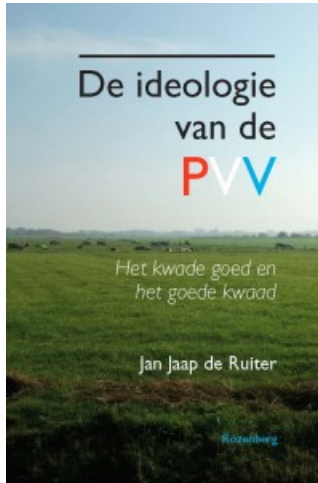


De cijfers in De schijn-élite van de valse munters van Martin Bosma



In het najaar van 2010 verscheen het boek *De schijn-élite van de valse munters. Drees, extreem rechts, de sixties, nuttige idioten, Groep Wilders en ik* van de hand van het Partij voor de Vrijheid (PVV) Kamerlid Martin Bosma. De PVV heeft een stormachtige ontwikkeling doorgemaakt vanaf haar oprichting in 2005 (toen nog als Vereniging Groep Wilders) en bevindt zich op het moment van het verschijnen van mijn boek in de boezem van de macht als gedoogpartner van het VVD-CDA kabinet Rutte, dat in oktober 2010 van start ging. De partij roept een mengelmoes aan reacties op en het is dan ook goed te begrijpen dat alles wat de partij aan uitspraken en teksten afscheidt onder het fileermes wordt gelegd. Maar veel schriftelijks is er niet. Er bestaan teksten van toespraken van Geert Wilders en er is het partijprogramma, maar tot voor kort was er geen samenhangende tekst waarin het gedachtegoed van de PVV gepresenteerd werd. Tot het boek van Martin Bosma verscheen.

Martin Bosma zal zich ongetwijfeld niet kunnen vinden in de titel van mijn boek *De ideologie van de PVV*. Immers, volgens hem zullen ideologieën in de toekomst steeds minder belangrijk worden. Hij baseert zich in deze overweging op de opvatting van de Amerikaanse socioloog Edward Shills bij wie hij in Italië heeft gestudeerd. Hij verwoordt een en ander in zijn boek op bladzijde 132. Tegelijkertijd stelt Bosma in een opmerking die op dezelfde bladzijde tussen haakjes staat dat *'het verdwijnen van de oude ideologieën de voetnoot kent dat twee nieuwe ideologieën juist belangrijker zullen worden: het multiculturalisme en de islam'*. Opmerkelijk aan de tussen-haakjes-opmerking is dat hij onderscheid maakt tussen *'oude'* en *'nieuwe'* ideologieën. De oude ideologieën zouden dan, aldus een voorafgaande alinea op wederom dezelfde pagina, het liberalisme en het socialisme zijn. Nu kan ik me wel voorstellen dat je het multiculturalisme als nieuwe ideologie beschouwt, maar de islam, ideologie of niet, is natuurlijk veel ouder dan de *'oude'* ideologieën liberalisme en socialisme, die pas echt tot wasdom kwamen in de eeuw(en) na de Franse revolutie van 1789. Je kunt je ook

afvragen wat een ideologie is. De term is in 1796 gemunt door de Franse filosoof Destutt de Tracy (1754-1836) en had oorspronkelijk de betekenis van *'de wetenschap die alle andere wetenschappen uitlegt'* (Hawkes, 2003; pp. 59-61).

Later heeft de term de betekenis gekregen die hij nu heeft: een geheel aan tamelijk bindende ideeën over wereld, samenleving, bestuur en cultuur. Kenmerkende eigenschap van ideologie is, aldus schrijver Guy Hawkes (2003) in zijn *Ideology*, dat zij per definitie het zicht op de realiteit of waarheid verblindt. Hij heeft het in het Engels over een *systematically false consciousness*. Ideologie is bindend en dwingend en kan daarom ook leiden tot heel vervelende, ja gewelddadige situaties. En dat leert ons de geschiedenis ook. Van mij mag je een religie in deze context ook een ideologie noemen, omdat religies doorgaans eveneens strak omljnde ideeën hebben over de waarheid en realiteit, waarover bij voorkeur niet getwijfeld mag worden. Dat hebben ze dan gemeen met niet-religieuze ideologieën die even star kunnen zijn.

Statistieken

De schijn-élite van de valse munters van Martin Bosma is een politiek en ideologisch boek. Het geeft inzicht in hoe Bosma en in zijn verlengde de PVV denkt. Daarin zijn cijfers en feiten van ondergeschikt belang. Deze worden gepresenteerd en geïnterpreteerd in het licht van de PVV-boodschap. Het heeft daarom ogenschijnlijk weinig zin in te gaan op vermelde cijfers en feiten. De feiten heb ik in de diverse hoofdstukken van het boek *De Ideologie van de PVV* behandeld. Na het lezen van hoofdstuk 12 van *De schijn-élite van de valse munters* speelde evenwel meer dan ooit de wetenschapper in mij op. In dit hoofdstuk dat de titel *Het groene gevaar* draagt, stelt Martin Bosma namelijk vast dat *'het goed is te kijken naar de mening van de nieuwkomers. Immers, hun aandeel in de bevolking zal de komende jaren toenemen'* (p. 169). Een zinnige exercitie: die personen aan het woord laten om wie het in het boek grotendeels draait, de moslims. Bosma gaat stevig los en het beeld dat hij op basis van allerlei onderzoeken schetst, is niet voor de poes.

Zo presenteert hij gegevens afkomstig van een onderzoek uitgevoerd door het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (Bosma's noot 1 van hoofdstuk 12) van het Ministerie van Veiligheid en Justitie. *'Van autochtone jongeren is driekwart van mening dat onbeperkte vrije meningsuiting (opgevat als het recht God te bespotten) hoort te gelden, terwijl onder moslimjongeren maar*

weinig animo voor die onbeperkte vrijheid is (Turken: 17 procent; Marokkanen: 7 procent)' (p.169).

Ook citeert hij onderzoek uit landen van herkomst, zoals een studie uitgevoerd door de Bahçeşehir-universiteit in Istanbul uit 2009, waaruit blijkt dat 64% van de (Turkse) ondervraagden niet naast een joodse buur wil wonen. En: *'Slechts 15 procent verkiest een democratisch bestel'* (p. 170). Uit een onderzoek uitgevoerd door het Marokkaanse blad *Telquel* van december 2007 onder Marokkanen citeert Bosma eveneens een aantal gegevens.

Ik neem er hier een paar van over:

- 40 procent weigert elk contact met (Marokkaanse) joden;
- 61 procent accepteert het samenleven van moslims en niet-moslims niet;
- 75 procent wijst het af dat een moslim van geloof verandert;
- 66 procent denkt dat de islam voor alles een oplossing biedt (medicijnen, wetenschap, economie, politiek, techniek);
- 21 procent van de jongeren keurt de djihadistische bewegingen goed;
- 17,6 procent van de gehele bevolking doet dat eveneens.

Vervolgens citeert Bosma de gegevens uit een aantal onderzoeken die in Nederland zijn uitgevoerd. Ook van deze voorbeelden neem ik, vanwege de beperkte ruimte, er een aantal over (in Bosma's boek is alles na te lezen; in de index staan de diverse referenties).

- Bijna 50 procent van de moslims in Nederland vindt dat de sharia boven de grondwet moet staan en dat deze moet worden ingevoerd;
- Slechts 18 procent van de Marokkanen is tegen de invoering van de sharia in Nederland;
- Een meerderheid van zowel autochtonen als moslims vindt dat de westerse levenswijze niet samengaat met die van moslims;
- 40 procent van de Marokkaanse jongeren in Nederland wijst de westerse waarden en democratie af. Jonge Marokkanen zijn in meerderheid tegen het recht

op vrije meningsuiting als het gaat om toestaan van kwetsende uitspraken, vooral als het de islam betreft.

Representativiteit en controleerbaarheid

Nu is het presenteren van onderzoeken met percentages altijd riskant. Als onderzoeker en academicus vraag ik studenten die met papers en scripties komen ook naar de absolute aantallen. Dus als er hiervoor staat dat *'bijna 50 procent van de moslims in Nederland vindt dat de sharia boven de grondwet moet staan en dat deze moet worden ingevoerd'*, wil ik weten: *'50 procent van hoeveel mensen?'* Van 100 mensen of van 10.000 mensen? In het onderhavige geval heb ik de betreffende bron van Bosma gecontroleerd. Hij verwijst naar een artikel van Nahed Selim in *de Volkskrant* van 18 april 2005. Ik citeer de bewuste tekst: *'Uit een onderzoek in opdracht van NOVA bleek onlangs dat bijna 50 procent van de ongeveer een miljoen in Nederland wonende moslims, de sharia boven de Grondwet vindt staan en ingevoerd wil zien in Nederland'*. Dat alle miljoen moslims bevraagd zouden zijn lijkt me onmogelijk, en de bron is bovendien oncontroleerbaar: *'een onderzoek in opdracht van NOVA'*. Dat is me te vaag. Maar kritiek op representativiteit en bronnen is gemakkelijk. Bosma geeft de bronnen, en in de meeste gevallen zijn deze goed te controleren. Dat hij de absolute aantallen niet geeft, is academisch dan wel onverantwoord, maar tamelijk gebruikelijk in de media. Hoe vaak lees je niet in een dagblad dat zoveel procent van de bevolking voor of tegen iets is, zonder dat de absolute aantallen vermeld worden? Representativiteit en controleerbaarheid zijn van belang maar, ook vanwege de overweging mensen niet lastig te vallen met al te veel detailcijfers, gaan vrijwel alle media hier vrij losjes mee om. Bovendien is het publiek best op de hoogte van het gegeven dat onderzoeken niet alles zeggen.

Beeldvorming

Wat me echter wel stoort is de onevenwichtigheid. Als je hoofdstuk 12 van Bosma leest, en dan met name de eerste pagina's waar al die onderzoeken worden aangehaald, kun je niet anders concluderen dan dat het erg slecht gesteld is met de ethisch-morele overtuigingen van de moslims in Nederland. Ze zijn niet erg vrijheidslievend, gesteld op hun conservatieve godsdienst, feitelijk asociaal en ga zo maar door. Bosma citeert die studies die hem van pas komen. En dat is nu echt een doodzonde, tenminste, als je een objectief beeld van je onderzoeksgroep wilt presenteren. En wil Bosma dat?

Wel zeker, want het was toch goed, zoals boven al aangegeven *'te kijken naar de*

mening van de nieuwkomers' (p. 169)? Kijk je naar de mening van nieuwkomers, doe dat dan goed. Uit het geciteerde WODC-onderzoek blijkt onder andere ook het volgende. Onderzoekers Phalet en Güngör (2004) voerden een tolerantie-experiment uit waarin het democratische ideaal van respect voor de rechten van andersdenkenden werd getoetst. Een van de andere resultaten was de volgende: *'Gemiddeld genomen is de overgrote meerderheid van zowel allochtonen als autochtonen, in het verlengde van de Nederlandse wetgeving tegen racisme, tegen de toepassing van het recht op vrije meningsuiting op racistische groepen (71% van de Turkse, 77% van de Marokkaanse en 63% van de autochtone jongeren, en oudere generaties Turken en Marokkanen nog wat meer dan de jongeren, resp. 83% en 87%)'* (pp. 75-76). En: *'Opnieuw vinden allochtonen en autochtonen elkaar in hun houding jegens racisten: de grote meerderheid kan voor hen geen sympathie opbrengen (81% van de Turkse, 70% van de Marokkaanse en 65% van de autochtone jongeren)'* (p. 76).

Zo zie je dus dat er ook resultaten zijn die wijzen op overeenkomsten tussen autochtonen en allochtonen. Bosma pikt echter alleen de voor hem pikante verschillen op.

Inzage doen kan ook geen kwaad voor de onderzoeken in het buitenland die hij citeert. Het door Bosma aangehaalde onderzoek van *Telquel* dat in Marokko is uitgevoerd bevat vanzelfsprekend nog meer gegevens. Op een vraag over de relatie tussen religie en politiek stelt 24,9% van de respondenten dat religie gevaarlijk wordt als zij zich met de politiek bemoeit. 26,1% vindt het tegenovergestelde. 48,8% heeft geen mening over dit onderwerp. Gaat het om personen en politieke organisaties, dan vindt 41,5% van de respondenten dat politici zich verre moeten houden van religie en 18,1% vindt het tegenovergestelde. 47,6% is tegen politieke partijen die zich als religieus presenteren, slechts 10,3% is hiervoor en 39,6% is zonder mening. Verder vindt 41% van de respondenten dat de Marokkaanse natie bestaat uit Marokkanen van verschillende religieuze overtuigingen; moslims, joden en christenen. Je ziet dus dat bijna de helft van de Marokkanen niets wil weten van een link tussen religie en politiek. Dat contrasteert met de overtuiging van Bosma dat de islam (en dus de moslims) enkel en alleen uit is op politieke overheersing. Overigens namen 1.156 Marokkanen deel aan het onderzoek dat door *Telquel* is uitgevoerd.

Andere beelden

Naast de door Bosma aangehaalde bronnen, zijn er andere. In de *Atlas of*

European Values wordt uitgebreid verslag gedaan van enquêtes uitgevoerd in 47 Europese landen cq. regio's waaronder Turkije over een rijk palet aan onderwerpen. Op de site van de Atlas staan de resultaten van deze enquêtes. De gegevens die ik hier noem, zijn afkomstig van de website van de *Atlas*. Met uitzondering van een tiental landen of regio's namen per land gemiddeld 1.500 mensen deel aan de enquêtes.

Omdat Turkije deel uitmaakt van het onderzoek, is het interessant te kijken of Turken 'weer' zo negatief opvallen. Gaat het om de vraag of respondenten willen dat kinderen thuis het geloof leren, dan hebben de Turkse deelnemers een percentage van 47%. De Italianen zitten lager met 37%. De Grieken benaderen het Turkse percentage met 42%, maar de Roemenen spannen de kroon met 74%.

95% van de Turken vindt werk zeer of tamelijk belangrijk in het leven. Dat geldt ook voor de Fransen, 95%, en Italianen, 96%, maar minder voor de Britten, 74%, en Duitsers, 82%. 39% van de Turken verklaart minimaal eenmaal per week naar een godshuis te gaan. Daarmee bevinden ze zich in het gezelschap van de Ieren, met 41%. 29% van de Roemenen gaat één maal per week naar de kerk en voor de Polen is het percentage 54.

