

New York City heeft een omvangrijke dienstensector waaronder het financiële district rondom Wall Street en de entertainment op Times Square. Ooit floreerde NYC als industrieel centrum met havens, suiker-raffinaderijen, drukkerijen en de kledingindustrie. Het werk trok veel immigranten uit Europa aan. Voormalige havengebieden als Red Hook en Jersey City hebben de laatste decennia een metamorfose ondergaan.

De-industrialisatie in New York City

Transformatie van twee havengebieden

Net als andere Amerikaanse en Europese steden kreeg New York in de 20^e eeuw te maken met de-industrialisatie. Toenemend autobezit stimuleerde suburbanisatie. Inwoners verlieten de stad op zoek naar meer (woon)ruimte en minder stedelijke problematiek. Ook de industriële sectoren werden relatief *footloose* door de toegenomen mobiliteit en vestigden zich buiten de stad. Alle Amerikaanse steden, met uitzondering van Los Angeles, zagen een deel van de bevolking en bedrijvigheid tussen

1950 en 1970 vertrekken, ook New York (figuur 1, pag.16).

Deze de-industrialisatie wordt in de geografie ook wel aangeduid als de overgang van een Fordistisch naar een post-Fordistisch productiesysteem. Fordisme staat voor het tijdperk van aanbodgedreven massaproductie van precies eendere homogene goederen (bijvoorbeeld de T-Fords: allemaal zwarte auto's met dezelfde bekleding enzovoorts) door relatief laaggeschoold personeel. Post-Fordisme wordt gekenmerkt door vraag-

gedreven, flexibele productie van heterogene goederen (afgestemd op de veelzijdige smaak van de consument) door hoger opgeleid personeel. Hieronder kunnen ook diensten vallen.

Veel steden waren niet voorbereid op deze transitie. Detroit geldt als klassiek voorbeeld van een stad in verval met een hoge werkloosheid na het vertrek van de auto-industrie. Met de grootschalige productie van de T-Ford en andere automerken was Detroit in de eerste helft van de 20^e eeuw dé hoofdstad van het Fordisme. Later leidde de afhankelijkheid van de auto-industrie juist tot de ondergang van de stad. Films als *Roger and Me* van Michael Moore (1989) en het recente *Requiem for Detroit* van Julien Temple (2010) brengen dit schrijnend in beeld.

Ook New York City was vrijwel failliet in de jaren 70, maar wist relatief snel de overstap naar een diensteneconomie te maken. Vooral de Finance, Insurance & Real Estate-sector (FIRE; financiën, verzekeringen en onroerend goed) heeft een sterke groei meegemaakt en is in NY relatief groot vergeleken met de

Red Hook is nog volop in ontwikkeling. Links achter het oude pand ligt sinds 2008 de IKEA.





De helft van de ruim 10.000 inwoners – voornamelijk latino's en Afro-Amerikanen – woont in een troosteloos sociale woningsbouwcomplex, de Red Hook Houses.

cut highway that still pours pollution into neighborhood streets. "What can you do?", said Joe Tomo, who ran a Red Hook candy store once midblock on Union Street that now stands alongside the expressway. "These were mostly immigrants here who were afraid they might get deported if they protested. You can't fight City Hall".

Met Red Hook ging het steeds slechter. Plannen voor herbesteding van de verouderde pakhuizen en pieren verdwenen in de prullenbak ten tijde van de economische crisis in de jaren 70. Uiteindelijk kreeg de buurt in de jaren 90 de naam een van de slechtste buurten en *crack capital* van de Verenigde Staten te zijn. Maar liefst 29% van de bevolking leefde in 2000 onder de armoedegrens, vergelijkbaar met de situatie in de Bronx (zie *Geografie* januari 2011). De helft van de ruim 10.000 inwoners – voornamelijk latino's (47%) en Afro-Amerikanen (34%) – woont in een groot complex met sociale huurwoningen, de Red Hook Houses. Het gemiddelde jaarinkomen was er in 2000 met 10.372 USD lager dan in de Bronx. Ruim 10% van de beroepsbevolking was dat jaar werkloos. Volgens stadssociologen Kasinitz en Rosenberg kwam dit doordat banen in de private sector werden ingevuld via sociale netwerken waartoe de lokale bevolking vaak geen toegang had. Daarnaast was er sprake van *place-* en *race-*discriminatie. Men nam liever geen inwoners van Red Hook in dienst, en al helemaal geen zwarten of latino's. De publieke sector huurde wel bij voorkeur lokale mensen in, maar die hadden vaak een te laag opleidingsniveau. Meer dan de helft bezat in 2000 geen middelbareschooldiploma.

