

## DE RUIMTEREVOLUTIE VAN DE URBAN CONTAINER

*Alex de Jong en Marc Schuilenburg*

### 9.1 INLEIDING

Ruim twintig jaar geleden signaleerden de criminologen Clifford Shearing en Philip Stenning de opkomst van plaatsen die niet meer konden worden begrepen vanuit het klassieke onderscheid 'publiek-privaat' (Shearing & Stenning, 1981). Het gaat hier om winkelcentra, pretparken, sportstadions, kantorenparken en *gated communities*. In hun artikel 'Modern private security: Its growth and implications' duiden Shearing en Stenning deze plaatsen aan als 'mass private property'. Hoewel deze gebieden dikwijls in privé-eigendom zijn, hebben ze wel degelijk een publieke functie. Ze functioneren als plaatsen waarin een gezamenlijke wereld wordt geconstrueerd, plekken waarin mensen elkaar tegenkomen en waar meningen worden gedeeld. Daarnaast kenmerken deze gebieden zich door hun specifieke functie. Wie wil winkelen bezoekt een winkelcentrum. Wie vermaak zoekt, gaat naar een voetbalstadion. Het zijn, met andere woorden, nadrukkelijk functiegebonden locaties of 'monofunctionele gebieden' (Hajer & Reijndorp, 2001: 57) die een eenduidige identiteit hebben. Dat wil zeggen: mensen kunnen er óf ontspanning zoeken (pretpark) óf boodschappen doen (winkelcentrum) óf werken (kantorenpark) óf wonen (*gated communities*).

De groei van deze semipublieke plaatsen heeft sinds de jaren tachtig een grote vlucht genomen. Beperken we ons tot het fenomeen winkelcentrum, dan valt onmiddellijk de West Edmonton Mall in het Canadese plaatsje Edmonton op. Na de feestelijke opening in 1981 wordt het winkelcentrum in het *Guinness Book of Records* bijgeschreven als 's werelds grootste winkelcentrum. Hoewel het winkelcentrum is gebouwd tijdens een economische recessie blijkt het te werken als een ware geldmachine. In 1984 wordt in de winkels van de West Edmonton Mall twee keer zoveel per m<sup>2</sup> verdiend als in winkels elders in Canada. Jaarlijks bezoeken rond de 26 miljoen mensen het centrum. Een uitzonderlijk hoog aantal; in Edmonton wonen niet meer dan 700.000 inwoners. Sinds 2004 is de West Edmonton Mall zijn koppositie kwijtgeraakt in het *Guinness Book of Records*. Hij is voorbij gestreefd door winkelcentra in China, zoals de Golden Resources Mall in Peking (zie afbeelding 5 in het fotokatern) en de South China Mall in Dongguan. Niet alleen in China vindt een dergelijke schaalvergroting plaats. Naar een ontwerp van DP Architects wordt in Dubai een winkelcentrum gebouwd dat bijna

drie keer zo groot is als de West Edmonton Mall. In dit complex bevinden zich tien verschillende winkelcentra. In ieder winkelcentrum zijn 1.000 winkels gevestigd. Onder de winkelcentra biedt een parkeergarage plek aan 16.000 auto's.

Vaak wordt gezegd dat de schaalvergroting van deze centra het gevolg is van de wetten van de wereldeconomie. Vergroting van schaal blijkt immers garant te staan voor meer winst. Maar deze centra vertellen nog een ander verhaal. De overdekte West Edmonton Mall biedt niet alleen plaats aan winkels; er zijn ook hotels, bioscopen en pretparken in gevestigd. Hetzelfde gaat op voor het winkelcentrum in Dubai. Hier is de verzameling aan winkels aangevuld met hotels, appartementen, een drie verdiepingen hoog aquarium en het pretpark Waterworld. Deze centra maken daarmee deel uit van een brede trend die als een stille revolutie overal om ons heen plaatsvindt. Daarin hebben de belangrijkste maatschappelijke instituties van de moderniteit – kantoren, scholen, parken, ziekenhuizen, winkelcentra – niet meer hun eigen afgeperkte ruimte, maar worden ze met elkaar gecombineerd in één architectonische ruimte waarin functies als werk, scholing en winkelen een gezamenlijke plaats krijgen (zie afbeelding 5 en 6 in het fotokatern). Deze entiteiten noemen we *Urban Containers*.<sup>1</sup> Hoe heeft dit perspectief om de meest complexe en uiteenlopende functies samen te voegen de overhand gekregen? Welke verschillende Containers kunnen we onderscheiden en op welke wijze functioneren ze? In antwoord op deze vragen laten we zien dat de vormgeving en indeling van de fysieke ruimte van een samenleving ook kan worden gelezen als een verhaal over hoe gemeenschappen ontstaan en hoe mensen omgaan met gevoelens van onzekerheid en onbehagen (vgl. Hajer & Reijndorp, 2001: 73). Dat betekent tegelijk een fundamenteel andere kijk op de relatie tussen mens en omgeving.