Respondenten werd ook de volgende stelling voorgelegd: *'Democratie kan misschien problemen hebben, maar is beter dan enige andere vorm van regeren.'* Van de Turkse respondenten was 93% het eens met deze stelling en daarmee bevinden de Turken zich in het gezelschap van de Nederlanders, 93%, en Duitsers, 95%. De Bulgaren scoorden relatief laag met 83%. 52% van de Turken stelt - zeer - betrokken te zijn bij de levensomstandigheden van immigranten in het land. Dat steekt positief af bij andere percentages: 10% van de Nederlanders, 17% van de Engelsen en 27% van de Duitsers tonen vergelijkbare gevoelens.

Ook over partnerkeuze is veel te doen. Islamitische trouwkandidaten zouden partners worden opgelegd. Uit vergelijkend onderzoek van Bartels & Storms (2008) met eerdere onderzoeken blijkt echter dat er steeds meer openheid bestaat bij Turken en Marokkanen om over hun partnerkeuze te praten en om huwelijksdwang af te keuren. Discussies over gedwongen huwelijken roepen bij respondenten van het onderzoek de reactie op dat huwelijksdwang van vroeger is en dat het niet meer voorkomt. Bartels & Storms concluderen dan ook dat de trends onder Turken en Marokkanen, zoals het beschouwen van de vrije partnerkeuze als vanzelfsprekend, persistent zijn.

Het moge duidelijk zijn. Het beeld van Turken en Marokkanen, van moslims zo je wilt, is veel gedifferentieerder en gevarieerder dan Bosma doet vermoeden. Nu begrijp ook ik wel dat een boek maar beperkte ruimte heeft en je keuzes moet maken. Maar Bosma heeft uitsluitend geopteerd voor onderzoeken die negatief uitpakken voor de onderzoeksgroep, de moslims. Nu wil ik de minder aangename kanten van veel moslims niet wegmasseren, maar wil je antwoord geven op de zelf gestelde vraag *'wat de ander denkt'*, oriënteer je dan breed. Bosma heeft dat niet gedaan.

Besluit

Bosma zegt in zijn boek: *'Ik ben geen historicus, maar een eenvoudig Kamerlid'* (p. 317). Zou hij zijn *De schijn-élite van de valse munters* bij mij ingeleverd hebben als masterthesis, dan had ik hem weer naar huis gestuurd met de opdracht er nu echt een academisch werkstuk van te maken. Ik had het overigens nooit zo ver laten komen, maar dit terzijde. Natuurlijk weet ook ik wel dat hier een politicus cq. ideoloog aan het woord is, die alleen maar belangstelling heeft voor data die in zijn straatje te pas komen en voor feiten die hij op onnavolgbare wijze interpreteert. Hij doet in die zin niet veel anders dan het door hem zo verfoeide linkse journaal zoals hij zelf stelt: *'Vaak is journalistiek het zoeken van feiten bij linkse vooroordelen'* (p. 100). Hij beschuldigt de linkse pers dan ook van een tunnelvisie. Ik parafraseer: *'Vaak is het schrijven van een boek het zoeken van feiten bij rechtse vooroordelen'*. Verder bevestigt Bosma's werkwijze zijn eigen kritiek op de Nederlandse democratie: *'In een democratie hoort sprake te zijn van een gelijk speelveld voor beide zijden van de discussie. Daarvan is in Nederland geen sprake'* (p. 113). De toenemende PVV-isering van de samenleving zal met zich meebrengen dat de discussie nog veel eenzijdiger gaat worden dan hij al is.

Jan Jaap de Ruiter - De Ideologie van de PVV. Het kwade goed en goede kwaad.

Rozenberg Publishers 2012 - ISBN 978 90 361 0284 1

Jan Jaap de Ruiter (Universiteit van Tilburg) houdt zich bezig met de status en rol van het Arabisch en de islam in West-Europa en Marokko. Hij publiceert over beide thema's in diverse talen, waaronder in het Frans, en gaat het debat erover aan in nationale en internationale context.

Zie ook:

[*Martin Bosma - De schijn-élite van de valse munters*](#)

NOVA ~ Mirjam Bartelsman & Reijer Zwaan ~ Deel 3: Corruptie en criminaliteit op Sint-Maarten en Bonaire

8 maart 2008. PVV-Kamerlid Brinkman noemde de Antillen een corrupt boevennest en vanaf dat moment bleven de deuren op het eiland voor Nederlandse Kamerleden gesloten.

Maar ook premier Balkenende uitte in januari bij zijn bezoek aan Sint-Maarten kritiek op drugshandel en witwaspraktijken. Het is hard aangekomen op het eiland.

In deel drie van de serie over de Antillen brengt NOVA een bezoek aan Sint-Maarten en Bonaire. Op beide eilanden worden bij verkiezingen openlijk stemmen gekocht. NOVA ging op onderzoek en sprak met bewoners en politici.

Zie: <http://www.novatv.nl/5874>

Verband stadsontwikkeling en vervoer- en verkeerssysteem



Vervoer- en verkeerssystemen voor de onderlinge verbindingen tussen steden bestaan al heel lang. Deze waren en zijn nodig om staten te kunnen beheren dan wel te beheersen. Een heel oud voorbeeld vormen de heerbanen die dienden om het Romeinse Rijk bijeen te houden. Niet alleen gaat het daarbij om verkeersinfrastructuur zoals wegen en kanalen, maar ook om vervoerdiensten. Hierbij is

bijvoorbeeld te denken aan diensten van postkoetsen en trekschuiten. In de negentiende eeuw kwamen daar de spoorwegen bij. Binnen de steden had in het verleden de verkeersinfrastructuur hoofdzakelijk een ontsluitings- en verblijfsfunctie. Opstallen en terreinen moesten voor voetgangers, rijtuigen en karren met goederen bereikbaar zijn, maar er was geen noodzaak binnen de steden lange afstanden snel te kunnen overbruggen. Afgezien van wat (huur)rijtuigen gingen nagenoeg als verplaatsingen van personen te voet.

De groei van de steden als gevolg van de industriële revolutie bracht hierin een drastische verandering. Aanvankelijk betekende deze groei vooral een verdichting van de stedelijke bebouwing. Vooral na sloop van de vestingwerken begonnen de steden ook in omvang te groeien. Een nieuw fenomeen was daarbij dat de aanvankelijk veelal de perifeer ten opzichte van de stad gelegen stations ook grote aantallen verplaatsingen genereerden. Door dit alles werd het binnen de steden steeds drukker en werden de verplaatsingen gemiddeld steeds langer. Die toenemende drukte noopte tot maatregelen om de voetganger te beschermen tegen het toenemend aantal door paarden getrokken voertuigen. Zo zijn volgens Kostof (1991) in Groot-Brittannië in 1830 voor het eerst trottoirs toegepast.

De steeds groter worden afstanden maakten het noodzakelijk stedelijke vervoersystemen voor massaal betaalbaar openbaar vervoer te ontwikkelen. Dit bood de mogelijkheid de stadsbevolking over een veel groter oppervlak langs de openbaar vervoerlijnen te spreiden dan ooit tevoren mogelijk was geweest. Omdat hiermee een halt kon worden toegeroepen aan de toenemende ongezond hoge bevolkingsdichtheden in de steden, werd deze ontwikkeling als uitermate positief ervaren.

De komst van de voor nagenoeg iedereen betaalbare auto heeft tezamen met een ongekende wegenaanleg deze ontwikkeling nog slechts versterkt. Niet alleen konden de dagelijks af te leggen afstand nog verder toenemen, ook het oppervlak van het potentiële woongebied werd veel groter, doordat men niet meer gebonden was aan de ontwikkeling langs de openbaar vervoersassen. De auto maakte niet alleen de wegvrij voor de spreiding van woningen, maar evenzeer

voor bedrijven. Daarmee is langzamerhand een situatie ontstaan waarbij het door de auto gedomineerde vervoer- en verkeerssysteem niet zo zeer een positieve invloed op de stadsontwikkeling heeft, maar veeleer het bestaan van steden ondergraaft ten gunste van een ongebreidelde spreiding van alle soorten oorspronkelijk stadsgebonden activiteiten. In het hierna volgende gaan we nader in op de samenhang tussen stadsontwikkeling, vervoer en verkeer. Achtereenvolgens komen aan de orde het onderscheid tussen korte en lange termijn invloeden, schaalvergroting en spreiding, de grenzen van de omvang van stedelijke gebieden.

4.1 Korte en lange termijn invloeden

De hiervoor geschetste samenhang tussen de ontwikkeling van stedelijke vervoer- en verkeerssystemen en de ruimtelijke groei van steden kan gekoppeld worden aan de in het boek *Stad, vervoer, verkeer* beschreven lagenbenadering. Daarbij werd onderscheid gemaakt tussen verplaatsingenpatronen, vervoerdiensten en verkeersdiensten. Zo zijn de ruimtelijke spreiding van de activiteitsplaatsen en de daaruit voortvloeiende activiteitenpatronen bepalend voor de verplaatsingenpatronen van personen en goederen. Daarbij geldt dat het verplaatsingenpatroon tot een vraag naar vervoerdiensten leidt en de vervoerdiensten leiden weer tot een vraag naar verkeersdiensten. Het omgekeerde geldt echter evenzeer: ook de verschillende soorten activiteitenpatronen en het patroon van de activiteitsplaatsen wordt weer beïnvloed door het vervoer- en verkeerssysteem. Bij deze wederzijdse beïnvloeding kan onderscheid gemaakt worden tussen korte- en lange termijn effecten.

In het algemeen zullen activiteitenpatronen en verplaatsingenpatronen elkaar op korte termijn beïnvloeden. Dit kan op individueel niveau duidelijk worden gemaakt. Zo zal iemand die van baan verandert voor zijn werk meestal naar een andere activiteitsplaats moeten en zal dus ook andere verplaatsingen maken. Deze verandering van zijn verplaatsingenpatroon kan echter ook weer leiden tot veranderingen in het activiteitenpatroon, doordat bijvoorbeeld verandering van het werkadres het mogelijk maakt tussen de middag boodschappen te doen. Bij gegeven vervoer- en verkeersdiensten en een vast gegeven configuratie van de activiteitsplaatsen is de kwantificering van de samenhang tussen enerzijds activiteiten en activiteitsplaatsen en anderzijds het verplaatsingenpatroon onderwerp van de zogenaamde vervoer- en verkeersmodellen. Naar deze materie

is de afgelopen halve eeuw zeer veel onderzoek verricht, het eerst in het kader van de Detroit Metropolitan Area Transportation Study uit 1955 en de Chicago Study uit 1956.

In de jaren dertig van de vorige eeuw werd al gepleit voor een duidelijke scheiding van de verschillende stedelijke functies wonen, werken, recreatie en verkeer. Toen ging het er alleen nog maar om dat voor verkeer een eigen ruimte nodig was, los van die voor andere functies. Belangrijk is echter het besef dat de benodigde omvang van de verkeersruimte voor verkeersafwikkeling van voertuigen afhankelijk is van de ligging en omvang van alle andere stedelijke functies. Het aanvankelijk gemis aan dit soort kwantitatief inzicht is in veel plannen uit het begin van de twintigste eeuw te constateren. Als Le Corbusier geweten had dat een persoon gemiddeld drie verplaatsingen buitenshuis (met alle vervoerwijzen tezamen) per dag maakt, zou zijn plan voor een stad van drie miljoen inwoners er heel anders hebben uitgezien. In plaats van wat hooggelegen autowegen met her en der een auto, zou hij tenminste een beeld hebben moeten schetsen met een groot aantal overvolle stadsautosnelwegen.



Tegenover het korte termijn karakter van de individuele keuzes welke en waar bepaalde activiteiten te ondernemen, staat het lange termijn karakter van de onderlinge beïnvloeding van de ruimtelijke configuratie van de activiteitsplaatsen en de naar plaats en tijd beschikbare vervoer- en verkeersvoorzieningen. Enerzijds kan hierbij gedacht worden aan de noodzaak nieuwe woongebieden of bedrijventerreinen te ontsluiten door de realisering van nieuwe vervoerdiensten en de uitbouw van verkeersnetwerken. Anderzijds heeft de aanwezigheid van vervoerdiensten en vooral verkeersnetwerken invloed op de ruimtelijke configuratie van activiteitsruimten. Zo was er in België al in de negentiende eeuw sprake van een sterke stedelijke decentralisatie als gevolg van het zeer dichte spoorwegnet. Een ander voorbeeld is dat een groot spoorwegstation vaak een belangrijke stimulans is voor het aantrekken van allerlei voorzieningen. Nadat in 1847 het Hauptbahnhof in Zürich gebouwd was, ontstond de beroemde Bahnhofstrasse, waarmee het centrum van Zürich naar de andere kant van de rivier de Limmat verschoof. Voorbeelden uit onze tijd: Zonder autosnelwegennet zouden er geen zicht-locaties bestaan en zonder de luchthaven Schiphol zouden er niet zo veel internationale bedrijven in de Haarlemmermeer gevestigd zijn.

Zoals gezegd is het vervoer en verkeer als afgeleide van een bepaalde (gegeven of geplande) ruimtelijke verdeling van activiteiten modelmatig te voorspellen. Het omgekeerde is veel moeilijker. De ontwikkeling van modellen voor het voorspellen van ruimtelijke ontwikkelingen als gevolg van veranderingen in het vervoer- en verkeerssysteem blijkt uitermate lastig. Toch zijn er wel aspecten aan te wijzen waar rekening mee gehouden moet worden. Er mag van uitgegaan worden dat de invloed van een nieuw vervoer- of verkeersvoorziening op de locatiekeuze van activiteiten groter is naarmate er sprake is van een 'zwaardere' voorziening. Zo heeft een metroverbinding meer impact dan een tramlijn en een hogesnelheidsspoorlijn zal een nog verder strekkende invloed hebben. Ook zal een autosnelweg meer invloed op de vestigingskeuze hebben dan een polderweg. Voorts hebben collectieve vervoerdiensten met een eigen infrastructuur, zoals de sneltram en de trein, een veel sterkere structurerende werking dan wanneer die eigen infrastructuur ontbreekt, zoals meestal bij de bus. Uit een oogpunt van een nogal eens nagestreefde afstemming van woongebieden op openbaar vervoer heeft de vervanging van een tram door een bus daarom nogal eens een behoorlijk nadelig effect gehad.

Bij de beschouwing van de relatie tussen grondgebruik en vervoer- en verkeerssysteem dient onderscheid gemaakt te worden ruimtelijke patronen en economische groei. Dit is weliswaar moeilijk, omdat beide vaak samen gaan. Zo kan de commerciële ontwikkeling van een gebied zowel in de vorm van lage kantoorgebouwen in een parkachtige omgeving dan wel in de vorm van wolkenkrabbers gebeuren. Ook dient gekeken te worden naar de relatieve omvang van de verandering van het vervoer- en verkeerssysteem. Zo zal de aanleg van de eerste 10 km van een autosnelweg in een stedelijk gebied meer invloed hebben dan de aanleg van de laatste 10 km. Voorts moeten we bedacht zijn op het schaalniveau, waarop gekeken wordt. Zo werd in 1993 in Los Angeles de 27 km lange Century Expressway geopend. Deze verwerkt dagelijks 200.000 voertuigen. Dat is 0,6% van het totaal van 34 miljoen voertuigverplaatsingen. Op macro schaal zal dus niets te merken zijn van de nieuwe wegverbinding. Anders ligt dit op micro schaal.