IKEA

In de afgelopen decennia is de situatie totaal veranderd. In 2006 ging er een terminal open voor luxe cruiseschepen op Pier 12. In hetzelfde jaar opende in een historisch pakhuis de Fairway Market, een grote supermarkt. De revitalisering verliep niet zonder slag of stoot. Vooral de komst van Fairway stuitte op protest. Huiseigenaren vreesden een enorme verkeersdruk. Bewoners vonden ook dat het waterfront van Red Hook geen commerciële, maar een sociale functie moest krijgen. Voorstanders benadrukten echter dat de supermarkt banen voor de lokale bevolking zou creëren en dat er goedkope verse groenten en fruit te krijgen zouden zijn. Om gehoor te

Verenigde Staten als geheel (figuur 2). Toch hebben diverse buurten lange tijd geworsteld met de gevolgen van de-industrialisatie. Bijvoorbeeld de havengebieden van Red Hook in Brooklyn, en Jersey City in New Jersey.

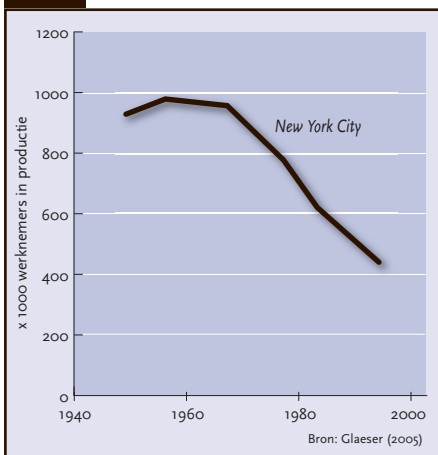
Roode Hoek

Red Hook ligt aan de East River, ten zuiden van *downtown* Brooklyn. Het werd in 1636 gesticht door Nederlandse kolonisten die het Roode Hoek noemden vanwege de rode kleigrond en de ligging in een uithoek van de East River. In de 18^e en 19^e eeuw groeide Red Hook uit tot een van de drukste scheepscentra van Amerika. Werven, pakhuizen en maritieme activiteiten domineerden. De opening van het Erie Canal in 1825 was erg belangrijk voor deze ontwikkeling. Het kanaal verbond de haven van New York via de grote meren met het Midwesten. Red Hook groeide uit tot het grootste op- en overslagcentrum van goederen als suiker, koffie, cacao, graan, rubber, jute, kruiden en gedroogd fruit. Rond 1950 trad echter het

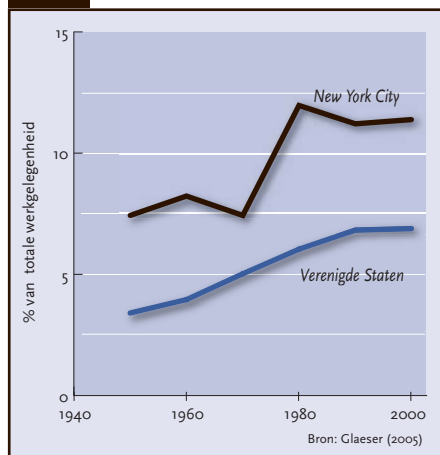
verval in. De haven was niet diep genoeg voor de grotere schepen, waardoor deze uitweken naar containerhavens in New Jersey.

