

Rotterdam, Wereldhaven

Stads sociologische aanknopingspunten voor onderzoek naar georganiseerde criminaliteit

Jack Burgers

Intro

Ik ben gevraagd iets te zeggen over Rotterdam als wereldhaven om een achtergrond of kader te schetsen voor het eigenlijk onderwerp van vandaag: georganiseerde criminaliteit en havensteden, of misschien nog wel breder, georganiseerde criminaliteit en mainports. Het centrale idee is, zo heb ik in het programma gelezen, dat de georganiseerde onderwereld in Nederland er niet zozeer op gericht is zich te wortelen in de economische en politieke bovenwereld, maar veel meer louter gebruik wil maken van logistieke voorzieningen en distributiekkanalen.

Ik zal proberen mijn inleiding zoveel mogelijk op dit thema af te stemmen, maar ik moet U wel waarschuwen dat ik geen criminoloog ben, maar een eenvoudig stadssocioloog. Ik zal U dus op zijn best aanknopingspunten voor verdere gedachtevorming en onderzoek kunnen aanreiken.

Ik wil mijn inleiding – ik heb zo'n 20 minuten gekregen van de organisatoren – als volgt opbouwen.

Allereerst wil ik iets zeggen over steden in het algemeen. Meer in het bijzonder zal ik ingaan hoe op dit moment tegen steden aangekeken wordt door sociologen, geografen en ontwerpers. U hoeft niet te schrikken, het wordt geen inleidend college, maar ik zal die dingen aanstippen die voor het onderwerp van vandaag van belang zijn.

In de tweede plaats zal ik nader ingaan op Rotterdam, als havenstad. Meer in het bijzonder is de vraag van belang wat dat eigenlijk betekent, een havenstad te zijn.

Ten slotte zal ik afronden met het nog eens op een rij zetten van wat naar mijn mening de belangrijkste aanknopingspunten zijn voor verder onderzoek en discussie in de vorm van stellingen.

De postindustriële stad: van plaats naar een bundel van stromen

Laat ik beginnen met de meest fundamentele discussie die speelt op het terrein van de stadsstudies: wat moeten we eigenlijk onder een stad verstaan? Dat is een oude vraag op het terrein van de stadsstudies, en dat ligt voor de hand natuurlijk: het antwoord erop legitimeert in zekere zin het terrein van onderzoek.

Maar interessant voor het thema van vandaag is, dat door sommige geleerden de stad steeds meer wordt gezien als een verdichting in de geografische ruimte van netwerken die zijn opgebouwd uit stromen. Die stromen hebben betrekking op geld, informatie, mensen en goederen. Die zienswijze suggereert dat de stad minder moet worden opgevat als een vaste entiteit, die scherp af te grenzen is in de ruimte, maar als een flexibel geheel dat uitdijt en inkrimpt afhankelijk van onder meer het tijdstip van de dag of de nacht. Als we bijvoorbeeld kijken naar het gebied rond het Centraal Station in Rotterdam, het Weena, dan is de dichtheid van mensen overdag vele malen groter dan in de avond en nacht. Alle werkers zijn dan verdwenen. U moet bedenken dat van alle arbeidsplaatsen in Rotterdam – dat geldt trouwens ook voor Amsterdam – voor meer dan de helft wordt bezet door mensen die van buiten komen. Omgekeerd geldt dat er ook veel mensen die in Rotterdam wonen, buiten Rotterdam werken. Maar het gaat niet alleen om mensen die werken. We moeten ook de bezoekers niet uitvlakken. In Rotterdam komen er naar schatting zo'n 12 miljoen bezoekers per jaar. Dat dat cijfer überhaupt bekend is, zegt op zichzelf al iets over het belang dat er aan gehecht wordt. Die bezoekers, zo is althans de redenering die door menig beleidsmaker blind wordt onderschreven, geven een belangrijke injectie aan de lokale economie. In een aantal opzichten zou je zelfs kunnen zeggen dat sommige categorieën *bezoekers* – vgl. mensen die 's zondags komen winkelen in de bekende R'damse 'Koopgoot' – in bepaalde opzichten belangrijker zijn voor de stad – met stad bedoel ik nu even een grote gemeente – dan sommige categorieën *bewoners*. Van sommige bewoners zouden de steden er zelfs wel wat minder willen hebben: werklozen, migranten – hetgeen deels op hetzelfde neer komt. Vandaar dat grote steden naar gewestvorming streven: dan kunnen ze hun problemen oplossen door rekening te houden met de capaciteit van omliggende kleine kernen, die nu alleen de lusten en niet de lasten van de nabijheid van een grote stad dragen.