4.2 Schaalvergroting en spreiding

Meermalen zijn in de geschiedenis perioden geweest dat grote infrastructuurnetwerken zijn gerealiseerd. Denk bijvoorbeeld aan de Romeinse heerbanen of aan de aanleg van de Napoleontische wegen. Deze laatste hebben in

korte tijd de verplaatsingstijden tussen veel steden gehalveerd. Wat echter in de afgelopen tweehonderd jaar aan vervoer- en verkeerssystemen is gerealiseerd, is in de geschiedenis ongeëvenaard. Nooit eerder was er sprake van zo veel kwaliteit tegen zo weinig kosten. Bij de kwaliteit moet met name gedacht worden aan de verplaatsingssnelheden en bij de kosten aan de prijs die de gebruiker betaalt. De mogelijkheden die geschapen zijn om zich zelf of goederen te verplaatsen zijn dan ook volop gebruikt, hoewel het daarbij in eerste instantie vooral om goederen ging. Eerder is gezegd dat de ontwikkeling van de stoommachine de locatiekeuze voor industrieën onafhankelijk maakte van de aanwezigheid van natuurlijke energiebronnen, zoals wind en stromend water. Dit leidde tot een sterke concentratie van dit soort activiteiten in grote steden. De aanleg van kanalen en spoorwegen maakte daarbij zowel de aanvoer van grondstoffen als de afvoer van gereede producten gemakkelijk. Gebouwen voor zakelijk dienstverlening werden in hoofdzaak in binnensteden gevestigd. De omvang van veel industriële complexen maakte een situering aan de rand van de stad noodzakelijk.

Deze ontwikkeling leidde tot een toevloed van werkzoekenden naar de stad, die veel groter was dan ooit tevoren. Weliswaar bestonden er voor het vervoer tussen de steden diligence- en trekschuitdiensten. De uitvinding van de stoommachine liet echter onverlet, dat betaalbaar massaal stedelijk openbaar vervoer aanvankelijk geheel ontbrak en eigen vervoer slechts was weggelegd voor een zeer kleine groep. Dit gecombineerd met de lange werktijden noopte de arbeidkrachten huisvesting zo dicht mogelijk bij het werk te zoeken. De hoge bevolkingsconcentraties die hiervan het gevolg waren, alsmede het lawaai en stank die de vele bedrijvigheid veroorzaakte, en het ontbreken van goede sanitaire voorzieningen, deed veel afbreuk aan de leefbaarheid van de stad. De aanleg van de spoorwegen maakte het voor de kleine groep die het kon betalen, mogelijk buiten de stad te gaan wonen en iedere dag op en neer te reizen. Volgens Wagenaar (1998) maakte de aanleg van de spoorwegen rond Londen het voor iedereen, die maar kapitaalkrchtig genoeg was, mogelijk de stank in de toenmalige stad te ontvluchten door te verhuizen naar de nieuwe voorsteden. Je heil voor kortere of langere tijd buiten de grote stad zoeken gebeurde overigens al voor de tijd van de industriële revolutie, getuige bijvoorbeeld de vele de buitens langs de Amstel en de Vecht. Overigens kon volgens Leibbrand (1964) in het antieke Rome alleen keizer Hadrianus het zich permitteren een villa ver buiten de stadspoorten te bouwen.

De ellendige woonsituatie voor het merendeel van de grotestadbewoners was de

oorzaak van de roep om goedkope vervoermogelijkheden van voldoende capaciteit, waardoor het voor een groot aantal mensen mogelijk zou zijn verder van het werk te wonen. Door de spreiding van de stadbevolking over een groter gebied zou een eind gemaakt kunnen worden aan de ongezonde leefomstandigheden door de te hoge bevolkingconcentraties. De exploitanten van vervoerdiensten, zoals de paardentram, de elektrische tram en de voorstadstrein, waren echter veel meer geïnteresseerd in het bieden van goed betaalde vervoerdiensten aan de bovenlaag van de bevolking, dan aan goedkoop vervoer voor een grote massa arme drommels. Acties om tot massaal, goedkoop vervoer te komen waren dan ook vaak het initiatief van de (stedelijke) autoriteiten. Zo zorgde in België de van staatswege geëxploiteerde spoorwegen al heel snel voor lage tarieven. In Engeland werden door de Cheap Trains Act uit 1883 (Vuchic, 1981) de spoorwegenbedrijven rond Londen verplicht speciale lage arbeiderstarieven aan te bieden. De goedkope werkmansstreinen dienden de verhuizing van zo veel mogelijk mensen naar de regio mogelijk te maken, teneinde de centraal Londen te ontlasten. In de Verenigde Staten werd bij het streven openbaar vervoer voor zoveel mogelijk mensen bereikbaar te maken de nadruk gelegd op het afdwingen van een flat five-cent fare, onafhankelijk van de af te leggen afstand. Het zal duidelijk zijn dat dit niet zonder strijd tot stand kwam. In New York heeft het bijvoorbeeld dertig jaar geduurd voordat het lukte een vervoersysteem met voor de grote massa betaalbaar tarieven gerealiseerd te krijgen, dat voor ongeveer de helft door de stad gefinancierd werd. Algemeen geldt dat pas rond het einde van de negentiende eeuw op grote schaal betaalbare tramverbindingen, metrosystemen en voorstads treinverbindingen gerealiseerd werden.

Toen de aanleg van deze openbaar vervoersystemen eenmaal op gang gekomen was, heeft dit een geweldige impuls gegeven aan de uitleg van de steden. Nu was het voor grote groepen werkenden immers mogelijk om weg te trekken uit de bekrompen situatie in de oude stad en zich te vestigen in de nieuwe stadsuitbreidingen, gebouwd volgens het motto 'licht, ruimte en groen'. Hierbij was sprake van een duidelijk gestructureerde uitbreiding van de steden; de uitbreidingen vonden immers plaats langs de raillijnen. Tegelijkertijd maakte de aanleg van railgebonden openbaar vervoersystemen met een hoge capaciteit de realisering van grote werkgelegenheidsconcentraties mogelijk. De concentratie van grote aantallen arbeidsplaatsen in hoge kantorengebouwen in de stadscentra zou nooit mogelijk geweest zijn zonder dit soort vervoersystemen en zonder de

uitvinding van de lift. Bij dit alles speelde het in het vorige hoofdstuk genoemde streven naar scheiding van functies een belangrijke rol.

In veel Amerikaanse steden heeft de periode, dat de tram de dominante vervoerwijze was, maar enkele decennia geduurd. Al snel werd de functie ervan overgenomen door de auto. In West Europa is dat pas na de tweede wereldoorlog gebeurd. Door de auto werd een veel meer ongebreidelde ontwikkeling van de stedelijke gebieden mogelijk: van stadsuitbreidingen, naar voorsteden, naar satellietsteden, naar totaal nieuwe steden. Hoe dit soort ontwikkelingen soms liepen laat het geval Zoetermeer zien. Oorspronkelijk was Zoetermeer bedoeld als een satellietstad van Den Haag; reden waarom een speciale railverbinding met Den Haag werd aangelegd. De ontwikkeling van het autobezit maakte echter dat Zoetermeer evengoed als woongebied voor Rotterdammers ging functioneren. Tenslotte wil Zoetermeer nu niets liever dan een stad met eigen werkgelegenheid en eigen voorzieningen worden. In Nederland is Zoetermeer niet de enige nieuwe woonkern op enige afstand van een grote stad. Andere voorbeelden zijn Capelle aan den IJssel bij Rotterdam, Houten bij Utrecht en Almere bij Amsterdam. Daarnaast heeft een sterke spreiding plaats gevonden van werkgelegenheidslocaties en een sterke schaalvergroting en specialisatie van veel voorzieningen. Had vroeger iedere stad en dorp een zaaltje voor 'Roodkapje', nu zijn er enkele musicaltheaters die bezoekers uit het gehele land trekken. Genoemde ontwikkelingen zijn uiteraard niet uniek voor Nederland. Onder andere Duitsland, Engeland en Frankrijk laten soortgelijke ontwikkelingen zien.

De steeds toenemende kwaliteit en het steeds beter betaalbaar worden van het vervoer- en verkeerssysteem zijn uiteindelijk ten volle gebruikt door individuen en bedrijven om een zo gunstig mogelijke vestigingslocatie te vinden. Het zoeken naar plaatsen om mooier en/of goedkoper te wonen hebben echter wel geleid tot steeds meer toegenomen woon-werk afstanden. Op dit moment wordt alom de noodzaak gezien deze ontwikkelingen nog enigszins in hand te houden door onder meer een ruimtelijke ordeningsbeleid. Deze situatie heeft echter niet altijd bestaan. Zoals eerder opgemerkt was in het begin van de beschouwde periode eerder sprake van een omgekeerde situatie, dat wil zeggen dat vervoerssystemen te hulp geroepen werden om ongewenste concentraties van woon- en werkgelegenheid tegen te gaan. Kenmerkend is ook dat gerealiseerde vervoer- en verkeersvoorzieningen lang niet altijd op de wijze gebruikt zijn zoals de bedoeling was. Vrij bekend is bijvoorbeeld dat er in Nederland in de zestiger jaren van de vorige eeuw autosnelwegen zijn aangelegd om gebieden als Twente dichter bij de

Randstad te brengen ten gunste van de economische ontwikkeling van die gebieden. Achteraf gezien hebben die autosnelwegen echter vooral bijgedragen aan een sterke suburbanisatie. Een ander voorbeeld is de aanleg in de Verenigde Staten van het Interstate Highway System dat ongewild tot een enorme spreiding urban sprawl heeft geleid; de maat voor de groei van een stad wordt daar niet meer gemeten in bouwblokken langs een straat maar in corridors van 80 tot 160 km. Een vroeg voorbeeld van een ander gebruik van een vervoervoorziening, dan beoogd was, is te vinden in Woud (1998). Hier wordt beschreven dat de in 1843 gereed gekomen Oude Lijn, de spoorlijn van Amsterdam via Haarlem, Leiden, Den Haag naar Rotterdam, in hoofdzaak bedoeld was voor goederenvervoer, dit ondanks de goede trekvaart verbindingen en de relatief goede wegenstructuur in dit deel van het land. Het grote succes van deze lijn was het onverwacht grote reizigersvervoer. In 1850 werden al 900.000 reizigers (waarschijnlijk geen industriearbeiders) vervoerd, het dubbele van het totaal aantal inwoners van genoemde steden. Tot 1870 haalde de exploitant HSM driekwart van de inkomsten uit reizigersvervoer. De hoge investeringskosten maakten het nauwelijks mogelijk te concurreren met het goederenvervoer over water. Voor de reizigers woog echter de reistijdwinst het zwaarst.

Door deze ontwikkelingen zijn niet alleen de verplaatsingsafstanden sterk gegroeid, ook de richting van de vervoerstromen is hierdoor veranderd. Waren die vroeger in hoofdzaak sterk gebundeld en radiaal gericht op de stadscentra, nu gaat een groot deel naar de randen van de (grote) steden, naar perifere zones en naar suburbane gebieden. Zij vertonen hiermee een toenemend kriskras patroon. Als gevolg hiervan schiet de actieradius van de fiets vaak tekort, voldoen de openbaar vervoerroutes niet meer en is feitelijk alleen de auto in staat allerlei relaties goed te bedienen. Uiteindelijk komt in de laatste halve eeuw de suburbanisatie als gevolg van toename van de verplaatsingssnelheden vooral voor rekening van de ontwikkeling van het autobezit en -gebruik. Op dit moment is alle aandacht op de auto gefixeerd. De eerste vormen van suburbanisatie hadden echter te maken met de ontwikkeling van de spoorwegen. Zo is het Gooi eind negentiende eeuw door het spoor een goed uitwijkplaats voor rijke Amsterdammers geworden. Het is niet ondenkbaar dat de spoorwegen door de aanleg van hogesnelheidstrein verbindingen opnieuw impulsen aan een verdere suburbanisatie zullen geven. In Frankrijk blijkt Le Mans door de aanleg van de TGV Atlantique steeds meer forenzen uit Parijs te trekken.

Bij de ontwikkeling van steden zal vaak sprake zijn van een geleidelijke groei, die gedurende een kortere of langere periode plaats vindt. Dat er echter niet altijd sprake zal zijn van deze geleidelijkheid laat Zürich in Zwitserland zien. In de zestiger jaren van de vorige eeuw zag het er naar uit dat de stad zou toegroeien naar een metrosysteem. Het bestaande tramnet zou op den duur te kort schieten. Er is toen veel werk gemaakt van het ontwerp voor een ondergronds metrosysteem. Dit plan is echter door een volksreferendum getorpedeerd. Achteraf gezien is dit een juiste keuze geweest. Het bleek namelijk dat niet de stad bleef groeien, maar wel de gemeenten in de omgeving van Zürich; gesteld kan worden dat stadsuitbreiding vervangen was door suburbanisatie. Voor de hierdoor ontstane vervoerstromen over langere afstanden zou een metrosysteem qua snelheid minder geschikt zijn geweest. Veel meer ontstond de behoefte aan een adequaat regionaal openbaar vervoersysteem. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd een in goed uitgebouwd S-Bahn systeem van voorstadtreinen. Overigens diende voor dit S-Bahn systeem ook een grote tunnel gebouwd te worden, om het nadeel dat Zürich Hauptbahnhof een kopstation is te omzeilen. S-Bahn treinen kunnen nu veel beter de stad binnenkomen.