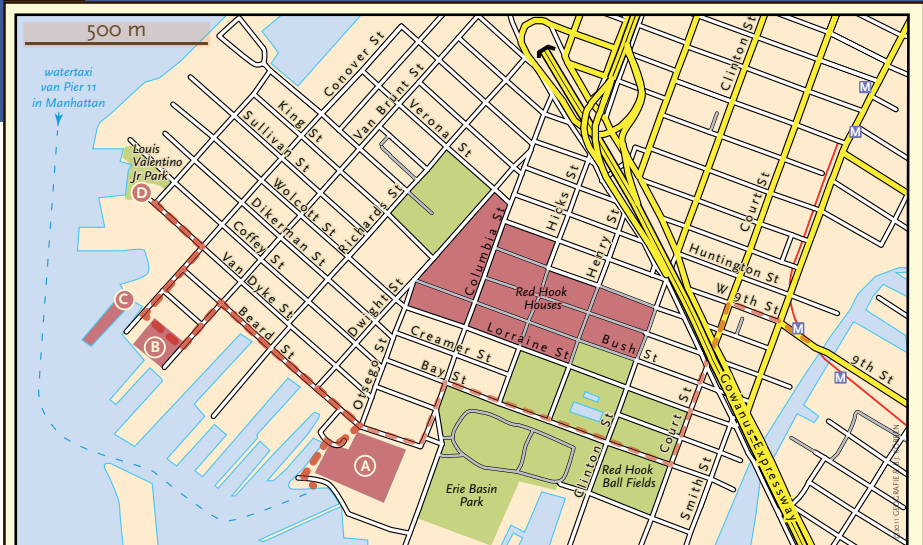
Inmiddels was onder leiding van stadsplanner Robert Moses gestart met de aanleg van de Brooklyn-Queens Expressway (BQE). Moses' belangrijkste doel was de bereikbaarheid van New York te verbeteren. Hij plande rigoureuze allelei snelwegen en bruggen dwars door de stad. Sommige werden uitgevoerd, andere door burgerprotest tegengehouden, zoals een snelweg door Washington Square Park in Manhattan (zie *Geografie* oktober 2007 en januari 2011). Door de bouw van de BQE raakte Red Hook 'afgesneden' van andere delen van Brooklyn. Volgens journalist Bob Liff bood de bevolking in Red Hook nauwelijks weerstand: 'The story was different in nearby Brooklyn Heights, whose more affluent and influential residents were able to win design concessions from Moses that the poorer, mostly immigrant Red Hook residents could not (...). Red Hook got a below-ground, open-

Figuur 1: Werkgelegenheid in de industriële sector in New York (1950-1995)



Figuur 2: Groei van aandeel FIRE (financiën, verzekeringen en onroerend goed) in bedrijvigheid in New York en VS (1950-2000)





Bron: New York City, Dept. of City Planning

Wandelroute: - - - - -



Hook Food Vendors staan (april t/m november), die allerlei Zuid-Amerikaanse etenswaren verkopen. Ook kom je dan voorbij het sociale huurcomplex Red Hook Houses.

Neem vanaf Pier 11 in Lower Manhattan de watertaxi naar IKEA. Op weekdays kost een enkeltje 5 dollar (teruggave als je bij IKEA meer dan 10 dollar besteedt; gratis terugreis op dezelfde dag) en vertrekken de watertaxi's om de 40 minuten tussen 14 en 19.20 uur. In het weekend zijn de watertaxi's gratis en vertrekken ze om de 20 minuten tussen 11 en 20.20 uur. Kinderen onder de 12 jaar reizen altijd gratis. De watertaxi biedt mooie uitzichten en vaart voorbij Governors Island.

A IKEA (One Beard Street, Brooklyn) en wandeling in Erie Basin Park.

B Fairway Market, populaire supermarkt annex café met relatief lage prijzen.

C Waterfront Museum (290 Conover St., Pier 44), inclusief tentoonstellingen en tours over waterfrontontwikkelingen in New York (www.waterfrontmuseum.org).

D Louis Valentino Jr. Park, picknickplaats met prachtige uitzichten.

Je kunt weer terug met de watertaxi, maar een alternatief is wandelen naar het metrostation Smith/9th St. (van Bay St. via Court St. naar 9th St., onder de Brooklyn-Queens Expressway door). Je komt dan voorbij de Red Hook Ball Fields waar op de hoek van Bay en Clinton St. op zaterdag- en zondagmiddag de Red

geven aan de protesten werden er op de bovenste verdieping naast luxe lofts gratis ateliers voor lokale artiesten ontwikkeld.