## 9.2 URBAN CONTAINER

Waar komt de term Urban Container uit voort? Container in de samenstelling Urban Container is afgeleid van het Latijnse woord *continere*. *Continere* is een samenvoeging van de woorden *com* (samen) en *tenere* (houden). Bijeenhouden en insluiten is wat deze grootschalige complexen doen. De toevoeging Urban is niet toevallig. Hoewel het moeilijk is om tijd en plaats van de eerste Urban Containers exact aan te geven, is er wel een historische parallel aan te wijzen. De moderne Container vertoont veel overeenkomsten met de middeleeuwse ommuurde vestingstad. Lange tijd was de ommuurde vestingstad een voorbeeld voor de manier waarop grote gemeenschappen konden worden gehuisvest in een begrensde ruimte, waarbinnen de wereld zich kon ontvouwen. Stad en platteland zijn in het middeleeuwse model dan ook duidelijk te lokaliseren. Het zijn vaak begrensde plekken met eigen specifieke fysieke, sociale en symbolische kenmerken. In de

1. Zie voor een uitgebreide introductie van de Urban Container het hoofdstuk 'De architectuur van de Urban Container'. In: A. de Jong & M. Schuilenburg (2006), *Mediapolis. Populaire cultuur en de stad*. Rotterdam: Uitgeverij 010.

hedendaagse geografie is echter geleidelijk een einde gekomen aan de duidelijk gemarkeerde scheidslijn tussen de wilde natuur en de versteende cultuur van de mens: de overgang van het 'binnen' van de afgebakende stedelijke cultuur naar het 'buiten' van de wilde natuur is verdwenen.

Een belangrijke ontwikkeling die ten grondslag ligt aan het verdwijnen van dit onderscheid tussen stad en platteland is de toegenomen verstedelijking van onze leefomgeving. Wij zijn stedelijke wezens geworden. Waren er op de wereld in 1900 elf steden met meer dan een miljoen inwoners, aan het begin van de eenentwintigste eeuw is het aantal steden met meer dan drie miljoen inwoners gestegen tot over de honderd. Zesendertig steden hebben zelfs meer dan acht miljoen inwoners. Binnen twintig jaar zal ruim 90% van de wereldbevolking in steden of verstedelijkte gebieden wonen. De strikte tweedeling tussen stad en platteland is verdwenen, duale categorieën als 'centrum' tegenover 'periferie', 'natuur' tegenover 'stad' of 'privaat' tegenover 'publiek' worden daardoor achterhaald. Voor een adequate analyse van de ruimtelijke differentiaties in ons huidige landschap hebben we andere termen nodig om de concentratie van collectieve activiteiten en de herverdeling van grenzen aan te duiden.

De container als transporteenheid werd in de eerste helft van de twintigste eeuw uitgevonden door de Amerikaan Malcolm Purcell McLean. Vijfentwintig jaar later werd het eerste containerschip gebouwd, de Clifford J. Rogers. Per container vervoeren leidde tot een revolutie in de traditionele stukgoedmethode van laden en lossen. Niet alleen konden met de gestandaardiseerde metalen containers meer goederen tegelijkertijd worden getransporteerd, ook was het eenvoudiger spullen te laden en lossen. Daarnaast blijkt het model van de container andere onvermoede kanten te hebben. Om de woningnood onder studenten te verminderen, worden zeecontainers omgebouwd tot tijdelijke woningen. In afwachting van hun uitzetting worden illegalen geplaatst op containerboten in de Rotterdamse haven. Net als in de scheepvaart staat de stedelijke container hier voor de standaardisatie en optimalisatie van de beschikbare ruimte. Het economische credo geldt: *small space, less costs*.