☒ In het boek *Stad, vervoer, verkeer* is aandacht gegeven aan het in het begin van de twintigste eeuw tot ontwikkeling komende idee van de functiescheiding, in de C.I.A.M.-congressen verheven tot leidend thema bij de aanpak van ruimtelijke vraagstukken. Ook bij het ontwerp van verkeersinfrastructuur is functiescheiding tot leidend beginsel verheven. Het gaat hierbij zowel om de afscheiding van verkeersruimte van andere soorten grondgebruik, als om de scheiding van verschillende functies binnen de verkeersinfrastructuur. Kenmerkende voorbeelden van het scheiden van verkeer en andere functies zijn onder meer het centrum van Rotterdam, Lelystad en de Bijlmermeer. Voor de tweede wereldoorlog was de Coolsingel een belangrijke winkelstraat. Bij het herbouwplannen heeft de Coolsingel hoofdzakelijk een functie gekregen als verkeersader en is de functie van winkelgebied verschoven naar de autovrije Lijnbaan. Kenmerkend voor Lelystad en de Bijlmermeer is de verticale scheiding van autoverkeer en langzaam verkeer. In Lelystad wordt het langzaam verkeer met viaducten over de stedelijke autowegen geleid. In de oorspronkelijke Bijlmermeer bleef het langzaam verkeer op maaiveldhoogte en werd het auto verkeer op hooggelegen wegen afgewikkeld. Een zeer belangrijke bijdrage aan het denken over verkeersinfrastructuur is geleverd door Buchanan (1963). In zijn studie *Traffic in Towns* pleitte hij voor de ontwikkeling van een

totaal nieuw autosnelwegennet voor interlokaal verkeer over lange afstand, volkomen los van de tot dan toe bestaande interlokale autowegen. Voorts pleitte hij voor de toepassing van een duidelijke scheiding tussen verkeersaders en verblijfsgebieden binnen steden.

Een andere parallel tussen de ruimtelijke ontwikkeling en de uitbouw van het vervoer- en verkeerssysteem is de voortgaande schaalvergroting. Deze schaalvergroting komen we tegen bij industriële handelscomplexen, havens, kantorencomplexen en vrijetijdsvoorzieningen. De nadruk ligt daarbij veel meer op het toenemend ruimtebeslag dan op het toenemend inwoneraantal of aantal arbeidsplaatsen. De schaalvergroting in de verkeersinfrastructuur is in de eerste plaats zichtbaar in de steeds bredere wegen en grotere knooppunten. Autosnelwegen met slechts 2 x 2 rijstroken lijken een steeds zeldzamer verschijnsel te worden. Ook bij spoorverbindingen is een viersporig baanvak een steeds gewoner beeld.



S-Bahn systeem
Zürich

4.3 Grenzen aan de omvang van stedelijke gebieden

Men kan zich afvragen waar de grens ligt van de afstanden die veel mensen dagelijks afleggen tussen huis en werk. Indirect heeft onder meer Leibbrand (1964) hierop al antwoord gegeven, uitgaande van een samenhang tussen stadsgrootte, aantal inwoners en bevolkingsdichtheid. Hij stelde al vast dat verplaatsingen, die dagelijks of zeer regelmatig gemaakt worden, voor het merendeel van de inwoners een tijdsduur van een halfuur of hooguit drie kwartier niet te boven gaan. Dat betekent dat de afstand van het stadscentrum tot de rand van de stad bepaald wordt door de snelheid van de overwegend gebruikte vervoerwijze in die stad. Zo kan een gemiddelde voetganger in een half uur een afstand van 2 tot 2,5 km overbruggen. Een markant voorbeeld hiervan is het Rome van twee duizend jaar geleden. De stad besloeg toentertijd een oppervlak van 12,5 vierkante km. Dat komt overeen met een gebied met een straal van

hemelsbreed 2 km. Omdat er geen sprake was van een zuiver radiale wegenstructuur zal de werkelijke afstand tot de rand van de stad wat groter zijn geweest. Rome had toen circa 800.000 inwoners met een gemiddelde bevolkingsdichtheid van 600 inwoners per hectare, die op sommige plaatsen kon oplopen tot 1.000 inwoners per hectare.

Dit soort waarden werden in het midden van de achttiende eeuw ook in Londen en Parijs bereikt. Het feit dat nagenoeg alle personenvervoer te voet ging, was hier eveneens bepalend voor de maximale omvang van de stad. De toename van het aantal inwoners kon daardoor alleen opgevangen worden door steeds hogere bebouwingsdichtheden. Zo zijn in Londen de beruchte slums ontstaan. Een ander voorbeeld van de relatie tussen vervoersysteem en omvang van de stad was Wenen in het begin van de twintigste eeuw. Wenen was in die tijd een typische tramstad, dat wil zeggen voor een zeer groot deel van de bevolking was de tram het aangewezen vervoermiddel voor verplaatsingen binnen de stad. Met een tram wordt een gemiddelde verplaatsingssnelheid (inclusief lopen van en naar de halte, wachten en eventueel overstappen) van 12 km/h bereikt. Uitgaande van een verplaatsingstijd van 30 minuten zou een tramsysteem theoretisch een gebied van ongeveer 110 vierkante km kunnen bedienen. Bij een radiaalsgewijze opbouw is een tramnet echter nooit zo fijn vertakt dat dit gehele gebied bediend wordt. Veelal wordt slechts een kwart van het betreffende gebied door de tram ontsloten. Wenen had 1,7 miljoen inwoners. Rekening houdend met een stedelijk gebied van ter grootte van een kwart van die 110 vierkante km leidt dit tot een in die tijd niet ongebruikelijke bevolkingsdichtheid van 600 inwoners per hectare.

De ontwikkeling van sneltrams, metro's en voorstadstreinen maakte het mogelijk steeds verder van het stadscentrum te wonen. We dienen ons hierbij te realiseren dat deze snelheden weliswaar bepalend waren voor het steeds opschuiven van de grenzen van samenhangende stedelijke gebieden. Een relatie met het inwoneraantal is echter veel minder direct te leggen. Daarvoor is immers de dichtheid van het netwerk alsmede de bevolkingsdichtheid mede bepalend. Met name het aantal inwoners in stedelijke gebieden is in de afgelopen eeuw drastisch gedaald door het toegenomen ruimtegebruik per inwoner, zowel binnenshuis als buitenshuis. Illustratief in dit verband is de vergelijking tussen Amsterdam en Almere. Enige tijd geleden was Almere ongeveer even groot als Amsterdam in de zestiger jaren van de twintigste eeuw. Amsterdam had echter ongeveer zeven keer zoveel inwoners. In de Verenigde Staten is de situatie nog extremer. In Detroit is voor de huisvesting van een zelfde aantal inwoners een gebied nodig,

dat zeventien maal groter is dan zestig jaar geleden.

De massamotorisering, die in de Verenigde Staten al in de twintiger jaren van de vorige eeuw begon en in West Europa na de tweede wereldoorlog, heeft het proces van de ongebreidelde groei van de omvang van stedelijke gebieden in zeer belangrijke mate versterkt. Niet alleen ging de eerdere uitbreiding van de stedelijke gebieden als gevolg van de railsystemen in verhoogd tempo door, maar ook het patroon veranderde. Door de mogelijkheden die het openbaar vervoer bood, ging het bij de groei van de stedelijke gebieden om uitbreidingen in corridors langs de tracé's van het openbaar vervoer. Door de mogelijkheden die het gebruik van de auto bood ontstond echter een veel meer ongestructureerde uitleg van de steden. Dit laatste geldt overigens in veel sterkere mate voor de Verenigde Staten dan voor West Europa.

De geweldige ontwikkelingen in het vervoer- en verkeerssysteem in de afgelopen twee eeuwen hebben het maken van allerlei verplaatsingen gemakkelijker gemaakt dan ooit tevoren. Bij de vraag waar de grens ligt moeten we ons realiseren dat weliswaar de gemiddelde verplaatsingsafstand drastisch is toegenomen, het aantal verplaatsingen per persoon per dag en de daaraan bestede tijd is echter nagenoeg gelijk gebleven. Volgens de zogenoemde BREVER-Wet (wet van Behoud van Reistijd en Verplaatsingen) van Hupkes (1977, 1979) is de gemiddelde reistijd en het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag in een aantal (geïndustrialiseerde) landen met verschillend welvaartsniveau ongeveer even groot. De tijd die per dag potentieel aan het maken van verplaatsingen besteed wordt, wordt ook wel aangeduid als reistijdbudget en die verandert dus nauwelijks. Slechts de afgelegde afstanden verschillen als gevolg van de ontwikkeling van het vervoer- en verkeerssysteem. In wezen beweert Pucher (1996) hetzelfde: 'Increased travel requirements have largely offset increases in the speed of travel. Thus, as numerous studies of long-run trends have shown, roughly the same amount of time has been spent on daily travel needs in cities even though travel speed have risen several fold'.

Een en ander betekent de nodige voorzichtigheid betracht moet worden bij de beschouwing van cijfers. Zo vermeldt Day (1974) dat in Londen tussen 1875 en 1895 het aantal inwoners toenam van 4,2 tot 6,0 miljoen; een groei van minder dan 50%. In diezelfde periode nam het aantal reizen per trein, tram en omnibus toe van 270 miljoen tot 1.000 miljoen: een groei van 300% (van 65 tot 165 per inwoner per jaar). De BREVER-Wet lijkt hiermee in strijd. Toch hoeft dit niet het

geval te zijn. In het voorbeeld uit Londen gaat het om verplaatsingen met openbaar vervoermiddelen. Bij de BREVER-Wet gaat het echter om alle verplaatsingen die buitenshuis gemaakt zijn, inclusief die te voet. Bij ontwikkelingen zoals in Londen zijn veel verplaatsingen die oorspronkelijk te voet gemaakt werden later vervangen door verplaatsingen met vervoermiddelen. Het gegeven dat het aantal verplaatsingen en de daaraan bestede tijd per dag in de loop van tientallen jaren nauwelijks veranderd is, wordt onder meer in Topp (1993) bevestigd door verschillende bronnen. Door Martin Wagner is bepaald dat in 1929 in Berlijn per inwoner gemiddeld 1000 verplaatsingen per jaar gemaakt werden, dus circa 3 per dag. Ook bij onderzoek in West Berlijn in 1986 en in veel onderzoeken van het Duitse onderzoeksbureau Socialdata in grote steden werden circa drie verplaatsingen per persoon per werkdag gevonden. Dit komt dus overeen met het eerder genoemde Nederlandse cijfer.

De enorme toename van de verkeersintensiteiten heeft alles te maken met het feit dat we steeds langere dagelijkse verplaatsingen maken. Het beschikbaar komen van weer snellere verplaatsingsmogelijkheden, zoals de hogesnelheidstrein en wellicht superautosnelwegen, maakt dat weer opnieuw latente vervoersbehoeften bevredigd kunnen worden. In hoeverre die latente vervoersbehoeften echt bevredigd zullen worden hangt uiteraard mede af van de prijs die voor de nieuwe vervoermogelijkheden betaald moeten worden. In dit verband is het nut en disnut relevant. Stel dat het noorden van het land met een super snelle verbinding met de Randstad verbonden wordt, dan zal zowel de mate waarin je dol bent op Friesland of Groningen als mede het vervoertarief bepalend zijn of iemand daadwerkelijk op die relatie gaat pendelen. Dit wil zeggen, dat vooralsnog niet aan te geven is waar de grenzen van stedelijke gebieden liggen. De enige rem op dit soort ontwikkelingen zijn overheidmaatregelen ten aanzien van de ruimtelijke ordening, iets wat in West Europa vrij normaal is en waar in de Verenigde Staten pas schoorvoetend over nagedacht wordt.

—

Gepubliceerd in:

[Theo Schoemaker - Stad, Vervoer, Verkeer](#)

Samenhang ruimtelijke ontwikkeling steden en de ontwikkeling van vervoer- en verkeerssystemen

Rozenberg Publishers 2008 - ISBN 978 90 5170 901 8

Theo Schoemaker was werkzaam bij een verkeerskundig adviesbureau en daarna was hij jarenlang als universitair docent verbonden aan de Sectie Verkeerskunde van de Faculteit Civiele Techniek en Geowetenschappen van de TU Delft.

Telkens weer op zoek. In de sporen van de Recherche van Proust



Marcel Proust 1871 - 1922

Illstr. Ingrid Bouws

De grote werken uit de Modernistische periode nodigen wellicht des te meer uit tot navolging en imitatie omdat ze zelf vaak variaties zijn op oudere kunstwerken. *Ulysses* en *De dood van Vergilius* zijn sprekende voorbeelden die bewijzen dat mimicry en citationisme blijkbaar niet voorbehouden zijn voor een postmoderne aanpak. In deze bijdrage willen we aantonen dat het inhaken op beroemde voorbeelden om deze op eigen wijze te verwerken ook tot een soort 'vormdwang' kan leiden (of sterker gezegd - met een lacaniaanse ondertoon - dat deze dwang

inherent is aan zo'n onderneming). In ons geval zal het daarbij - in het kader van de voorliggende bundel - vooral gaan om aan te tonen dat kunstwerken die tijdens de laatste decennia als voorbeeld, oriëntatiebron of uitgangspunt *Op zoek naar de verloren tijd* van Marcel Proust hebben gekozen, als vanzelfsprekend karaktertrekken van het modernisme hebben overgenomen. Uiteraard gaat het hier om complexere processen dan alleen vormdwang, zoals bijvoorbeeld een 'terugkeer naar het modernisme' of, genuanceerder, een innige verstrengeling van modernistische en postmoderne componenten.

Als Jacqueline Harpman in *Orlanda* (Prix Médicis 1996) op speelse wijze omgaat met de gegevens uit Virginia Woolfs *Orlando*, gaat dit gepaard met allerlei auctoriale knipoogjes en postmoderne springerigheid (met betrekking tot personages en motieven, maar ook qua compositie en stijl). Toch kunnen deze flikkerende versieringen en huppelende dansspasjes niet wegnemen dat de kern van de zaak het zoeken naar identiteit betreft, alsmede de crisissituaties die dat met zich mee brengt, waarbij verhaaltechnisch het perspectivisme de toon zet. Het feit dat Harpman zelf psychoanalytica is heeft overigens wellicht een royale duid in het zakje gedaan (de psychoanalyse is een bij uitstek modernistische discipline).

Wanneer Willem Brakman in *De bekentenis van de heer K.* (1985) in het voetspoor van Kafka's Josef K. treedt, wordt de trefzekere 'eenvoud' van diens proza behoorlijk gepimpt. Brakman transplanteert zijn visie op Kafka naar zijn eigen variant op *Het proces*. Die visie verwoordde hij ooit als volgt (in een essay over Kafka): "Zijn overkwetsbaar naturel, al in de prille jaren scheefgetrokken, verwrongen en vervormd, zorgde voor de zo nodige maniakale trekken" (in Brakman, 2001). Maar ook al krijgt de wereld van K. bij Willem Brakman eveneens maniakale trekken (een soort intertekstuele pervertering)[i], toch heerst in die tekst eenzelfde gevoel van 'unheimlichkeit', omdat achter de barokke stijlexercities de kilte van een gemechaniseerde wereld zich opdringt.