De Fairway-discussie toont het meningsverschil tussen de veelal blanke huiseigenaren en de grotendeels gekleurde bewoners van de sociale huurwoningen: anti-verkeer versus pro-werkgelegenheid. Dezelfde discussie laaide weer op toen duidelijk werd dat het Zweedse warenhuis IKEA een vestiging wilde openen in Red Hook. Wederom vreesde de blanke bevolking een toename van het verkeer, en aantasting van het historische karakter van de buurt. De oorspronkelijke bewoners benadrukten juist dat de komst van IKEA zou zorgen voor circa 600 banen en meer klandizie voor bestaande winkels door een grotere toestroom van bezoekers.

IKEA had al diverse vestigingen in het oosten van de VS, maar niet in New York. De dichtstbijzijnde winkel was in Elizabeth (New Jersey) op zo'n 25 kilometer afstand. Het lukt weinig *big-box* winkelketens een locatie in New York te vinden. Wall-Mart probeert al jaren een vestiging te openen, maar bestemmingsplannen staan dergelijke ontwikkelingen alleen toe op *manufacturing-zones* langs het waterfront. Het is lastig en kostbaar om een kavel te bemachtigen voor winkels met meer dan 100.000 vierkante meter vloeroppervlak. Daarbij eist de lokale overheid dat er wordt geïnvesteerd in een optimale bereikbaarheid van de winkel.

De bevolking van Red Hook was sceptisch over de komst van IKEA. In februari 2005 klaagden enkele bezoekers het stadsbestuur aan, omdat ze vonden dat een warenhuis niet binnen het bestemmingsplan paste. Er zouden ook fouten zijn gemaakt bij het berekenen van de gevolgen van een verkeerstoename. Daarnaast werd IKEA bekritiseerd omdat asbest was vrijgekomen tijdens de afbraak van het voormalige haven terrein. IKEA reageerde met allerlei toezeggingen. Het bedrijf zou het waterfront van Red Hook verfraaien met een esplanade. Een watertaxi tussen Red Hook en Manhattan en extra bussen zouden de bereikbaarheid van de buurt verbeteren. De lokale bevolking kreeg voorrang bij de sollicitatieprocedure, zodat er daadwerkelijk sprake zou zijn van een *social return*. Uiteindelijk kreeg IKEA groen licht en ging de vestiging in Red Hook in juni 2008 open.

Het woonwarenhuis lijkt woord te hebben gehouden. De esplanade, het Erie Basin Park,

is een prettige verblijfsruimte. De watertaxi zorgt voor een korte en spectaculaire reis van Red Hook naar Manhattan. De taxi was in eerste instantie gratis, maar ging bijna aan de eigen populariteit ten onder. Nu moet je op weekdays vijf dollar betalen voor de oversteeek, een bedrag dat je terugkrijgt als je aankopen doet bij IKEA. De verkeersoverlast blijkt mee te vallen, al is het verkeer in het weekend drukker dan voorheen en zijn de bussen voller wanneer IKEA open is. Hoeveel bewoners van Red Hook bij IKEA werken is onbekend; in zulke cijfers geeft het Zweedse bedrijf geen inzage.

Toch klinkt hier en daar nog kritiek. De betere bereikbaarheid leidt tot een stijging van huur- en koopprijzen. Een lokale houtbewerker zegt daarover: '[I] depend on the isolation of the neighborhood to be able to afford space'. Ook in Red Hook lijkt er dus sprake van *gentrification*, hoewel moeilijk te zeggen is in hoeverre dit een gevolg is van de komst van IKEA.

Jersey City

Jersey City ligt op een steenworp afstand van New York City, aan de overkant van de Hudson, maar is een compleet andere stad in een andere staat. In de jaren 80 konden de verschillen niet groter zijn. Het bruisende NYC aan de ene kant van de rivier, grote verlaten

industriële haven- en transportcomplexen in Jersey City aan de andere kant. Tegenwoordig heeft ook Jersey een *skyline* met wolkenkrabbers, er zijn veel nieuwe woningen gebouwd en het waterfront is herontwikkeld.