Ik zei al: sommige typen bezoekers van een stad zijn, hoewel ze er dus niet wonen, van belang voor de stad, soms zichtbaar en herkenbaar, soms meer verborgen. Duidelijk is het belang van toeristen. Die behalve overlast, ook veel geld meebrengen – ik kijk nu beschroomd naar de

collega uit Antwerpen die precies weet wat ik bedoel. Wij Nederlanders zijn niet bepaald geliefd daar.

Maar denk ook eens aan mensen die op allerlei manieren een rol spelen in het culturele en bestuurlijke leven van een stedelijke gemeente en daar niet wonen. Van prof. Van der Bunt weet ik dat hij in Asch woont, U ongetwijfeld bekend, en zijn meest briljante medewerker woont in de Achterhoek, in Terborg om precies te zijn. Ik woon zelf op 90 km afstand van Rotterdam, en zo ken ik nog heel wat collega's van de Erasmusuniversiteit waarvoor dat geldt. Ondanks die verre woonplaatsen, doen ze hun onderzoek in de stad Rotterdam en nemen ook buiten hun beroep deel aan het culturele leven in brede zin en adviseren zij de gemeente en andere stedelijke instellingen.

Als we zo naar steden kijken – dus als verdichtingen van betrekkingen en stromen in de geografische ruimte – dan is het duidelijk dat vervoer van allerlei soort, distributie, transport in belang toeneemt. Wat dat betreft sluit het thema – de rol van infrastructuur bij georganiseerde misdaad – van deze dag goed aan bij recente beschouwingen over de stad.

Dat kun je op allerlei mogelijke manieren duidelijk maken. De Amerikaanse sociale wetenschapper van Nederlandse afkomst, Saskia Sassen – misschien bent U haar naam wel eens tegengekomen – heeft dit aspect benadrukt in haar werk over 'global cities'. 'Global cities' zijn niet in de eerste plaats wereldsteden, in de zin van heel groot – Mexico City is *geen* 'global city' – maar het gaat om steden waarvandaan de internationale economie wordt gestuurd, door middel van beurzen, gespecialiseerde financiële en juridische diensten, hoofdkantoren van transnationale ondernemingen, kenniscentra van het hoogste kwaliteitsniveau, et cetera. New York, Londen en Tokio zijn de belangrijkste voorbeelden. Hier worden de wereldwijde economische stromen van geld, geïnvesteerd kapitaal en informatie gestuurd en gecoördineerd.

Sassen suggereert dat dit soort steden behalve aan hoog opgeleide en gespecialiseerde werknemers, ook een grote behoefte hebben aan laaggeschoold personeel, met name in de dienstensector. Hier zijn dan ook kansen voor migranten – legale en illegale. 'Global cities' kenmerken zich volgens Sassen door internationalisering en sociale polarisatie. Er is ruimte zowel aan de bovenkant als aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Een 'mooi' voorbeeld: De mensen die omkwamen bij de aanslag op de de 'Twin Towers' hoorden tot 60 verschillende nationaliteiten. Maar dat waren zeker niet allemaal zakenlieden et cetera, maar ook schoonmakers, kantinepersoneel, portiers, beveiligingsmensen, werknemers van koeriersdiensten et cetera. Dit soort steden lijkt dus interessant, zo suggereert ook Sassen, als bestemmingen voor

migranten. ‘Global cities’ bieden emplooi in lagere vormen van dienstverlening en in rudimentaire industriële activiteiten, zoals textiel ateliers. Dat maakt hen ook aantrekkelijke eindbestemmingen voor mensensmokkel.