Maar belangrijker dan deze opvallende voorbeelden is dat het model van de container ook een strategie in zich herbergt om uiteenlopende maatschappelijk functies bijeen te houden of in te sluiten. Welke soorten van containers kunnen we daarbij onderscheiden? Welke materiële of typologische eigenschappen kunnen worden onderkend in deze architectonische ruimten?

### 9.3 DE SAMENPERSING VAN HET LEVEN

De speurtocht naar de Urban Container voert terug naar de negentiende eeuw. Vanaf de tweede helft van die eeuw kochten grote industriële ondernemingen werkzaam in de mijnbouw, staal-, auto- en houtindustrie op grote schaal gebieden aan rond hun fabrieken. Op zoek naar passend onderdak voor hun werknemers in de soms afgelegen gebieden waar de grondstoffen werden gewonnen, creëerden deze bedrijven speciale woongebieden of bedrijfssteden – de meeste

van de gebieden werden gesticht tussen 1830 en 1930 – voor hun arbeiders in de nabije omgeving van de fabriek. Op deze manier werd voorkomen dat rond de bedrijfsterreinen sloppenwijken zouden ontstaan zonder voorzieningen als stromend water en riolering. Sloppenwijken bezorgden de bedrijven immers een slechte naam en leverden ongewenste publiciteit op. Daarnaast droegen de onhygiënische omstandigheden in dergelijke wijken bij tot de slechte gezondheid van de werknemers en daarmee tot een daling van de productiviteit.

Naarmate arbeiders actiever op zoek gingen naar het hoogste loon en de beste werk- en woonomstandigheden voor zichzelf en hun gezin, breidde het aantal faciliteiten in deze grootschalige woonvoorzieningen zich steeds verder uit. Voorzieningen als ziekenhuizen, winkels, tankstations en horecagelegenheden werden toegevoegd aan deze complexen. Goed ingerichte woningen, faciliteiten als parken, scholen, bibliotheken en vergader- en feestzalen, maar ook sociale programma's voor de families moesten bijdragen tot een gezonder leven van de arbeiders en een stijging van hun arbeidsproductiviteit. Naast deze concrete doelen dienden deze gebieden er ook voor te zorgen dat de werknemers langer in dienst van het bedrijf wilden blijven. Ze werden dan ook *company towns* genoemd. In tegenstelling tot de *industrial city* en de *corporation town* was in de *company town* alles in handen van één bedrijf (Garner, 1992).

De architectuur in de *company town* verschilt niet veel van het belangrijkste gebouw van het complex: de fabriek. De vormgeving van de huizen waarin de gezinnen woonden, de kerk waar werd gebeden en van de school waar de kinderen onderwijs kregen, leek in veel opzichten op die van de fabriek. Het resultaat was een geprivatiseerd gebied met een bundeling van gelijksoortige complexen waar het leven van de arbeider op een bijzondere manier werd gedisciplineerd. Iedere ingezetene van de *company town* ontleende zijn status aan zijn functie als werknemer en was contractueel gebonden aan de regels en voorschriften, die in deze relatief afgesloten instelling van kracht waren. De bewoners maakten zo deel uit van een sociale orde die gevormd werd door een unieke combinatie van arbeidsroutine, een geïsoleerde locatie en de door het bedrijf voorgeschreven gedragsregels. Deze unieke combinatie zorgde ervoor dat het hele doen en laten van de inwoners van de *company towns* werd beheerst door hun werkgever, die tegelijkertijd ook huisbaas, vuilnisophaaldienst, politieagent en rechter was.

Een mooi voorbeeld van een dergelijke *company town* is die van de firma Pullman Palace Car Company, in 1880 gebouwd ten zuiden van Chicago. Onder leiding van George Mortimer Pullman (1831-1897) maakte het bedrijf luxe slaapwagens, die voorzien waren van zaken als een bibliotheek, kaarttafels en een speciale klantenservice. Internationale bekendheid kreeg Pullman toen hij voor zesduizend werknemers een stad van 16 km<sup>2</sup> oprichtte: Pullman Town. Om het leven in dit conglomeraat van woningen, een bibliotheek, marktplaatsen en kerken onder controle te kunnen houden, werden de ruim twaalfduizend bewoners onderworpen aan de regels en normen van het bedrijf. Van het verbod op het drinken van alcohol tot de plaats waar de was moest worden ophangen, alles was even minutieus uitgewerkt en uitgeschreven. Tekenend is de wijze waarop een arbeider het leven in de complexe binnenruimte van Pullman Town verwoordde:

‘We worden geboren in een Pullmanhuis, worden gevoed van de Pullmanwinkels, onderwezen in de Pullmanschool, gecatechiseerd in een Pullmankerk en als we dood gaan, gaan we allemaal naar de Pullmanhel’ (De Jong & Schuilenburg, 2006: 52).

De oprichting van *company towns* beperkte zich niet tot de Verenigde Staten. In de negentiende eeuw zette ook in Europa de inkapseling van openbare gebieden door ondernemingen door. Het treffendste voorbeeld is de nederzetting rond de zouttraffinerijen Chaux van de architect Claude-Nicolas Ledoux (1736-1806). In het Franse Arc-et-Senans ontwierp Ledoux een architecturaal ensemble in de vorm van een halve cirkel met een diameter van 370 meter. Binnen dit gebouwencomplex zijn zowel de technische installaties als de woningen van de werknemers gevestigd. De ‘capsulering’ van de verschillende maatschappelijke functies blijkt uit de opmerking van Ledoux dat hij een complex tot stand wilde brengen dat alle soorten gebouwen bijeenbrengt die worden gebruikt in de sociale orde. De productie bleef daardoor niet onzichtbaar, maar was een geïntegreerd onderdeel van de *company town*. Omdat het ontwerp niet tot doel had een scheiding tussen de verschillende facetten van het leven aan te brengen, beschouwden vroegmodernistische architecten als Le Corbusier de zoutziederij als de uitdrukking van een ideale samenleving.<sup>2</sup>

#### 9.4 PRIVATE CONTRACTEN: OUTSIDERS EN INSIDERS

De hiervoor beschreven ‘samenpersing van het leven’ maakt dat voorstanders in de *company town* een perfecte weerspiegeling of reproductie van de samenleving zien. Buiten dit gebied houdt de wereld op te bestaan, de wereld ontvouwt zich in de container. Wie deze architectuur op zich laat inwerken, begrijpt ook

2. Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog introduceerde Le Corbusier in Europa verschillende ruimtelijke concepten die in veel opzichten overeenkomsten vertoonden met de hier beschreven Urban Container. In opdracht van de Franse minister van Wederopbouw ontwikkelde hij een grootschalig woongebouw dat hij de ‘*unité d’habitation de grandeur conforme*’ noemde (Wogenscky, 1987: 117). Het prototype is een model dat onderdak biedt aan 1600 mensen. Met dit aantal zocht Le Corbusier bewust aansluiting bij negentiende-eeuwse ideeën over ideale woongemeenschappen. Ruim honderd jaar eerder had de Franse utopisch socialist Charles Fourier dat getal genoemd als inwonersaantal van de woongemeenschap van de phalanstère. De phalanstère – Fouriers alternatief voor een stad en dorp – was een onafhankelijke gemeenschap die uit 1620 leden moest bestaan: 810 vrouwen en 810 mannen. In 1946 werd Le Corbusier gevraagd om zijn prototype in Marseille te realiseren in de omgeving van de Boulevard Michelet. Daar heeft hij zijn eigen phalanstère ontworpen in de vorm van een cruiseschip. Het cruiseschip was voor Le Corbusier de belichaming van de ongekende mogelijkheden van een ideale, gemeenschappelijke ‘woonmachine’. Uiteindelijk werd het ontwerp met de naam *Unité d’Habitation* 138 meter lang, 25 meter breed en 56 meter hoog. Het rauwe blok beton biedt plaats aan ongeveer 1.200 mensen en verheft zich van de grond door 34 kolommen. Om de architectuur zo veel mogelijk te enten op het leven, zijn voor de bewoners allerlei voorzieningen gerealiseerd. Zo zijn aan de interne straten op de zevende en achtste verdieping een supermarkt, een kapper, een apotheek, een postkantoor en een hotel gevestigd.

de ontwikkeling die plaatsvindt in landen als Saoedi-Arabië en Jordanië beter. Daar krijgen de verschillende karakteristieken van de Urban Container gestalte in de *compound*. De *compound* is een woongemeenschap voor werknemers van internationale ondernemingen die in het buitenland werken. De rijkdom in deze complexen contrasteert met de anonieme buitenkant van en de toegang tot deze gebieden. Alleen met de auto zijn deze plekken bereikbaar, openbaar vervoer ontbreekt veelal.