In de 19^e en begin 20^e eeuw was Jersey City een industriële stad, bekend om de productie van tandpasta en zeep (Colgate-Palmolive), chloor (Chloro) en kantoorartikelen (Dixon Ticonderoga). Veel havenactiviteiten verplaatsten zich in de 20^e eeuw van New York (bijvoorbeeld Red Hook) naar plekken in New Jersey, inclusief Jersey City en het nabijgelegen Hoboken, bekend vanwege de scheepsbouw en later als *cruiseterminal*. Nog belangrijker voor de stadseconomie was de aanwezigheid van diverse spoorwegmaatschappijen, bijvoorbeeld de Pennsylvania Railroad (PRR). Deze maatschappij had een eindstation in de binnenstad. Daarom moesten reizigers Jersey City passeren voordat ze met de veerboot verder konden naar Manhattan. Dit bracht levendigheid en commercie in

Tussen 1950 en 1980 verloor Jersey City 75.000 inwoners

New Jersey's Gold Coast gezien vanaf Manhattan, met de 238 meter hoge Goldman Sachs Tower. Links daarvan de gigantische klok (1924) die gespaard bleef nadat Colgate/Palmolive in 1985 na 141 jaar vertrok uit New Jersey (foto onder), en rechts andere banken en verzekeringskantoren.



FOTO: HISTORIC AMERICAN ENGINEERING RECORD (LIBRARY OF CONGRESS)

FOTO: TETRA/HH

de stad. Ook de tracés van diverse andere maatschappijen eindigden in Jersey City; de stad werd gedomineerd door rails en rangeerterreinen.

In de loop van de 20^e eeuw kwam ook Jersey City in economische problemen. In 1911 liet de PRR een tunnel onder de Hudson bouwen en trok het spoor door tot aan Penn Station in Midtown Manhattan. Enkele decennia later liep het vervoer per spoor sterk terug. In Jersey City gingen daardoor veel banen verloren.

In 1985 vertrok de Colgate-fabriek na 141 jaar productie uit Jersey City. Het complex aan het waterfront bood niet meer de ruimte en faciliteiten die het bedrijf nodig had. De grote, achthoekige Colgate Clock die sinds 1924 bij de fabriek stond, herinnert nog aan Jerseys industriële verleden. Toen ook andere grote fabrieken hun poorten sloten, raakte de stad in een neerwaartse spiraal van werkloosheid, criminaliteit, onrust en politieke corruptie. Tussen 1950 en 1980 daalde het aantal inwoners met 75.000. In zeven jaar tijd (1975-1982) ging bijna 10% van de werkgelegenheid (zo'n 5000 banen) verloren.

Maar Jersey City heeft sindsdien een metamorfose ondergaan. Op de voormalige

Colgate- en PRR-terreinen werd een nieuw waterfront gebouwd met onder andere de 238 meter hoge Goldman Sachs Tower en het Hyatt Regency Hotel. Bedrijven in de zakelijke en financiële dienstverlening konden gebruikmaken van *relocation incentives* als ze NYC verruilden voor de overkant. Het gebied op de kop van Jersey City is nu een financieel district en heeft een van de grootste concentraties banken in de VS, waaronder UBS, Chase Bank, Citibank, Merrill Lynch en Goldman Sachs. Officieel heet het Exchange Place, maar men spreekt ook van *Wall Street West* en *New Jersey's Gold Coast* om het succes van de herontwikkeling te benadrukken. De nieuwe wolkenkrabbers zijn met elkaar verbonden via de Hudson River Waterfront Walkway. Die vormt nu een wandel- en fietspad langs de Hudson van bijna 30 kilometer lang.

Iets ten noorden van Exchange Place ligt Newport, een multifunctionele wijk met woontorens, kantoorgebouwen, haven, scholen, restaurants en de Newport Centre Mall. De wijk is gebouwd op het voormalige terrein van de Erie Lackawanna Railway. Een belangrijke voorwaarde om Exchange Place en Newport te mogen ontwikkelen was de aanleg van de Hudson-Bergen Light Rail. Dit openbaarvervoersysteem moest congestie langs het waterfront tegengaan en residentiële en commerciële ontwikkeling stimuleren. De *light rail* maakt gebruik van zowel nieuw spoor als oude trajecten van de vroegere

spoorwegmaatschappijen, zoals de Central Railroad en New Jersey en Lackawanna Railway. Met 23 haltes verbindt de light rail Jersey City met naburige steden Bayonne, Hoboken, North Bergen, Union City en Weehawken. De light rail heeft de bereikbaarheid van Jersey City enorm verbeterd.