Een derde voorbeeld vinden we in de roman *Les Bienveillantes* van Jonathan Littell uit 2006 waarin een vroegere SS-officier tot in de gruwelijkste details verslag uitbrengt over zijn rol in de Tweede Wereldoorlog. Uiteindelijk blijkt dat familieverhoudingen uit zijn jeugd de verklaring tot zijn persoonlijkheid vormen. Enerzijds grijpen deze terug op een mythologische achtergrond (de Orestes-verhalen); anderzijds is een intertekstuele relatie met Musils *Mann ohne Eigenschaften* (met name wat betreft de broer-zus verhouding in dat werk)

herkenbaar. Hoewel Littells roman opgevat kan worden als een gigantische stijloefening, een compositorische puzzel die bijvoorbeeld met Tolstoï wil wedijveren, kan men zeker ook door de verwijzingen naar de Oudheid en de daaruit voortvloeiende cyclische geschiedenisopvatting een modernistische gelaagdheid in het verhaal terugvinden.

Voor wat betreft de sporen en herscheppingen van modernistische kenmerken in het werk van Proust zullen we in het volgende een blik werpen op realisaties vanuit twee verschillende media om tevens aan te tonen dat deze tendens een transmediaal karakter vertoont, zij het met telkens specifieke eigenschappen. Eerst blijven we bij de literatuur en bekijken de roman *Octave avait vingt ans* van Gaspard Koenig uit 2004. Vervolgens komt de stripbewerking ter sprake waarvan Stéphane Heuet tot op heden vijf delen publiceerde.

Octave avait vingt ans



Ms. A la recherche du temps perdu

Het debuut van deze jonge auteur van 22 jaar oud werkt in principe een uitgesproken postmodern procédé uit. De schrijver nestelt zich in een luwte/leegte van de Proustiaanse tekst om daar een soort pastiche op te richten. Het is imitatie in de tweede macht want ook Proust was in zekere zin zijn carrière als pastiche-schrijver begonnen. Het lijkt er echter op dat Koenig verder wil gaan door eigen materiaal toe te voegen: zo wordt de pastiche tot een soort van collage of zelfs tot een meer vrije variant op een thema.

Octave als personage van Proust is het vertrekpunt voor Koenig. Octave doet zijn intrede in de *Recherche* tijdens het eerste bezoek van de hoofdpersoon en (latere) verteller Marcel aan Balbec en hij duikt ook weer op bij een tweede zomers verblijf in die (fictieve) Normandische badplaats.

Koenig heeft een vijftiental fragmenten hernomen die in grote lijnen alle tekst over Octave – op het eerste gezicht een vrij bijkomstig figuur – bij Proust beslaan. Hij heeft die lijnen uitgewerkt maar ook passages toegevoegd die zich tamelijk ver van de oorspronkelijke tekst verwijderen. Laten we daarom eerst eens kijken welke rol Octave in de *Recherche* speelt.

Wanneer deze in Balbec opduikt (in de gesprekken van de habitués van het badhotel) wordt hij gekarakteriseerd als een « Joli Monsieur » die elke dag luncht met champagne, « een orchidee in zijn knoopsgat »**[ii]**, en die vervolgens « bleek en onbewogen met een onverschillige glimlach op zijn lippen in het Casino aan de baccarattafel enorme sommen geld inzet die hij eigenlijk niet zou mogen verliezen [...] » (II 38)**[iii]**. Zijn vader heeft uitgebreide bezittingen in Balbec, wat de grillen van zijn aamborstige dandy-achtige zoon mogelijk maakt. Op een goede dag komen Marcel en zijn vriendin Albertine hem tegen: « Koeltjes en zonder emoties te tonen – wat hij blijkbaar beschouwde als het toppunt van stijl – zei hij goedendag aan Albertine – ‘Kom je van het golfterrein, Octave?’ – ‘Oh! Daar word ik zo moe van, ik ben in de bonen’, antwoordde hij. » (II 233). En zo ontstaat een vreemde bijnaam: « Octave dans les choux », letterlijk ‘Octave in de kolen’. Dan volgt een lange uitweiding waaruit blijkt dat Octave een goede danser is en zeer verfijnd wat betreft kleren, sigaren, Engelse drankjes en paarden, maar dat hij geen greintje intellectuele cultuur bezit. Albertine houdt hem voor een « gigolo ».

Maar dat is niet het hele portret. Allereerst gaat Octave een belangrijke rol spelen met betrekking tot het netwerk van relaties in de *Recherche*: hij is een neef van de Verdurins (prototypes van de ‘haute bourgeoisie d’argent’), hij is een tijdlang de minnaar van de actrice Rachel, maar bovenal trouwt hij met Andrée, vriendin en rivale van Albertine. Uiteindelijk wordt er zelfs gewag van gemaakt dat hij Albertine zou hebben willen ontfutselen aan Marcel (wanneer deze haar van iedereen tracht af te zonderen in *la Prisonnière*) en dat hij haar vlucht zou hebben gestimuleerd (gevolg van een oud plan van de tante van Albertine om een huwelijk tussen haar nichtje en Octave te arrangeren).

Maar het ware belang van Octave is nog ergens anders in gelegen: hij wordt een toonaangevend auteur met zijn « petits sketches ». De verteller tracht dit fenomeen te verklaren. Onder anderen denkt hij aan een “fysiologische” ommezwaai die van de lompe botterik een “schone slaapster” heeft gemaakt (IV 184). De verteller geeft toe dat hij zich kan hebben vergist en komt tot het inzicht dat blijkbaar “misschien wel de mooiste kunstwerken van onze tijd hun oorsprong

vinden in een geregeld verblijf op de renbaan of in de *grands cafés*” (IV 186).

Men heeft modellen gezocht voor deze Octave onder wie Jean Cocteau, maar hij is natuurlijk allereerst een dubbelganger van Marcel (het neefje van « tante Octave », zoals de beroemde tante Léonie ook wel genoemd wordt, naar haar overleden man). Het laatste optreden van Octave in de roman toont ons een auteur die rivaliseert met de *ballets russes* van Djagilev en die zich helemaal aan zijn oeuvre wijdt, terwijl zijn ziekte hem dwingt thuis te blijven en hij alleen nog voor “enige ontspanning” mensen ontvangt (we herkennen Proust in zijn latere levensperiode).

Een van de merkwaardigste passages betreffende Octave gaat over de herinnering, centraal thema bij Proust, dat hier op een specifieke wijze naar voren komt:

Een van de prominente figuren in die salon was Dans les choux, die zich ondanks zijn voorliefde voor sport had laten afkeuren. Ik zag hem nu zozeer als de schrijver van een schitterend oeuvre waar ik voortdurend aan dacht, dat ik alleen wanneer ik bij toeval de band legde tussen twee reeksen herinneringen, bedacht dat hij ook degene was die het vertrek van Albertine had veroorzaakt. Trouwens die dwarsverbinding liep wat betreft de resten van herinneringen aan Albertine uit op een dood spoor van jaren her. Want ik dacht nooit meer aan haar. Die herinneringen gingen een richting uit die ik nooit meer insloeg. Het werk van Dans les choux daarentegen was recent en dat spoor volgden mijn herinneringen voortdurend. (IV 309)

Voor Marcel luidt de boodschap: scheppend kunstenaarschap overwint elke rouw, maar tegelijkertijd worden de resten (“reliques” in het Frans, met een religieuze ondertoon) juist in genoemde “dwarsverbinding” tussen herinneringen wel weer gezegd.

Terug naar Koenig nu. Hij schrijft over Octave een roman van 210 pagina’s en er is dus sprake van amplificatie. De citaten (in cursief) leggen de nadruk op de dandy-achtige aspecten. Octave zal bij Koenig nooit tot een scheppend kunstenaar uitgroeien. Kunst speelt hier meer een rol in de persoonlijke relaties zoals die met de vader van Octave:

Voor Octave was dat kunstwerk iets zo intiems, iets dat zo zeer leefde binnen zijn geheimste innerlijk, dat hij er nooit over zou kunnen praten zoals zijn vader voor

wie kunst hetzelfde betekende als mooie auto's voor Octave. (61)

Bij Proust kunnen we lezen:

Voor Octave was kunst waarschijnlijk iets zo intiem, iets dat zo zeer leefde binnen zijn geheimste innerlijk, dat hij er nooit over zou kunnen praten zoals Saint-Loup bijvoorbeeld voor wie kunst hetzelfde betekende als een rijtuig met paarden voor Octave. (IV 186)

In zijn proloog schrijft Koenig met betrekking tot de citaten: "Soms zijn ze enigszins aangepast aan de context om bijvoorbeeld anachronismen te voorkomen." De vervanging van de vriend door de vader hier gaat duidelijk verder vooral omdat het schilderij dat die vader ('el Torero') verwerft een doek van Goya betreft, "Saturno devorando a un hijo".

Een andere intimiteit schemert zo door. De dandy van Proust is wellicht ontleend aan het personage van Octave in de *Confessions d'un enfant du siècle* van Musset. Bij Koenig is er ook sprake van een "geheime verwonding" die zijn seksualiteit betreft en die eerder doet denken aan Octave, de held uit *Armance* van Stendhal, op wiens impotentie ook op die wijze wordt gezinspeeld. Voor Koenigs Octave zou Elise, de dochter van de « koning van de parfums », (als een soort Madeleine[iv]) dit gemis moeten opheffen. Zij wil voortdurend verrast worden, en Octave voelt maar al te goed dat hij als een « impuissant dévot » steeds tekort schiet (56).

Na de openingshoofdstukken over de kinderjaren en de tijd op school, volgen er vier gedeelten over zijn relatie met Elise, tekens gemarkeerd door de angst verlaten te worden. Wanneer het over zijn prestaties in het schermen gaat doemt de voornaamste rivaal op in de persoon van Louis Roger wiens superioriteit hij erkennen moet. Vervolgens opent de relatie met Camille een venster op de Oudheid (« Octave versloeg Marc-Antoine zoals eertijds het gevecht tussen de twee erfgenamen van Caesar was afgelopen », 108), maar ook deze relatie brengt geen vervulling. Steeds overvloediger wordt dan het arsenaal aan personages en gebeurtenissen zonder echter het existentiële gemis te kunnen opheffen.

Het volgende hoofdstuk speelt op de renbaan en Octave wint daar een belangrijke prijs vooral door zijn perfecte samenwerking met zijn paard. Na afloop onderwerpt hij Elise op soortgelijke wijze. Het hoogtepunt van hun relatie vindt plaats in Venetië waar Elise zich in dezelfde Fortuny-gewaden kleedt waar Proust

zo dol op is. Het Canal Grande en het Casino vormen het decor voor hun omzwervingen, maar Octave ontkomt er niet aan hallucinaties waarin een bedreigende moederfiguur opduikt. In werkelijkheid gaat het om beelden van Botero die zijn uitgesteld op de kades: “Een kolossale vrouw, donker en lekker, zo groot als de reus die Octave verslond [die van Goya], wellicht zijn nachtelijke gezellin” (170).

De zes etappes van Octaves ‘éducation sentimentale’ in Koenigs tekst zijn in feite een flashback bij de proloog die door de epiloog wordt hernomen in een cyclische beweging die ook weer aan de *Recherche* doet denken.

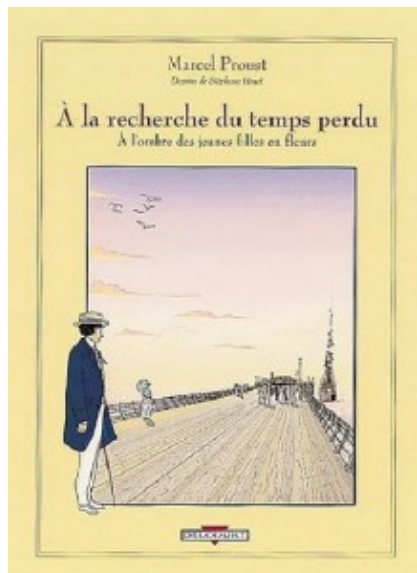
In het begin loopt men over het strand waar in de epiloog Elise zich aan de rivaal van Octave overgeeft tijdens een soort archaische rite waarbij het strand in een kathedraal verandert. Proust vergelijkt eveneens de *Recherche* met een kathedraal en ook bij Koenig wordt de artistieke dimensie in het portret van Octave zo ingevuld. De kathedraal waar het hier om gaat is die van Antwerpen. De seksuele scène op het strand smelt op fantastische wijze samen met een uitvoering van *la Forza del Destino* tussen de doeken van Rubens die in die kathedraal hangen. De geëxalteerde dirigent, van der Voort, overleeft de climax van dit tijdloze *drama* niet. Kunst verbeeldt dood, geweld en genot waarna Octave achterblijft in zijn verlatenheid.

Postmoderne barokelementen waar pastiche en kitch zich verstrengelen vormen een opzichtige oppervlakte van de tekst waaronder echter modernistische motieven krachtig doorklinken: identiteitscrisis, de geboorte van het kunstwerk, de spiegeling van de autonome tekst. De metamorfose kan zo worden gedefinieerd: Octave is tot een muzikaal octaaf geworden: de acht etappes van zijn omzwervingen zijn uitgemond in de apotheose van de “octave supérieure”. Het hoogtepunt is ook een verstening, een doodssculptuur, zoals bij Verdi in *la Forza del Destino*, of zoals in het laatste gedeelte van de *Recherche* (het ‘bal de têtes’ waar de Proustiaanse personages in een soort fantomen veranderen). De ‘held’ gaat bij Koenig ten onder, maar de kunst zegeviert. Wat is er romantischer, postromantischer, modernistischer?

Gaspard van de Nacht (zoals het hoogromantische cultboek van Aloysius Bertrand heet) die met de naam van zijn moeder (Anne-Marie Koenig) signeert, is wellicht ook de *koning* uit het oosten die Christus komt bewieroken. De mysterieuze Octave uit de *Recherche* is in zijn ongrijpbaarheid een dubbelganger van de

auteur en die andere Octave die twintig jaar oud was volgens de titel staat ook heel dicht bij de schrijver van een nieuwe generatie.

Proust verstript



Stephane Heuet

Ook in andere media is de *Recherche* als uitgangspunt gebruikt. Vele schilders maakten illustraties (bijvoorbeeld zeer aansprekende Van Dongens) en als verfilmingen zijn vooral *Un Amour de Swann* van Volker Schlöndorff en *Le temps retrouvé* van Raoul Ruiz bekend. Chantal Akerman breidt in *La Captive* voort op het verhaal rond Albertine en verder zijn de scenario's van Visconti en vooral van Pinter interessant (deze laatste inspireerde ook ten zeerste Guy Cassiers voor zijn toneelbewerking bij het Ro-Theater)[v]. Ook het ballet "Les Intermittences du coeur" van Roland Petit uit 2007 dient vermeld te worden.

Net als film heeft het stripverhaal steeds een nauwe band gehad met de 'grote literaire' teksten. Vaak ging het daarbij erom die teksten voor een groter publiek toegankelijk te maken. Dat is ook een van de beweegredenen van Stéphane Heuet die tot nu toe "Combray", "A l'ombre des jeunes filles en fleurs" (twee delen) en "Un amour de Swann" (twee delen) bewerkte. Deze albums werden ook in het Nederlands vertaald en verschenen bij uitgeverij Atlas.

