalniveaus. De vraag is dan ook of het proces, ingezet in de jaren tachtig van de vorige eeuw, waarbij de staat zich terugtrekt van het sociaaleconomische speelveld zich zal voortzetten (Judd, 2007). Met name ten aanzien van de milieuproblematiek en de oplopende inkomensverschillen, in het bijzonder de opkomst van superrijken, heeft een neoliberale politiek niet echt een antwoord. Met andere woorden: de houdbaarheid van de stad is daarom nauw verbonden met de houdbaarheid van de overheid op lokaal, nationaal en supranationaal niveau. De conclusie dat een overheid effectief moet ingrijpen om belangen van bedrijven, burgers en de omgeving in wijdere zin te verzoenen is, net als de diepere lagen van stedelijkheid, allesbehalve nieuw, maar eeuwenlang door steden met vallen en opstaan telkens opnieuw eigen gemaakt.

Robert Kloosterman (r.c.kloosterman@uva.nl) is als hoogleraar verbonden aan de afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies en is wetenschappelijk directeur van het Amsterdam Institute of Metropolitan and International Development Studies (AMIDSI).

Literatuur

- Amin A. & N. Thrift (1992) 'Neo-Marshallian nodes in global networks'. *International Journal of Urban and Regional Research*, jg. 16, nr. 4, p. 571-587
- Currid, E. (2007) *The Warhol Economy: How Fashion, Art, and Music Drive New York City*. Princeton University Press, Princeton/Oxford
- Engelen, E. (2007) 'Amsterdamned'? The uncertain future of a financial centre', *Environment and Planning A*, jg. 39, nr. 6, p. 1306-1324
- Epstein, S.R. & M. Prak (nog te verschijnen) 'Introduction', S. R. Epstein & M. Prak (red.) *Guilds, Innovation, and the European Economy, 1400-1800*, Cambridge University Press, Cambridge

- Florida, R. (2002) *The Rise of the Creative Class; and How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. Basic Books, New York
- Friedman, T. (2005) *The World is Flat. A Brief History of the Twenty-first Century*. Farrar, Straus and Giroux, New York
- Hall, P. & K. Pain (red.) (2006) *The Polycentric Metropolis. Learning from Mega-City Regions in Europe*. Earthscan, London
- Hohenberg, P. & L. Hollen Lees (1995) *The Making of Urban Europe 1000-1994*. Harvard University Press, Cambridge, MA
- Judt, T. (2007) 'The wrecking ball of innovation', *The New York Review of Books*, December 6, p. 22-27
- Kloosterman, R.C. (2004) 'Recent employment trends in the cultural industries in Amsterdam, Rotterdam, The Hague and Utrecht; a first exploration', *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, jg. 95, nr. 2, p. 243-262
- Kloosterman, R.C. & E.S. Stegmeijer (2007) 'Het Oosterdokseiland in Amsterdam: de transformatie van postverdeelcentrum tot centrum voor postmoderne cultuur', N. Vallet, K. Marchand, P. Stouthuysen & K. Vandenberghe (red.), *Stadsinnovatie: hergebruik is herwaarderen...op zoek naar succesvolle managementpraktijken*, Politeia, Antwerpen, p. 131-146
- Lambrechts, B., R. Kloosterman, M. van der Werff, R. Rölting & L. Kapoen (2006) 'Randstad Holland: Multiple Faces of a Polycentric Role Model', P. Hall & K. Pain (red.) *The Polycentric Metropolis. Learning from Mega-City Regions in Europe*, Earthscan, London
- Lavanga, M. (2004) 'Creative Industries, Cultural Quarters and Urban Development: the case studies of Rotterdam and Milan', G. Mingardo & M. van Hoek (red.) *Urban Management in Europe Vol. II: Towards a sustainable development*, Erasmus University, Rotterdam
- Le Galès, P. (2002) *European Cities; Social Conflicts and Governance*, Oxford University Press, Oxford
- Le Goff, J. (1997) *Pour l'amour des villes: Entretiens avec Jean Lebrun*, Textuel, Parijs
- Phelps, N. & T. Ozawa (2003) 'Contrasts in agglomeration: proto-industrial, industrial and post-industrial forms compared', *Progress in Human Geography*, nr. 27, p. 583-604
- Sassen, S. (1991/2001) *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton/London
- Scott, A.J. (2006) 'Creative cities: conceptual issues and policy questions', *Journal of Urban Affairs*, jg. 28, nr. 1, p. 1-17
- Scott, A.J. (2007) 'Capitalism and urbanization is a new key? The cognitive-cultural dimension', *Social Forces*, jg. 85, nr. 4, p. 1465-1482
- Storper, M. (2000) 'Globalization, localization, and trade', G. Clark, & M. Feldman, M. Gertler (red.), *The Oxford Handbook of Economic Geography*, Oxford University Press, Oxford, p. 146-165
- Voskuil, J.J. (1996) *Het Bureau 1; Meneer Beerta*, Uitgeverij G.A. van Oorschot, Amsterdam



Passenger Terminal Amsterdam