Powerhouse

Door al deze ontwikkelingen zijn de industriële sporen van Jersey City grotendeels uitgewist, met enkele uitzonderingen, zoals het Hudson and Manhattan Powerhouse. Dit monumentale pand werd tussen 1906 en 1908 gebouwd om de Hudson and Manhattan Railroad, nu bekend als de PATH, te voorzien van elektriciteit. Dankzij het Powerhouse konden mensen voortaan tussen New York en New Jersey reizen via het spoor. De elektriciteitscentrale was echter maar tot 1929 in gebruik. Daarna fungeerde het pand voornamelijk als opslagruimte voor de spoormaatschappij en later de Port Authority of New York and New Jersey. Het gebouw raakte snel in verval. Stukken muur brokkelden af en kapotte ramen werden niet vervangen, waardoor wind en regen er vrij spel kregen. In de jaren 90 kwamen discussies op gang over de toekomst van het oude Powerhouse, maar deze liepen vast vanwege ingewikkelde eigendomsverhoudingen. De twee eigenaren, Jersey City en de Port Authority, werden het onderling niet eens over sloop dan wel herontwikkeling. Protesten van de bevolking leidden er uiteindelijk toe dat het Powerhouse in 2001 op de erfgoedlijst van de National Register of Historic Places belandde.

Momenteel is het plan het gebouw om te vormen tot een multifunctioneel centrum voor kunst, winkelen en entertainment. Deze *face-*

De kop van Jersey City is nu een belangrijk financieel district, ook wel *Gold Coast* genoemd

lift kost naar schatting 3,4 miljoen dollar, die de beide eigenaren samen zullen opbrengen.

Industrieel erfgoed

De de-industrialisatie heeft Red Hook en Jersey City sterk veranderd. Het lijkt een trend om industrieel erfgoed zoals de Fairway Market in Red Hook en het Powerhouse in Jersey City om te toveren in winkel- en entertainmentplekken. Ook in Manhattan vind je daar voorbeelden van, zoals de Chelsea Market. Deze voormalige koekjesfabriek op 759th Ave, tussen 15th en 16th St., werd in 1997 geheel gerenoveerd. Nu is het een overdekte markt met verse etenswaren en luxe winkels. In de bovenste verdiepingen zitten diverse mediabedrijven zoals Food Network, EMI Music Publishing en Google. De originele kenmerken van het gebouw zijn zo veel mogelijk bewaard gebleven (zie ook *Geografie* juni 2007). Deze ontwikkelingen zorgen voor behoud van industrieel erfgoed en brengen leven in voorheen veelal verlaten industriële gebieden. Tegelijkertijd leiden ze tot uniformiteit omdat de historische functies en 'ruwe kantjes' van industrieterreinen en havengebieden verloren gaan wanneer winkelformules als IKEA daar neerstrijken. •

Bronnen

- Bucci-Carter, M. 2010, *The challenge and local effects of transforming Jersey City from port to back office for the Financial District and on to Prime Office location in the New York metropolitan region*. Presentatie van Planning Jersey City, 10 juni 2010.
- Glaeser E.L. 2005, *Urban colossus: Why is New York America's largest city?* Discussion Paper Nr. 2073. Harvard Institute, Cambridge.
- Gonzales, D. 2005, Opposite sides of an IKEA: Jobs vs. Traffic. *New York Times*, 8 februari 2005.
- Kasinitz, P. & J. Rosenberg 1996. Missing the connection: Social isolation and employment on the Brooklyn waterfront. *Social Problems*, 43(2): 180-196.
- Liff, B. 1988. New York: Chess in concrete. *Newsday*, 4 december 1988.
- Verkoren, O. & C. Eysberg 2007. De wording van Noord-Amerikaanse samenlevingen. Een kleine historische geografie. In: B. de Pater & O. Verkoren (red.). *Noord-Amerika: Een geografie van de Verenigde Staten en Canada*. Van Gorcum, Assen.
- Zukin, S. 2010. A tale of two globals: Pupusas and IKEA in Red Hook. In: *Naked city: The death and life of authentic urban places*. Oxford University Press, New York.
- www.jpowerhouse.org/



Het Powerhouse stond op de nominatie gesloopt te worden, maar staat inmiddels op de nationale erfgoedlijst. De gemeente en de Porth Authority gaan de oude energiecentrale voor 3,4 miljoen dollar herinrichten tot multifunctioneel centrum.