De vormgeving van de albums is traditioneel (*Combray* telt 72 pagina's van 32 bij 23 cm; de andere delen 48 pagina's van hetzelfde formaat). Het kader van de buitenkant is klassiek, monumentaal, met de gelige kleurstelling van oude foto's.

Het lijkt op lijsttoneel waar verschillende omlijningen de scène inkaderen. Zo wordt de monumentale aard van de *Recherche* benadrukt maar ook de theatrale dimensie van het werk. Op de grens van de kaders begeleidt telkens een afgebeeld personage de overgang. Bij *Combray* is dat de verteller die de lezer vergezelt naar de wereld van het kind. Deze nadruk op de constructie is meteen heel modernistisch van aard.

Bij *Les Jeunes Filles 1* wordt de volwassen verteller die de belevissen aan zee van de jongeman in het boek gaat verhalen geplaatst op een lange pier waarvan het perspectief de vluchtlijn van de herinneringen lijkt aan te geven.

In *Les Jeunes Filles 2* combineert de omslag twee belangrijke gebeurtenissen: enerzijds het bezoek aan het atelier van de schilder Elstir, die een belangrijk voorbeeld zal zijn als kunstenaar, en anderzijds het verschijnen van de sportieve Albertine. Het spel met de kaders (en dus met de conventies van het stripverhaal) is hier geraffineerd: we zien een atelier waar de zeegezichten van Elstir hangen terwijl hij zelf net bezig is een zonsopgang boven zee te schilderen. Albertine duikt op in het kader van het raam, op één lijn met de jonge bezoeker aan het andere uiteinde van het atelier. Maar deze laatste zit in feite half buiten het beeld op een krukje en houdt een portret uit een andere periode van Elstir in de hand (Odette, de latere Madame Swann, als actrice). Elstir is de schilder van picturale metamorfoses tussen land en zee: naar die kunst van de metafoor gaat de jongeman toegroeien waarbij hij de liefdesrelaties achter zich zal laten. Met Albertine verkeerde hij eigenlijk nooit in hetzelfde kader. Deze allegorische uitbeelding strookt heel goed met de modernistische dimensie van de *Recherche*.

Un amour de Swann tenslotte toont ons Swann die het kader in/uitstapt dat door het huis van Odette wordt aangereikt, een kader waarbinnen schaduwen een ander koppel laten zien. Men kan het beschouwen als hallucinaties van Swann die zijn rivaal daar projecteert terwijl hijzelf door dat kader buitengesloten wordt. Zo vertelt de kaft al de kern van het verhaal in een soort 'mise en abyme', sinds Gide een modernistisch principe bij uitstek. Op de cover van *Swann 2* vliedt in een soortgelijke spiegeling Odette henen, ongrijpbaar zoals vrouwen nu eenmaal ongrijpbaar zijn.

De paratekstuele aspecten wijzen op een hoogst gestructureerde aanpak. Dit is ook het geval voor de globale opzet: het doel is in dienst te staan van de Proustiaanse tekst. Dit komt allereerst naar voren in de citaten. Elke pagina staat

er vol mee en ze bevinden zich in duidelijk afgebakende vakken met een specifieke kleur (eigeel). Het album wordt zo een soort *condensé* van de *Recherche*, een opeenvolging van kernpassages waarbij ook de stijl hernomen wordt (met lange series adjectiva bijvoorbeeld). Wanneer de lengte in de tijd als hoofdkenmerk van het werk van Proust zo verdwijnt, wordt dit in zekere mate gecompenseerd door een goed gedoseerd gebruik van ritme en herhalingen. Met name het feit dat de *Recherche* is opgebouwd rond een aantal kernscènes wordt in de stripversie benadrukt. Vooral de scènes met een sterk toneelkarakter zijn in de meerderheid. Het eerste album van de *Jeunes Filles* is zo als volgt opgebouwd: de aankomst in Balbec; de intrek in het Grand Hôtel; de ontmoeting met Mademoiselle de Stermaria (object van één van de liefdesprojecties van Marcel); de kennismaking met madame de Villeparisis (oude adel en vriendin van grootmoeder die Marcel begeleidt); uitstapjes; Saint-Loup arriveert (de vriend bij uitstek); grollen van Bloch (een Joodse kameraad); eerste contacten met Charlus (de oudere homoseksueel); het verschijnen van de bloemenmeisjes (Albertine en haar vriendinnen). De gebeurtenissen betreffen vooral personen en zetten zo de deur open voor psychologische bespiegelingen en het werken met meerdere perspectieven, modernistische principes bij uitstek. Het herhalende karakter van Prousts tekst vindt zijn natuurlijke weerslag in de identieke weergave via simpele lijnen en trekken van de personages bij Heuet. In zekere zin kan dit corresponderen met de bedoeling van Proust: veranderingen grijpen plotseling en onverwacht plaats. Maar de karakterisering van de personages vertoont wel een behoorlijke simplificatie.

Het personage staat doorgaans centraal in het stripverhaal en heeft een repetitief karakter. De herhaling in gedragingen en de terugkeer van personages zijn ook heel belangrijk voor Proust. Voor de tekeningen van Heuet heeft Marie-Hélène Gobin opgemerkt dat de jonge Marcel sterk aan Kuifje doet denken en dat Françoise, de trouwe huishoudster, lijkt op Bécassine, een ander traditionele Franse stripfiguur.

Die conclusies kunnen worden doorgetrokken naar onder anderen Albertine, Charlus, Saint-Loup, de Verdurins, dokter Cottard of Swann. Tekeningen zoals bij Hergé met duidelijk afgebakende figuren en scherpe contouren, voorzien van slechts enkele kenmerkende trekken beantwoorden aan een eerste visie van Proust - zoals de jonge Marcel de wereld in eerste instantie bekijkt.

Maar bij Proust wordt het beeld al snel gecompliceerder: de bijfiguren behouden

weliswaar 'levenslang' hun stereotype verschijning (en Heuet profiteert daarvan), maar de hoofdrolspelers ondergaan vele veranderingen en zijn ook geregeld omgeven door een waas van geheimzinnigheid. Bij sommige personages is de reden van hun veelzijdige verschijningsvormen gelegen in de uiteenlopende instellingen waarmee men (en allereerst hier natuurlijk de verteller) de ander bekijkt met een blik gevoed door het verlangen; bij anderen (zoals Octave, maar ook Elstir en Vinteuil, de schilder en de componist) ligt het aan het feit dat ze als kunstenaar een belangrijke evolutie ondergaan

Heuet heeft er niet naar gestreefd om deze tweede dimensie weer te geven en een bescheiden poging in die richting bij het portret van Albertine is niet erg overtuigend. Een dansend vlekje kan maar heel gedeeltelijk de altijd wegvluchtende en ongrijpbare natuur van de geliefde aanduiden.

Marcel is het meest complexe personage van allemaal te meer omdat hij als vertellende instantie zoveel verschillende verschijningsvormen van de "ik" bijeenbrengt. Marcel is het knaapje in matrozenpak, hij is ook de nieuwsgierige, wat bangelijke adolescent, en verder de teleurgestelde man van de wereld maar ook de schrijver die helemaal in zijn werk opgaat. Hij is dat allemaal tegelijkertijd, want hij zoekt zichzelf, zijn eigen tijd en zijn roeping, een roeping die samenvalt met ons leesproces.

De *Recherche* van Heuet is daarom in zekere zin trouw aan de tekst van Proust, maar in een afgezwakte versie die (noodzakelijkerwijs ?) de verschrikking en de zaligheid van dat steeds weer verliezen van zichzelf uit de weg gaat.

Semantische ketens en verbanden

In zijn studie van de 'bande dessinée' legt Thierry Groensteen terecht de nadruk op het belang van de macrostructuur waar de microstructuur van afhankelijk is, en hij onderstreept de rol van de combinaties (de « arthrologie », verbindingen tussen verschillende niveaus) als ook de vorming van semantische ketens (de terugkeer van bepaalde elementen als refrein of echo). De lezer brengt die verbindingen tot stand en vult de afstand tussen de afbeeldingen zo op. Voor wat betreft de relatie tussen de tekst van Proust en het stripverhaal zou het essentieel zijn een goede formule te vinden voor de o zo belangrijke vorming van ketens in de *Recherche*.

Herhaling is bij hem differentie. De terugkeer van het identieke is de utopie van

het buitentijdelijke. De semantische keten heeft ook artistieke waarde: wat in de mensen uiteenvalt en verbreekt kan in het kunstwerk samenklonteren. De verschillende verschijningen van Swann, de omvorming van Elstir, Odette die evolueert van Miss Sacripant tot madame Swann, Albertine de ongrijpbare, de 'ik' die zich over zichzelf blijft verwonderen: bij Heuet verhindert het eendimensionale karakter een weergave van deze constante verschuivingen en onzekerheden. Anderzijds is er wel geregeld sprake van een creatieve zoektocht om de mogelijkheden van de vormgeving zo goed mogelijk te exploiteren.

Combray, het eerste album uit de serie, volgt vrij trouw de tekst van Proust. Het familieleven in Combray met de bezoeken van Swann, met oom Adolphe, Françoise en de allegorische keukenmeid, de « Charité van Giotto », wordt genoemd; het lezen in de tuin, de wandelingen, de ontdekking van de schrijver Bergotte, de voyeuristische scènes in Montjouvain en het 'onfatsoenlijke' gebaar dat Gilberte, de dochter van Swann naar Marcel maakt, zijn enkele van de verwachte etappes. En wat gebeurt er met de beroemde madeleine die het herinneringsproces aanzwengelt?

We kunnen concluderen dat de beweging die gepaard gaat met het opkomen van de herinneringen de mogelijkheden van het beeldverhaal uitbuit. Wanneer het stripverhaal allereerst horizontaal en via sequenties voortgaat, is er toch ook sprake van een belangrijke verticale beweging: men 'leest' de pagina van boven naar beneden; maar deze verticale dimensie kan ook anderszins worden geëxploiteerd om dieptewerking te bereiken. Malcolm Bowy toont aan dat de verticaliteit behalve zijn rol als antropologische en mythologische dimensie in de 19^e eeuw ook zijn beslag krijgt in de paradigma's van de toenmalige wetenschap (archeologie, historiografie, filosofie). Deze invulling van de verticaliteit valt ook overal bij Proust terug te vinden.

Sleutelmomenten zijn bijvoorbeeld de beschrijving van de klokkentoren van Combray, het aanbreken van de dag, het naar boven gaan naar de slaapkamer of het afdalen in onderaardse ruimtes. Een moment dat bij uitstek met verticaliteit verbonden wordt is wanneer de herinneringen 'opstijgen'. Het stripverhaal kan op eigen wijze deze verticaliteit vormgeven. Bij Heuet treft men diverse voorbeelden aan van deze plastische dimensie: het naar boven gaan als inleiding op het drama van het naar bed gaan (13); de beelden van de kerktoren (22), het afdalen in de crypte (21) of het kijken naar de regen van boven af. Vaak zijn het panorama-

achtige gezichten, van boven gezien, die de verticaliteit aangeven: bijvoorbeeld op pagina 5 waar de familie van bovenaf wordt gezien als hechte eenheid of wanneer de besloten wereld van het dorpje uit de hoogte wordt bekeken (45).

Bij de madeleine-scène wordt de materialisatie van het verleden ook zo vorm gegeven. Op pagina 14 herkennen we de winters aangeklede figuur van de voorpagina die zo aankondigt dat er iets belangrijks gaat komen. Hij gaat bij 'maman' naar binnen en krijgt zijn thee met koekie. Van het lepeltje dat in de lucht lijkt te zweven beginnen weldoende dampen op te stijgen, terwijl de werkelijkheid van de theepot vervaagt en de tekst de ruimte gaat opeisen. Het afdalen langs de pagina wordt uiteindelijk omgedraaid omdat het laatste plaatje boven naar de volgende pagina 'reist' op het geurende wolkje dat dan overgaat in de haarlok van de extatische genieter.

De bijbehorende monoloog slingert zich over het gezicht via de plooiën van de wangen en het voorhoofd. Het recitatief dat boven aan de pagina begint met de woorden "wat diep in mij klopt" eindigt vreemd genoeg beneden aan de bladzijde als volgt "zal de herinnering tot aan het oppervlak van mijn heldere bewustzijn kunnen komen?" Men bemerkt dat de opeenvolging van de tekst en de iconische verticaliteit met elkaar rivaliseren. Dat is een epistemologische en een ideologische rivaliteit, maar vooral hun technische en materiële weerslag. Het modernisme weerspiegelt immers allereerst de historische en wetenschappelijke overgang tussen verticale (theo-teleologische) systemen en horizontale (technisch-immanentistische) modellen. Dan kunnen we de pagina wel omslaan om een eerste plaatje te ontdekken dat zich over de volle hoogte van de pagina uitstrekt: via tafellaken, theepot, kop, Marcel in trance, slierten geurige theedampen en opnieuw de tekst "Dag tante Léonie", komen we bij een goudkleurige hemel aan die dus niet naar buiten verwijst maar naar het universum van de tekst.

Na een stuk tekst komen we dan op een volle pagina die het dorp toont in een sprookjesdecor, met meidoorn en waterlelies omzoomd, en waar een krans van huizen de Sint Hilarius kerk omringt. De verbinding wordt expliciet gelegd door wolkenbanden die vanuit de kop van de pagina afkomstig zijn. Het recitatief staat als een soort wettekst boven het idyllische beeld van het dorpje en de pseudo-tekstbellen die opstijgen vanuit de theekop profiteren van de open ruimte en zeilen gracieus naar de wolken met als belofte het vervolg van het verhaal. Het dorp ademt met dit beeld harmonie, eenheid en geborgenheid uit. Eenzelfde soort geluksstemming gaat uit van pagina 27 waar een stralende Françoise een tafel vol

lekker eten presenteert.