Gemeenschapsvorming draait om eenheid en verschil, vreemdheid en vertrouwdheid. Omdat het vormen van een gemeenschap alleen mogelijk is door grenzen te stellen, wordt een 'binnen' en 'buiten' gecreëerd. Dit verschil wordt in stand gehouden door een versterking van de beveiliging en de onderlinge controle (Schuilenburg, 2008c). Mike Davis wees hier als eerste op in zijn analyse van de 'militarisering' van de openbare ruimte in Los Angeles (Davis, 1998). Sinds de rellen van 1992 is er in Los Angeles sprake van een toenemende recessie en kapitaalvlucht. Er zijn keiharde bezuinigingen ingesteld, er is een duizelingwekkend aantal moorden gepleegd (ondanks de wapenstilstand tussen de *gangs*), en de wapenhandel in de voorsteden van Los Angeles heeft een enorme vlucht genomen. Deze ontwikkelingen leiden tot een sociale tweedeling, die architectonisch tot uitdrukking komt in een reeks binnenruimten – *gated* communities, financiële districten, culturele zones, seniorenwijken – die elk tegen de omringende buitenwereld worden beschermd. City Walk in downtown Los Angeles is hier een van de bekendste uitingen van. Het complex is gebouwd rondom het idee van de Amerikaanse *main street* en gaat terug op het tijdperk waarin auto's nog sporadisch voorkwamen en stedelingen onbezorgd konden deelnemen aan het openbare leven in de stad. Deze brede winkelstraat, ontworpen door het Amerikaanse bureau Jon Jerde Architects, bevindt zich middenin een gebied dat omringd is door parkeergarages waar bezoekers hun auto's moeten achterlaten. Op die manier moest er volgens het bureau een uniek gebied ontstaan. 'The only things kept out of this simulation are real poverty, crime and unplanned spontaneity,' aldus Jon Jerde. Alle ingangen van de verplichte parkeergarages worden bewaakt met camera's en bezoekers zijn verplicht hun parkeergeld vooraf te betalen. Daarom spreekt Davis van Fortress L.A.: een stad vol camera's, virtuele slotgrachten, veiligheidspoortjes, slagbomen, veiligheidsdiensten, hekken en muren die de bewoners van luxueuze complexen moeten afschermen van een buitenwereld waar ze niets mee te maken willen hebben.

In het geval van de *compound* markeert de bewaakte ingang heel concreet de overgang naar andere regels en voorschriften. Binnen de omheining van de *compound* gelden andere verhoudingen dan daarbuiten. In de schaduw van de nationale wet produceren ze een eigen normaliteit en lokale jurisprudentie. Binnen de afscheiding van de *compound* gehoorzaamt men niet aan nationale wetten of rechtsregels, maar laat men zich leiden door interne regels die worden afgedwongen door private contracten. Het regime van regels in deze contracten hangt nauw samen met de levenswijze en de cultuur van de gemeenschap in de *compound*. De regels dragen de lokaal geldende gemeenschappelijke waarden en normen uit. Ze produceren een eigen normaliteit omdat ze van de personen in

de enclave eisen dat deze zich aan de intern van kracht zijnde contracten onderwerpen en allen hetzelfde gedrag vertonen (Schuilenburg, 2008a). Weigert een bewoner nog langer de regels van het private contract te accepteren, dan leidt dat tot uitsluiting van de *compound*. In deze vorm van 'contractuele bestuurlijkheid' (Crawford, 2003) functioneren plaatselijke overeenkomsten als instrumenten van sociale controle. Deze overeenkomsten kenmerken zich door een systeem van wederkerigheid of gemeenschappelijkheid, het toedelen van verantwoordelijkheden en verplichtingen en een verlangen de onzekerheid van de toekomst te beteugelen.