Je zou je afkunnen vragen of niet meer in het algemeen ‘global cities’ plaatsen zijn voor georganiseerde criminaliteit. Als je criminaliteit zou definiëren als de voortzetting van de economie met andere middelen, dan ligt het voor de hand te veronderstellen dat ‘global cities’ ook voor vormen van internationale criminaliteit interessant zijn – voor de toppen daarvan, ‘de hoofdkantoren’ zeg maar. Tenminste als criminaliteit georganiseerd is net als transnationale ondernemingen. Ik heb Henk van de Bunt laatst horen vertellen dat dat beeld, althans in Nederland niet klopt. Dat het meer gaat om wisselende netwerken, platte organisaties, flexibel van karakter. Maar zo zien moderne organisaties er deels ook uit – kijk naar internetbedrijven bijvoorbeeld. In dit opzicht zijn ‘global cities’ ook van groot belang. De reden om daar te zitten voor veel instellingen is direct face-to-face contact met aanverwante en elkaar gelieerde instellingen. Bij mensensmokkel zou je bijvoorbeeld kunnen denken aan het beschikbaar stellen van transport, papieren, doorvoerhuizen et cetera, door ‘specialisten’.

In ieder geval zou je kunnen zeggen dat criminaliteit om schaarse goederen en diensten gaat, die niet (helemaal) formeel kunnen worden aangeboden. Dan is het interessant te bedenken dat toegang tot bepaalde vormen van mobiliteit die aan beperkingen onderhevig raken – grenzen oversteken van mensen is er slechts één voorbeeld van – crimineel interessant worden. Er is recent een boek verschenen over steden dat “Splintering Urbanism” heet. De centrale stelling van dat boek – die wordt uitgewerkt aan de hand van vele voorbeelden – is, dat waar in een eerder tijdperk – dat van de industrialisering – fysieke infrastructuur vooral gebruikt werd om stedelijke functies en bevolkingsgroepen met elkaar te verbinden, nu de omgekeerde tendens ook zichtbaar wordt: infrastructuur wordt ook gebruikt om mensen van elkaar te scheiden. Vgl. de ‘gated communities’, grensbewaking, betaalstroken op autowegen voor snelle doorstroming, private parkeerfaciliteiten. In Los Angeles heb ik ooit gezien dat er 250 \$ per maand gevraagd werd om een auto bewaakt te kunnen parkeren op braakliggende privé terreinen in het centrum.

De schaarste aan mobiliteit of de uitsluiting van plekken biedt mogelijkheden voor criminelen. Fraudes met pinpassen zou je hier ook toe kunnen rekenen: ook een permanente stroom van geld die de wereld ompant.

Maar ook anderszins wordt de stad als verdichting in een netwerk van stromen interessant voor criminelen. De grote stroom bezoekers, met name ook toeristen, zijn een dankbaar object voor allerlei vormen van criminaliteit. Ze zijn vaak erg zichtbaar en dus kwetsbaar. Interessant is het voorbeeld van Oost-Europeanen die als politieagent verkleed in Amsterdam toeristen hun geld afhandig maken. Op veel vliegvelden in de VS krijgt men een voorbedrukte lijst met aandachtspunten mee waar men op moet letten om niet op de snelweg beroofd te worden: nooit stoppen is de hoofdregel, ook al lijkt er een ernstig ongeluk te zijn gebeurd. Doorrijden, en stoppen bij het volgende benzinstation luidt het advies.