In *À l'ombre des jeunes filles en fleurs* 1 wordt de ruimte breed uitgemeten. Vooral het Grand Hôtel in Balbec geeft de tekenaar de gelegenheid om uit te pakken. Op pagina 13 zien we hoe de grootse raampartij het strand domineert: van daarboven beheerst men de wereld! De dubbele pagina 20-21 maakt het mogelijk 's avonds rondom het grote gebouw te kijken, dan de eetzaal binnen te gaan met de geprivilegeerde gasten en vervolgens een meewarige blik te werpen op de dorpelingen die zich voor het grote raam aan hen vergapen. Het stripverhaal werkt met compartimenten en buit deze relatie uit. Zo bij het Grand Hôtel dat met zijn diverse locaties functioneert als draaischijf voor de opeenvolgende episodes en als ontmoetingsplaats voor de meest uiteenlopende personages. Voor Marcel is het hotel overigens allereerst een onbekende plaats waar zijn gewoontes hem wreed in de steek laten. Zijn kamer, doordrongen met de gehate geur van vetiver, bevindt zich op pagina 10 aan het eind van een angstaanjagend steile trap en slaat in al zijn enge beklemming op hol. Dan zien we de jongen van bovenaf in zijn bed liggen, verloren in een vijandig universum zonder houvast. De andere kant van deze dubbele pagina laat op specifieke wijze een contrasterend element naar voren komen zoals Proust die graag op zijn manier schetst. De volgende morgen gaat namelijk het raam open boven "de naakte zee" en de hele ruimte wordt dan gevuld met wind en wolken, rechtstreeks en ook in de ramen gespiegeld. Zee en land vermengen zich zoals in de schilderijen van Elstir en deze esthetische ervaring brengt redding. Heuet profiteert van de ruimte die de tekenaar ter beschikking staat, maar hij doet dit door tegenstellingen uit te werken (en niet door bijvoorbeeld een doolhof te creëren), en daarmee treedt hij resoluut in het voetspoor van de modernisten.

Een ander voorbeeld waar Heuet Proust imiteert treft men aan in het intermediale spel met de schilderkunst. Hij beeldt het portret van Zephora door Botticelli, waar de verliefde Swann zijn Odette in ziet, natuurgetrouw af en introduceert ook andere doeken in huize Swann; tegenover de striptekeningen fascineren deze 'realistische' schilderijen als echter dan echt, en dit geeft op wel heel bijzondere wijze een invulling aan het fetisjisme van Swann.

Liefde en kunst komen ook nog op andere manieren bij elkaar in het verhaal van Swann. Daarbij speelt vooral de sonate van de componist Vinteuil een belangrijke rol als "volkslied" van de liefdesrelatie met Odette. Een dubbele pagina 18-19 biedt alle ruimte om de muziek visueel weer te geven. Het resultaat is

meervoudig gelaagd: tekstcitaten, beelden van de luisterende Swann en een achtergrond met een meer in de bergen alsmede een rozentuin met drie verlichte ramen daarachter, vormen een collage van boven en tussen elkaar geprojecteerde lagen. Aan de bovenkant van dat landschap hangen linten met muzieknoden erop die zweven als een bruidssluier. Nog verder daarboven bevinden zich de twee muziekinstrumenten (viool en piano). Aan twee zijden gaan de muziekbalken even over het kader heen en zorgen zo voor een soort continuïteit die harmonieert met de aandacht van Proust voor esthetische fluiditeit welke ook het levende water van het meer weergeeft. De artistieke synesthesie die hier oplicht verwijst naar het belang van dit motief in de *Recherche*, nauw verbonden met de autonomie van het kunstwerk.

Ook in de episode rond de “catleyas” gaat het om de visualisatie van de gevoelens van Swann in een soort vreugde-explosie na een eerste periode van angst om Odette te verliezen (33). Een suggestieve passage gaat vooraf aan meer expliciete liefdesbetuigingen tijdens hun tocht per rijtuig door Parijs (waar men Emma Bovary op de achtergrond vermoedt). Het erotische gehalte van die beelden is nogal mager en het lijkt alsof de kunstenaar op zijn eigen manier hier wat aan heeft willen doen. Hij neemt eerst uitgebreid zijn toevlucht tot schetsen van Watteau waar Proust ook zijdelings gewag van maakt als hij ze vergelijkt met de uitdrukkingen op het gezicht van Odette wanneer ze lacht. Als uitdrukking van veranderlijkheid is deze visualisatie zeker interessant. Maar het beeld dat heel kenmerkend voor Heuet is en dat de serie afsluit beslaat vervolgens bijna de hele pagina 37. Odette ligt languit op de divan met rondom hoge boekenkasten vanwaar Swann op haar neerkijkt. Het is volstrekt duidelijk dat zij geen ‘boekenvrouw’ is, maar wel volledig een ‘vrouw uit een boek’. “À suivre” sluit dan de tekst van dit album af waar echter de voornaamste semantische keten eindigt met een laatste plaatje van een catleya waaruit in stippellijn naar de toekomst gerichte geuren opstijgen.

De hechte structuur en de frequente verwijzingen naar de eigen kunstvorm geven een uitermate modernistisch air aan deze creatie uit het universum van de stripverhalen dat vaker als laboratorium voor postmoderne tendensen kan worden aangemerkt.

Dat tenslotte deze strips niet alleen door Proustkenners op prijs worden gesteld, maar dat ze ook een commercieel succes zijn geworden, is natuurlijk te danken aan de faam van de brontekst en aan het vakmanschap van Heuet, maar wellicht

dat de hang van het publiek naar modernistische (of retro-moderne) artistieke de doorslag heeft gegeven.

NOTEN

[i] Zie Houppermans, 1987.

[ii] Cf het beroemde portret van Proust door Jacques-Émile Blanche.

[iii] Ik verwijs naar de Pléiade-editie van de *Recherche* uitgegeven Jean-Yves Tadié (Parijs, 1987); vertalingen uit het Frans in dit artikel zijn van mijn hand.

[iv] De 'petite madeleine' is de geurige gangmaker bij uitstek op het pad der herinneringen; maar Proust schrijft Madeleine met hoofdletter en naast andere associaties kan men dan denken aan het bijbelse geuroffer van Marie- Madeleine (Maria Magdalena).

[v] Zie Houppermans, 2007.

Bibliografie

Bowie, Malcolm, *Freud, Proust and Lacan, Theory as Fiction*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.

Brakman, Willem, *Vrij uitzicht*, Amsterdam, Querido, 2001.

Gobin, Marie-Hélène, *Proust et la bd? Que dira Baudelaire ; étude sémiotique*, Éditions Connaissances et Savoirs, 2006.

Groensteen, Thierry, *Système de la bande dessinée*, Paris, PUF, 1999.

Houppermans, Sjef, "Subject en intertekst" in *Spiegel der Letteren*, no 1-2, Leuven, 1987, 43-52.

Houppermans, Sjef, *Marcel Proust constructiviste*, Amsterdam, Rodopi, 2007.

Koenig, Gaspard, *Octave avait 20 ans*, Paris, Grasset, 2004.

Proust, Marcel, *A la recherche du temps perdu*, 4 delen, Paris, Gallimard, 1987 (la Pléiade).

Heuet, Stéphane Stripversie van de *Recherche*, 5 delen verschenen, Paris, Delcourt, 1998-2008 (Nederlandse vertaling bij uitgeverij Atlas).

Dit essay is verschenen in de bundel:

[Jan Baetens, Sjef Houppermans, Arthur Langeveld en Peter Liebrecht \(red.\) - De erfenis van het Modernisme. Modernisme\(n\) in de Europese Letterkunde - Deel 4.](#)

Rozenberg 2010 - 978 90 3610 214 8

The Return of the Underground Retail Cannabis Market?



Attitudes of Dutch coffeeshop owners and cannabis users to the proposed 'cannabis ID' and the consequences they expect.

ABSTRACT

The sale of cannabis to persons aged 18 or older is permitted in the Netherlands under certain conditions in commercial establishments called coffeeshops. The present Dutch government has proposed that access to coffeeshops be restricted to persons holding a cannabis ID, a mandatory membership card known colloquially as a 'weed pass' (wietpas). Recent interviews with 66 Amsterdam coffeeshop owners reveal that they expect mainly detrimental effects from the proposed measure. In particular, they predict customer resistance to compulsory registration, the discriminatory exclusion of tourists and other non-members, and a resurgence of cannabis street dealing. Two surveys of cannabis users (in a local sample of 1214 Amsterdam coffeeshop customers and a nationwide sample of 1049 last-month users) confirmed that many, but not all, users would oppose registration. The majority of respondents intended to look for other suppliers or to grow their own marijuana if the cannabis ID becomes law. Surprisingly, about one

in ten said they would stop smoking cannabis.

Introduction

Wide differences exist between Western countries in terms of national cannabis policies (MacCoun & Reuter, 2002; Decorte et al., 2011; EMCDDA, 2010). In the Netherlands, cannabis is officially an illicit drug, but the retail cannabis market has uniquely been decriminalised by measures providing for the legal toleration of hashish and marijuana sales to consumers via commercial venues known as *coffeeshops* (Box I). Most coffeeshops are cafés, but some function more as take-away shops, where cannabis can be bought but not consumed.

Box I - Coffeeshops and Dutch cannabis legislation

The first Dutch drug law dates from nearly a century ago: the Opium Act of 1919. The import and export of cannabis was added to the act in 1928; possession, manufacture and sale became offences in 1953. The statutory decriminalisation of cannabis took place in 1976. De facto decriminalisation had set in earlier, as local authorities began tolerating 'house dealers' in youth centres in the early 1970s. Experiments with this approach were formalised in the revised Opium Act of 1976. It distinguishes between Schedule I drugs (such as heroin and cocaine), seen as posing an 'unacceptable' risk, and Schedule II substances (mainly cannabis products), which carry lower official penalties.

The legal basis for coffeeshops had been laid by the Dutch government when it decriminalised cannabis in 1976. Latitude was created for sales of small amounts of cannabis to consumers (though selling remained officially illegal), on the crucial condition that the sale of cannabis be strictly separated from markets for hard drugs. Coffeeshops were one result of the deriminalisation process, albeit not exactly what policymakers had envisaged. A series of later court decisions effectively subsumed coffeeshops under existing legislation.

Since the 1960s, the Dutch retail market for cannabis has gone through different stages, originating in the sale of cannabis in underground markets. During the 1970s, sales shifted to tolerated 'house dealers' in youth clubs and nightspots, and coffeeshops took over the market in the 1980s (Jansen, 1991; Korf, 2002). The number of coffeeshops expanded dramatically during the 1980s, peaking in the mid-1990s at about 1,500 throughout the country (Bieleman & Goeree, 2001). A new phase then ensued, and the number began to diminish. Although coffeeshops must meet nationally defined criteria (Box II), policy modifications in

1996 gave local governments the right to decide whether or not to authorise coffeeshops within their jurisdictions; they may now close down or ban coffeeshops, even if these do not violate national criteria. In the wake of that policy change, many municipalities decided to close down all existing coffeeshops or limit their number. By 1999, the number of coffeeshops in the country had almost halved to 846. The downward trend continued, and the most recent national figures reported 666 coffeeshops by the end of 2009; 340 (77.1%) of the then 441 municipalities had decided not to allow any coffeeshops at all (Bieleman & Nijkamp, 2010).

Box II - National guidelines for coffeeshops

Official national Guidelines for Investigation and Prosecution came into force in 1979. They stipulated that the retail sale of cannabis to consumers may be tolerated, provided that certain criteria were met: no advertising, no hard drugs, no nuisance and no young clientele (later defined in 1996 as under age 18). More recently, additional criteria were formulated: no large quantities (maximum of 5 grams of cannabis per client per transaction and per day; maximum of 500 grams of cannabis stock in coffeeshop at any one time); and no alcohol served on premises.

The newest criterion specifies minimum distances between coffeeshops and secondary schools. According to most current plans being discussed by the government, a nationwide minimum distance of 350 meters would be set, but the Parliament is still deliberating on this and other deterrent measures.

In recent years, the Dutch political agenda on coffeeshop policy has predominantly focused on issues involving the wholesale supply chains to coffeeshops (the 'back door problem'; Korf, 2011) and on the pull exercised by coffeeshops in border areas on customers from neighbouring countries, which is a source of considerable nuisance. In an attempt to combat the latter problem, the national government has proposed mandatory club membership for coffeeshop customers. This would make all coffeeshops into private clubs accessible only to residents of the Netherlands aged 18 or older who have been issued a cannabis ID, a membership card meanwhile colloquially known as the 'weed pass'. Persons wishing to patronise coffeeshops must register to do so, and this is intended to have a strong deterrent effect on cannabis users living in neighbouring countries (notably Germany, Belgium and France). Perhaps the most crucial question in terms of legal feasibility is whether the Netherlands would be entitled under EU

treaties to exclude other EU citizens in such a way.

The future will tell whether and how the cannabis ID will be introduced. If that should indeed happen, though, what consequences could then be expected for the retail cannabis market? The purpose of this article is to gauge the breadth of support for the cannabis ID among the immediate stakeholders in that market and to assess the potential consequences of the measure.

Amsterdam coffeeshop proprietors and their opinions on the cannabis ID

One third of all Dutch coffeeshops are located in Amsterdam, though only 5% of the country's population lives there. About half of the 222 Amsterdam coffeeshops are found in the city centre, and many attract a substantial number of tourists. Unlike the situation in border towns, the foreign visitors do not come to Amsterdam primarily for coffeeshops. Most stay in the city for several days at least, and coffeeshop customers cause little or no nuisance. Coffeeshops outside the city centre cater mainly to local residents.

In view of the large number of coffeeshops in Amsterdam, whether or not frequented by tourists, the introduction of a cannabis ID could have relatively drastic consequences for such businesses. In the spring of 2011, we therefore conducted face-to-face interviews with 66 coffeeshop owners (or their managers). Their coffeeshops were found all over the city, both in the inner city and in more outlying districts; the sample reliably reflected the variation in Amsterdam coffeeshops in terms of size, number of customers and customer profiles.

Almost nine in ten of the interviewed owners expected the introduction of IDs to have exclusively negative consequences. The rest likewise foresaw mainly detrimental effects but did cite some advantages, such as guaranteed custom. 'Your regular customers will have to register at your coffeeshop and will be allowed to buy their grass or hash only from you. That ensures customer loyalty.' Virtually all respondents listed a range of drawbacks to the proposed system, falling roughly into three categories:

1. The registration and privacy problem

To many coffeeshop owners, it was patently self-evident that the registration system would spark disquiet amongst customers. 'People don't want to be registered for anything, let alone as potheads.' One proprietor with many doctors and lawyers in his clientele pointed to the detriment they might suffer if they

were registered as cannabis users. 'Nobody needs to know how much and how often they smoke. Why would they?' A question many owners were asking is what would be done with the stored data. An additional drawback in this category is the constriction of customers' freedom of choice if they can register for only one coffeeshop.

2. Exclusion of foreign tourists and other non-members

Introduction of cannabis IDs would, according to proprietors, 'exclude tourists from participation', a prospect that caused considerable indignation. 'It's pure discrimination!' and 'Tourists can now buy safe, good-quality cannabis. Who in the hell would want to change that?' Since tourism is a mainstay of the broader Amsterdam economy, the measure might also deal a hard blow to the municipal coffers. Not only foreign tourists, but also shoppers and visiting relatives from other Dutch towns would be prohibited from buying cannabis in Amsterdam. People who only smoke cannabis occasionally would also be stigmatised; even if you only smoke once a year, you would still have to register as a pot smoker.