De Saoedi-Arabische *compound* past hier naadloos in. De streng islamitische wetgeving in Saoedi-Arabië drukt een stempel op het openbare leven. Bioscopen, theaters, discotheken en cafés waar alcohol wordt geschonken zijn in de Saoedische samenleving verboden. Vrouwen mogen niet plaatsnemen achter het stuur of met onbedekt gezicht over straat gaan. In de westerse *compounds* gaat het er heel anders aan toe. De maatschappelijke verhoudingen zijn daar omgedraaid. Er zijn wel uitgaansgelegenheden te vinden en ook het drinken van alcohol is er toegestaan. Vrouwen mogen er autorijden en zijn niet onderworpen aan dwingende kledingvoorschriften. De stad Dhahran, in het oosten van Saoedi-Arabië, is een van de meest omvangrijke *compounds* voor buitenlanders en *expatriates*. De volledig ommuurde stad is het hoofdkwartier van Aramco, de grootste oliemaatschappij ter wereld. In Dhahran wonen naar schatting 11.300 mensen, afkomstig uit de Verenigde Staten, Canada en Groot-Brittannië. De politie, het ziekenhuispersoneel en de brandweer vallen onder verantwoordelijkheid van de oliemaatschappij en hebben eigen regels en geboden. Slechts in noodgevallen grijpt de centrale overheid van Saoedi-Arabië in het leven van Dhahran in.

## 9.5 DE VIRTUALISERING VAN DE RUIMTE

Michel Foucault schrijft in zijn klassieke werk *Discipline, toezicht en straf* (1989) dat de gevangenis veel weg heeft van het ziekenhuis, de fabriek en de school. Analoot aan deze redenering zouden we ons kunnen afvragen waarom de *company town* en de *compound* zoveel overeenkomsten hebben. Maar pas op: de bewering dat in onze maatschappij een nieuwe architectonische ruimte ontstaat, kan ook worden omgedraaid. Een nieuwe ruimte kan ook een andere maatschappij- of gemeenschapsvorm met zich meebrengen. Dit is bijvoorbeeld het geval op de knoop- of snijpunten van infrastructuurle netwerken. Het meest duidelijk is dit zichtbaar in Aziatische steden als Hongkong, Shanghai en Beijing waar megastucturen worden gebouwd op grote infrastructuurle knooppunten als metro- en treinstations. Door de sterke nadruk op isolement en de concentratie van diensten en voorzieningen hoeven de bewoners hun afgescheiden modelstad niet meer te verlaten. In dat opzicht werkt deze architectuur als 'een ruimtecapsule, die er een artificiële ambiance creëert, de communicatie met buiten minimaliseert en een afgesloten milieu vormt' (De Cauter, 2004: 29). Een belangrijke verandering die hiermee gepaard gaat, is de beperking van toegankelijkheid en vrije ontmoeting

tussen burgers. Immunitet en afscherming gaan zo een steeds grotere rol spelen. Om die reden spreekt Peter Sloterdijk in zijn trilogie *Sferen* van immuunsystemen, gedeelde ruimtelijke constellaties die de bewoners beschutting en een veilig onderkomen bieden (Sloterdijk, 2003).

Aan het begin van de jaren negentig schreef de lokale overheid van Hongkong een strategie voor waarin de Housing Authority verplicht werd binnen vijftien jaar 600.000 woningen te bouwen. Om de sterke bevolkingsgroei binnen de beperkte grenzen van haar eigen territorium op te kunnen vangen, ging men op zoek naar een woningbouwmodel dat zowel flexibel als efficiënt was. Het resultaat is een woongebouw dat het *harmony block* wordt genoemd. De eerste woongebouwen bevatten zestien tot achttien woningen per verdieping die gebouwd zijn op basis van een kruisvormige plattegrond. In de torens van 38 verdiepingen zijn de woningen – de gemiddelde oppervlakte per inwoner is in de eerste blokken ongeveer 11 m<sup>2</sup> – onafhankelijk van hun oriëntatie rond een verticale circulatiekern bijeengebracht. Als de welvaart stijgt en de vraag naar grotere woningen met meer voorzieningen toeneemt, kunnen de projectontwikkelaars het *harmony block* aanpassen aan de behoefte van de meer welvarende inwoner van Hongkong. Zo is in de Hongkongse stadsuitbreiding Tin Shui Wai het project Kingswood Villa's gerealiseerd met 15.880 appartementen in 58 torens. De woonwijk biedt de inwoners een park van 15 hectare waarin een meer is aangelegd. Als maatstaf voor de levensstandaard zijn de faciliteiten van een eersteklas hotel als voorbeeld genomen.