Hoe moeten we Rotterdam plaatsen in deze context?

Het voorgaande was een algemeen verhaal, met deels voorbeelden van ver, maar hoeverre is het van toepassing op Rotterdam, als wereldhaven?

Laten we beginnen met die notie van havenstad. Wat betekent dat? Op een bepaalde manier zou je kunnen beweren dat Rotterdam steeds minder een havenstad is. Ondanks die spectaculaire groei die de haven nog steeds te zien geeft in verwerkte tonnages. Je zou zelfs kunnen zeggen dat de haven zich steeds verder los maakt van de stad. Dat gebeurt in ieder geval geografisch: de haven schuift almaar verder op richting kust. Maar ook als het gaat om werkgelegenheid wordt de haven minder belangrijk. Aan het eind van de jaren 90 – aan de economie kon het toen dus niet liggen – verloor de haven jaarlijks netto 1.500 arbeidsplaatsen. De groei in termen van werkgelegenheid die de haven genereerde bevond zich steeds verder stroomopwaarts. Bijvoorbeeld een groei in transportondernemingen en opslagfaciliteiten bij Venlo, bij de Duitse grens.

Ik heb me door een gemeenteambtenaar laten vertellen dat in de binnenstad de pleziervaart van allerlei soort inmiddels meer vaartuigen op het water heeft dan de beroepsvaart.

De daling in werkgelegenheid is ook heel zichtbaar voor iemand die per boot een excursie naar de haven maakt. Je ziet van allerlei indrukwekkends: containers, kranen, maar geen mensen. Het wegvallen van werkgelegenheid in de haven is de Rotterdamse variant van een proces dat zich in alle grote steden in de westerse wereld voordoet: de-industrialisering.

Hoewel Rotterdam een gewichtig internationaal knooppunt is als het gaat om de haven – de containerstroom omspant de hele wereld, en die stromen zijn indrukwekkend van omvang – is deze vorm van ‘globaliteit’ niet echt meer ‘geworteld’ in de stad. Zoals ik al zei: de haven

neemt in belang af als het om werkgelegenheid gaat. En wegvallende werkgelegenheid in de industriële bedrijvigheid, waartoe ik de haven even reken, is niet gecompenseerd door nieuwe werkgelegenheid in de dienstensector. Rotterdam is bovendien een relatief onaantrekkelijke stad om in te wonen voor de hoog opgeleide middenklasse die de dienstensector als arbeidsplaats heeft. De Rotterdamse middenklasse heeft door haar relatief veel kleinere omvang veel minder verzorging nodig dan de Amsterdamse, waar het aantal horeca voorzieningen en cateringaars bijvoorbeeld veel groter is dan in Rotterdam. Maar ook de culturele sector is in A'dam veel meer uitgedijd door een groter draagvlak aan een middenklasse publiek.

Als het om mensen in de stad gaat, is Amsterdam veel internationaler dan Rotterdam. Van alle toeristen die naar A'dam komen, is de helft afkomstig uit het buitenland. In Rotterdam is dat 2%. En het aantal toeristen is in A'dam in absolute zin natuurlijk veel groter dan in R'dam. Misschien verklaart dat, dat aantal aangiften van zakkenrollerij in A'dam meer dan 9 keer hoger is dan in Rotterdam.

Rotterdam creëert relatief weinig banen aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Dat gebeurt in NL sowieso erg weinig, en dat komt door allerlei vormen van bescherming en controle van de arbeidsmarkt en hoge minimumlonen, maar in Rotterdam gebeurt dat nog minder dan in Amsterdam. Als een *eindpunt* voor mensensmokkel bijvoorbeeld lijkt me Rotterdam daarom niet voor de hand te liggen – in ieder geval minder dan A'dam.