3. Revival of street dealing

If tourists are banned from coffeeshops, proprietors said, the lively cannabis street trade of decades ago will resurface. Dutch customers who oppose registration will also seek their sustenance elsewhere, and that could well be from street dealers. The illegal market would generate crime and nuisance. Some also foresaw an increase in under-the-counter sales. 'Your customers will still be coming in to buy their joints from you, whether you're a coffeeshop, a pub or a snack bar.' A final objection was an expected black-market trade in cannabis IDs, which would provide tourists and minors with a good alternative means of procuring their drugs.

Two surveys of cannabis users

Directly after our interviews with the coffeeshop owners in the spring of 2011, we conducted a site survey of customers in 59 Amsterdam coffeeshops, similarly dispersed across the city. The 1214 respondents did not constitute a representative sample of all coffeeshop customers in the city. In our recruitment strategy, the more frequent customers had a much higher probability of being interviewed than occasional customers. The sample did provide a reasonably reliable picture of the clientele present in coffeeshops on peak days and at peak hours. By concentrating on peak days (Thursdays, Fridays and Saturdays) and peak hours (3 to 9 pm), we compensated somewhat for the overrepresentation of

frequent or daily customers in the sample. The survey was further confined to customers who spoke sufficient Dutch, which in practice mainly excluded foreign tourists.

Subsequently, from May to mid-July 2011, we conducted a nationwide online survey entitled Sex & Drugs via the website of BNN, a Dutch public broadcasting organisation that targets mainly adolescents and young adults. A total of 3257 persons completed the questionnaire, of whom 1049 had smoked cannabis in the past month (current users). Questions on the cannabis ID were submitted to the latter group only.

The minimum age for entering a coffeeshop is 18. In our Amsterdam coffeeshop survey, the average age in the sample was 32.4, with a peak in the 25-34 age category. In the online survey, not confined to coffeeshop customers, the average age of the current cannabis users was distinctly lower (23.4), peaking in the 18-24 category (figure 1).

Figure 1. Ages of cannabis users

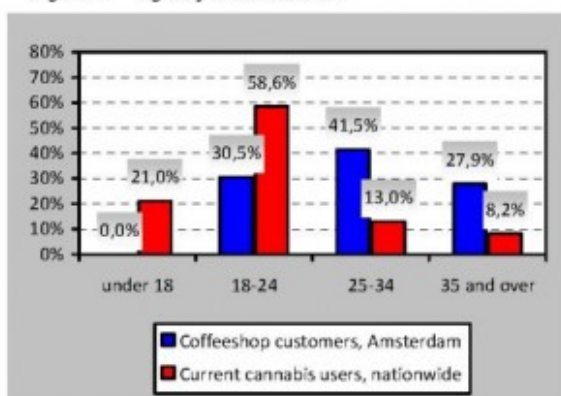


Figure 1 - Ages of Cannabis Users

The samples also differed in gender terms. A small minority of respondents in the coffeeshop survey were female (13.6%), whilst more than half (52.5%) of the current cannabis users nationwide were female. **[i]**

The Amsterdam coffeeshop customers we polled were also far more likely than the online respondents to be daily or near-daily cannabis users (figure 2).

Figure 2. Last month cannabis users

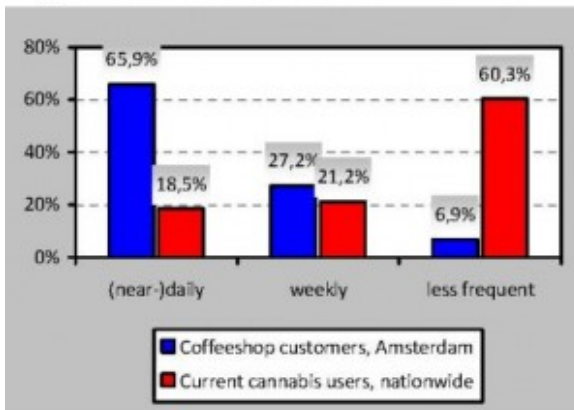


Figure 2. Last Month Cannabis Users

Willingness to register for the cannabis ID

Both in the interviews with Amsterdam coffeeshop customers and in the online nationwide survey, we asked two questions about the proposed cannabis ID. The first was: ‘Imagine that a mandatory cannabis ID has just been introduced. You would then get registered at one coffeeshop and you would only be allowed into that coffeeshop. What would you think about that?’ Respondents could choose from three answer options (see table 1).

Table 1. Attitudes to mandatory registration for the cannabis ID

	Coffeeshop customers Amsterdam	Current cannabis users nationwide
I'd register and get a cannabis ID from a coffeeshop of my choice.	6.3%	5.2%
I'd only register if the ID would allow access to several coffeeshops.	10.3%	20.9%
I'm against registration.	83.4%	73.9%
Total	100%	100%

Table 1. Attitudes to Mandatory Registration for the Cannabis ID

Despite the large differences between the two surveys in terms of age, gender distribution and frequency of cannabis use, only a tiny minority in each survey indicated a willingness to register and obtain a cannabis ID from the coffeeshop of their choice. Slightly more respondents said they would register if the cannabis ID gave access to several coffeeshops of their choice. Large majorities came out against registration in the online survey and, still more strongly, in the Amsterdam customers’ survey. **[ii]**

Perceived consequences of the cannabis ID

We next asked both samples: 'Suppose that the cannabis ID were absolutely restricted to a single coffeeshop. What would you do then?' Out of eight answer options, respondents could choose the one that suited them best (see table 2).

Table 2. - Suppose that the cannabis ID were absolutely restricted to a single coffeeshop. What would you do then?

Table 2. 'Suppose that the cannabis ID were absolutely restricted to a single coffeeshop. What would you do then?'

	Coffeeshop customers Amsterdam	Current cannabis users nationwide
Register at my regular coffeeshop	24.6%	28.8%
Register at a different coffeeshop	7.0%	1.7%
Refuse the ID and get others to buy for me at a coffeeshop	7.9%	13.9%
Refuse the ID and grow my own	13.5%	7.9%
Refuse the ID and buy from a cannabis grower	9.9%	10.8%
Refuse the ID and buy from a non-coffeeshop dealer	21.0%	18.2%
Refuse the ID and have cannabis delivered	5.2%	6.6%
Refuse the ID and stop smoking	11.0%	12.0%
Total	100%	100%

Table 2. Cannabis ID restricted to a single Coffeeshop

Notwithstanding small variations between the surveys on various answers, similar patterns emerged (figure 3).**[iii]**

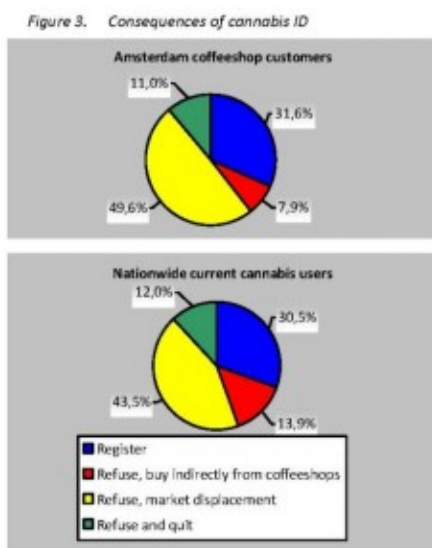


Figure 3. Consequences of

Cannabis ID

The proportion that would now register despite earlier objections grew to just under one third, most of whom would opt for their regular coffeeshop. In contrast to them, a markedly smaller but noteworthy proportion (11%-12%) reported they would shun the ID and stop smoking cannabis should they be obliged to register with and patronise a single coffeeshop only.

The majority reported that they would refuse the cannabis ID and then obtain their cannabis from other sources outside the coffeeshops. Three types of intentions were distinguishable:

Delegating. These respondents would get someone else to go to the coffeeshop for them. Current cannabis users in the nationwide survey were about twice as likely to choose this 'indirect supply from coffeeshops' option as compared to the Amsterdam coffeeshop customers. The difference could be traced mainly to the non-daily users.

Market displacement towards home growing. Nearly one quarter of the Amsterdam coffeeshop customers and one fifth of the current users nationwide said they would grow their own marijuana or buy it from a grower.

Market displacement towards other drug dealers. Over one quarter of respondents in both surveys said they would buy marijuana or hashish in a setting other than coffeeshops (e.g. street settings), from a different source (e.g. a home-based dealer), or through home delivery.

Conclusions and discussion

Amsterdam coffeeshop owners foresee almost no advantages from the introduction of the proposed cannabis ID. They predict that it will compromise the privacy of customers (many of whom are expected to shun registration); that it will impose a discriminatory ban on foreign tourists and other non-residents of the city, which could eventually also have a significant impact on the local economy; and that it will trigger a revival of street dealing in soft drugs, thus weakening the current separation of markets and making hard drugs more easily accessible to cannabis users.

The coffeeshop owners' prediction that many customers will resist the cannabis ID is confirmed by our survey of Amsterdam coffeeshop customers. When informed about the proposed ID, the vast majority of customers spontaneously answered that they would oppose registering to qualify for an ID, as did a substantial majority of current cannabis users throughout the country. Resistance slackened somewhat when respondents were presented with a strict scenario of compulsory registration; almost one in three said they would then register after all. The majority of refusers would opt for growing their own marijuana or buying directly from a cannabis grower, or for purchasing cannabis through other channels than coffeeshops, such as drugs delivery services, home-based dealers or street dealers. Some refusers would get others to go to coffeeshops for them, thus still indirectly patronising the coffeeshops.

Notably, over ten per cent of respondents said they would stop smoking cannabis if the ID becomes law. Coffeeshop owners did not appear to expect any such development, and it is questionable whether those who say they would quit would actually do so. After all, intention is no guarantee for real behavioural change (Ajzen, 1985; Bamberg et al., 2003; Bandura, 1986; De Vries et al., 1998; Prochaska & DiClemente, 1982). Similar uncertainty applies to the prediction – made by coffeeshop owners, customers and surveyed current users alike – that the cannabis supply would shift to the streets and other locations and to home grow.

A limitation to this study is that the surveys were based on non-normative convenience samples. Some caution is therefore warranted as to the generalisability of the reported percentages. That said, there were striking similarities between the two samples both in attitudes to mandatory registration and in the perceived consequences of the cannabis ID, despite differences between the surveys in terms of method (site versus online survey), geographical scope (Amsterdam versus nationwide) and respondent characteristics (age, gender, frequency of cannabis use). Displacement of the retail cannabis market to non-coffeeshop settings, as indicated by both surveys, therefore seems a very real possibility, although it is unclear to what extent and in what ways that might happen.

All in all, our surveys of cannabis users provide empirical evidence in support of fears, as expressed by opponents of the cannabis ID, that it will lead to a resurgence of the underground retail cannabis market and the accompanying

crime and nuisance. Proponents of the ID will undoubtedly be keen to argue in the political debate that introducing the ID will help curb the use of cannabis.

Notes

[i] Women were somewhat overrepresented in the total *Sex & Drugs* sample (55.1% female versus 43.6% male). Males in that sample were slightly more likely to have consumed cannabis in the past month (34.3% versus 30.9%, $p < .05$).

[ii] Some of the current cannabis users in the nationwide online survey were under 18 and hence too young to enter a coffeeshop. Amongst respondents 18 and older, the percentages were similar to those in the overall sample (6.0% and 22.7% would register and 71.8% would refuse; percentages for under-18s were 2.3%, 14.8% and 82.9%).

[iii] Confining ourselves to the nationwide respondents aged 18 or older, virtually the same pattern emerges as in the overall sample: 32.1% would register, 12.9% would refuse and get others to buy for them in a coffeeshop, 43.5% would opt for a non-coffeeshop supplier (market displacement) and 11.5% would refuse and give up smoking (percentages for under-18s were 25.0%, 18.1%, 43.1% en 13.9%).

REFERENCES

- Ajzen, I. (1985). From intentions to actions: *A theory of planned behavior*. In J. Kuhl & J. Beckmann (eds), *Action-Control: From Cognition to Behavior* (pp 11-39). Heidelberg: Springer.
- Bamberg, S., Ajzen, I., & Schmidt, P. (2003). *Choice of travel mode in the theory of planned behavior: The role of past behavior, habit and reasoned action*. *Basic and Applied Social Psychology*, 25(3), 175-187.
- Bandura, A. (1986). *Social Foundations of Thought and Action: A Social Cognitive Theory*. Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- Bieleman, B., & Goeree, P. (2001). *Coffeeshops in Nederland*. Aantallen en gemeentelijk beleid in 2000. Groningen: Intra-val.
- Bieleman, B., & Nijkamp, R. (2010). *Coffeeshops in Nederland 2009*. Aantallen coffeeshops en gemeentelijk beleid 1999-2009. Groningen: Intra-val.
- Decorte, T., Potter, G.R., & Bouchard, M. (eds) (2011). *World Wide Weed. Global Trends in Cannabis Cultivation and Its Control*. Farnham: Ashgate.
- De Vries, H., Dijkstra, M., & Kuhlman, P. (1988). *Self-efficacy: the third factor besides attitude and subjective norm as a predictor of behavioural intentions*. *Health Education*, 3, 273-282.
- EMCDDA (2010). *Annual Report 2010: The State of the Drugs Problem in Europe*.

- Lisbon: European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA).
- Jansen, A.C.M. (1991). *Cannabis in Amsterdam: A Geography of Hashish and Marihuana*. Muiderberg: Coutinho.
- Korf, D. J. (2002). *Dutch coffee shops and trends in cannabis use*. *Addictive Behaviors*, 27(6): 851-866.
- Korf, D.J. (2011). *Marihuana behind and beyond coffeeshops*. In T. Decorte, G.R. Potter & M. Bouchard, (eds), *World Wide Weed. Global Trends in Cannabis Cultivation and Its Control*. Farnham: Ashgate, pp. 181-195.
- MacCoun, R., & Reuter, P. (2002). *The varieties of drug control at the dawn of the twenty-first century*. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 582(4): 7-19.
- Prochaska, J.O., & DiClemente, C.C. (1982). *Transtheoretical therapy: Toward a more integrative model of change*. *Psychotherapy: Theory, Research and Practice*, 19, 276-288.

Published in The Bonger International Bulletin - September 2011

The *Bonger International Bulletin* reports and discusses findings from research studies conducted at the Bonger Institute of Criminology.

Willem Adriaan Bonger (1876-1940) was one of the founding fathers of Dutch criminology and the first professor of sociology and criminology in the Netherlands. He argued that crime is social in origin and is causally linked to economic and social conditions.

[Bonger Institute of Criminology](#)

Faculty of Law, University of Amsterdam

Holland vs The Netherlands