In navolging van Kingswood Villa's wordt het *harmony block* door steeds meer Chinese projectontwikkelaars gebruikt als het ideale model voor luxe woningbouwprojecten. Met reclameborden die complete gevels beslaan, proberen de ontwikkelaars nieuwe bewoners te verleiden door ze Hawaïaanse stranden, klassieke parken en Griekse architectuur voor te toveren. Koop het appartement en maak deel uit van een exclusieve wereld zonder zorgen, roepen de folders. Dienden de gemeenschappelijke voorzieningen ooit om het gebrek aan ruimte in de torens te compenseren, nu worden de voorzieningen ingezet om een 'stad in een stad' te realiseren die relatief onafhankelijk is van zijn ligging en directe omgeving. Hoewel de woningen in het luxe *harmony block* qua oppervlakte niet groot zijn, zorgen de voorzieningen in het podium onder de torens ervoor dat de bewoners hun modelstad niet meer hoeven te verlaten. Buiten heersen de chaos van het stadsverkeer, de verzengende hitte, de criminaliteit en de geluidsoverlast van de dichtbevolkte stad. Binnen staan de inwoners 24 uur per dag iedere denkbare voorziening, ook wel 'clubgoederen' genoemd (Crawford, 2006), ter beschikking. Er zijn babysitters, bedienden, wasservice, kranten- en tijdschriftenbezorgdienst, clubhuizen, parkeergarages, auto-onderhoud en een shuttlebustransport. Daarnaast wordt veiligheid door bewoners als veel te belangrijk gezien om alleen aan de politie over te laten. Zij organiseren hun eigen veiligheid.

Ook hier is er de neiging tot afscherming en de behoefte om ongewenste personen buiten te sluiten. In de veilige en gecontroleerde binnenwerelden wordt de buitenwereld als gevaarlijk gedefinieerd: 'It's a dangerous world out there.' De 'over the wall crowd' mag op geen enkele manier binnendringen in de sfeer van



de container. Om het macro-interieur van dit meerderwaardigheidscomplex af te schermen van de buitenwereld, beschikken alle bewoners over een pas met een unieke code. De voorspelling van een stad waarin iedereen zijn flat, zijn straat en zijn wijk alleen kan verlaten met behulp van een ('individuele') elektronische chipkaart is werkelijkheid geworden (Deleuze, 1995: 181-82). Zonder dat er private veiligheidsdiensten nodig zijn, kunnen ongewenste figuren uit de virtuele Container worden geweerd. Door gebruik te maken van een op een elektrisch netwerk aangesloten *smartcard* krijgt de gebruiker toegang tot de verschillende ruimten in het Hongkongse *harmony block*. Tot welke delen van de Container hij toegang heeft, is afhankelijk van zijn lidmaatschap dat naar behoefte kan worden uitgebreid. Het e-network verleent de bewoners niet alleen toegang tot de digitale voorzieningen, het informationele netwerk registreert ook hoe de ingezetenen leven om voorzieningen en diensten optimaal op elkaar te kunnen afstemmen. Virtuele slotgrachten beschermen de bewoners daarbij tegen een buitenwereld waar ze niets mee te maken willen hebben. De fysieke Container raakt zo steeds verder uit zicht en maakt plaats voor een virtuele ruimte die geactualiseerd kan worden door smartcards en e-netwerken.

## 9.6 BESLUIT

We willen de Urban Container niet zien als een historisch fenomeen of een stedelijk artefact. Ook al is het idee van een afgesloten binnenwereld, waar functies als wonen, werken en recreatie op een beperkt oppervlak samengaan, in uiteenlopende gedaanten te herkennen – de middeleeuwse ommuurde stad is daarvan slechts een voorbeeld – toch vatten wij de ingekapselde, multifunctionele binnenruimte van de container op als een architectuur die sterk gerelateerd is aan de huidige maatschappij.<sup>3</sup> Criminologen duiden deze maatschappij aan als een 'veiligheidssamenleving' – een begrip dat volledig in het teken staat van de allesdekkende noemer criminaliteit. Of dit de kwestie in de kern raakt of een terechte benaming is voor de situatie waarin we nu verkeren, is de vraag (Schuilenburg, 2008b). Onze stelling dat de Urban Container de dominante architectonische typologie is van die veiligheidssamenleving, zegt namelijk niet alleen iets over de omgang met criminaliteit, maar laat ook zien hoe er een andere verhouding is ontstaan tussen 'mens' en 'omgeving'. De *company town*, *compound* en *E-City* afdoen als moderne of utopische projecten, is daarom oninteressant. Waar het hier om gaat, is tot welke effecten de beschreven ruimterevoelutie leidt. Dit houdt meer in dan een vrijblijvend betoog over architecturale principes. We moeten