Rotterdam lijkt, als het om criminaliteit gaat, meer op wat ooit voor Amerikaanse zwarte getto's is omgemerkt: waar er als het ware een herverdeling van goederen tussen zwakkeren plaats vindt. Dat wil zeggen dat daders en slachtoffers op elkaar lijken en bij elkaar in de buurt wonen. Als ik het goed heb gezien op de sites van de onderzoeksbureaus van beide steden, is het aantal inbraken in R'dam aanmerkelijk hoger dan in Amsterdam het geval is – hoewel ik dit met aarzeling zeg, omdat de cijfers niet helemaal hetzelfde zijn gedefinieerd. In Amsterdam lijkt er ook sprake van meer serieus werk, in die zin dat vuurwapencriminaliteit daar hoger lijkt te zijn. Amsterdam is in de Nederlandse verhoudingen het meest een 'global city', je zou verwachten dat de criminaliteit daar bij aansluit. Misschien duiden de recente afrekeningen in die regio ook op dit fenomeen. Ik zou in ieder geval voor Amsterdam een veel verdere vertakking van criminaliteit in allerlei stedelijke sectoren – drugs, vrouwenhandel, mensenwaardige illegale arbeid, gespecialiseerde advocatuur, onroerend goed – verwachten dan voor Rotterdam het geval is. Voor Rotterdam vermoed ik, maar dit is niet meer dan een 'educated guess', dat het model dat voor deze dag geschetst is opgaat: georganiseerde criminaliteit richt zich vooral op distributie en niet op andere (bovengrondse) economische of poli

tieke activiteiten. In Amsterdam is dat laatste wel veel meer het geval vermoed ik. Neem alleen Schiphol maar: om daar toegang te krijgen is veel meer (crimineel) sociaal kapitaal nodig dan in de haven die overdreven gezegd per computer gerund wordt.

Afronding

Ik geef een aantal stellingen ter afronding.

Verschillende vormen van infrastructuur en de beheersing van mobiliteit van goederen, informatie, mensen, geld, kapitaal, worden belangrijker. Het ligt voor de hand dat criminaliteit zich daar ook op vastzet en er munt uitslaat. Maar het verschil tussen het misbruik maken van infrastructuur en het vertakken van criminaliteit naar reguliere economische en politieke of bestuurlijke praktijken van de bovenwereld lijkt me te zwaar aangezet als onderwerp van deze conferentie. Om containers te gebruiken voor criminele doeleinden, en om Schiphol te misbruiken (vooral dat laatste) lijkt het mij noodzakelijk om ankerpunten in de ‘bovenwereld’ te hebben.

Voor Rotterdam geldt veel meer dan voor Amsterdam het geval is dat georganiseerde criminaliteit zich louter richt op infrastructurele faciliteiten, in het bijzonder de haven.

Het lijkt interessant Rotterdam systematisch met Antwerpen te vergelijken. Ik heb begrepen dat de haven van Rotterdam veel meer geautomatiseerd en ‘gecontaineriseerd’ is dan die van Antwerpen. Voor Antwerpen geldt ook dat de stad op het gebied van toerisme veel meer aantrekkingskracht heeft dan Rotterdam, en bijgevolg ook meer diverse vormen van criminaliteit aantrekt. De schaduw economieën van Oosteuropaanen zijn zichtbaar aanwezig in de stad – zie het ‘Rode Plein’, en zie ook de erg zichtbare aanwezigheid van veel werkers in de bouw met dezelfde geografische achtergrond. Dat geldt overigens voor meer Vlaamse steden. De vraag is welke rol de haven hier speelt.

Criminaliteit in Rotterdam is meer ‘naar binnen gekeerd’ dan in A’dam, dat wil zeggen, vormen van ‘petty crime’ overheersen, deels als overlevingsstrategie van bepaalde migrantengroeperingen. Dat verschijnsel doet zich in Amsterdam natuurlijk ook voor, maar deze gele

genheidscriminaliteit wordt daar als het ware 'aangevuld' met meer professionele vormen van criminaliteit.