3. We hebben ons in dit artikel beperkt tot drie typen van Urban Containers en zijn niet verder ingegaan op andere voorbeelden zoals het uit 1890 daterende Auditorium Building van Adler en Sullivan in Chicago (dit herbergt een auditorium voor 4200 bezoekers, een hotel met 400 kamers en 136 kantoren) en Marina City (1964) in dezelfde stad die bestaat uit maïskolf-vormige, cilindrische woontorens. De torens staan op een podium van gebouwen waarin kantoorruimtes, een hotel, een theater en een restaurant zijn gevestigd. Op het billboard naast de bouwplaats stond de veelzeggende slogan: 'City within a City'.

vragen: welke groepen worden uitgesloten van de Urban Containers? Wordt veiligheid van een publiek goed steeds meer een clubgoed? Immers, willen we adequaat praten over de huidige samenleving, dan moeten de drie beschreven materiële of typologische kenmerken van de Urban Container worden meegenomen: de samenpersing van het leven, de rol van private contracten en een virtuele dynamiek.

## LITERATUUR

- Crawford, A. (2003). 'Contractual governance' of deviant behavior'. *Journal of Law and Society*, 30 (4), p. 479-505.
- Crawford, A. (2006). Policing and security as 'club goods': the new enclosures? In: J. Wood & B. Dupont (eds.), *Democracy, Society and the Governance of Security*, Cambridge: Cambridge University Press, p. 111-138.
- Cauter, L. de (2004). *De capsulaire beschaving. Over de stad in het tijdperk van de angst*. Rotterdam: NAI Publishers.
- Davis, M. (1998). *City of Quartz. Excavating the Future In Los Angeles*. London: Pimlico.
- Deleuze, G. (1995). *Negotiations 1972-1990*. New York: Columbia University Press.
- Foucault, M. (1989). *Discipline, toezicht en straf*. Groningen: Historische Uitgeverij.
- Garner, J.S. (ed.) (1992). *The Company Town, Architecture and Society in the Early Industrial Age*. Oxford: Oxford University Press.
- Hajer, M. & A. Reijndorp (2001). *Op zoek naar nieuw publiek domein. Analyse en strategie*. Rotterdam: Nai Uitgevers.
- Jong, A. de & M. Schuilenburg (2006). *Mediapolis. Populaire cultuur en de stad*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
- Schuilenburg, M. (2008a). Citizenship revisited: denizens and margizens. In: *Peace Review on Citizenship and Social Justice*, 20 (3), p. 358-365.
- Schuilenburg, M. (2008b). Een gecontroleerde vrijheid. Neoliberalisme, veiligheid en verzekeringen. In: R. Brouwer & T. Bakker (red.), *Liberticide. Kritische reflecties op het neoliberalisme*. Utrecht: IJzer, p. 74-92.
- Schuilenburg, M. (2008c). Een politiek van versplintering. Over eilandjes, denizens en margizens. In: H. Boutellier & R. van Steden (red.), *Burgerschap en veiligheid*. Amsterdam: Boom, p. 31-53.
- Shearing, C. & P. Stenning (1981). Modern private security: Its growth and implications. In: M. Tonry & N. Morris (eds.), *Crime and Justice. An Annual Review of Research*, Vol. 3. Chicago: Chicago University Press, p. 193-245.
- Sloterdijk, P. (2003). *Sferen. Bellen & Globes*. Amsterdam: Boom.
- Wogenscky, A., (1987). The Unité d'Habitation at Marseille. In: A.H. Brooks (ed.), *Le Corbusier: The Garland Essays*. New York: Garland Publishing.