

Het Zwitserlevengevoel is ook niet alles

door prof. mr. Friso de Zeeuw

Dit themanummer over gebiedsontwikkeling kijkt ruimschoots over de grens. Dat is zinvol, omdat wij, in ons land, de neiging hebben alleen onze eigen situatie en werkwijzen in ogen-schouw te nemen. Nu de vaderlandse vastgoedwereld en gebiedsontwikkeling sinds september 2008 in crisis verkeren, kan een internationale oriëntatie geen kwaad.

In dit essay artikel wil ik een paar van internationale observaties delen. Ik winkel daarbij vrijpostig en selectief in de artikelen die elders in dit nummer te vinden zijn.

De ruimtelijk-economische ontwikkeling is de belangrijkste bepaler voor gebiedsontwikkeling. In alle westerse landen bevordert de kenniseconomie concentratie van meerwaarderecreatie, economische activiteit, werkgelegenheid en mensen in bepaalde stedelijke agglomeraties. Het resulteert in opwaartse druk op de grond- en vastgoedprijzen (wonen, retail, bedrijfsruimten). Dit maakt het mogelijk om de hoge kosten en risico's van binnenstedelijke transitie (aankoop vastgoed, uitplaatsen bedrijven, bodemsanering, omleggen infrastructuur, lange procedures) goed maken met de prijzen van de eindproducten. Waar de economische ontwikkeling terugvalt, stort ook de vastgoedmarkt in en is van gebiedsontwikkeling geen sprake meer. Detroit is daar een extreem voorbeeld van.

De aantrekkelijkheid van stedelijke agglomeraties wordt bepaald door de economische structuur, bereikbaarheid en de quality of life (prettige woonegelegenheid,

veiligheid, publieke voorzieningen, recreatiemogelijkheden en cultuur).

In Zürich bij voorbeeld heeft men de economische wind in de rug en de stad scoort al jaren in de top van de steden met de beste levenskwaliteit. Ideale condities voor gebiedsontwikkeling, zou je denken. De Europa Allee, bij het Hauptbahnhof, is de grootste gebiedsontwikkeling van Zürich, met een imponerend gemengd programma van kantoren, onderwijsvoorzieningen, retail, gastronomie en wonen. KCAP (Kees Christiaanse) kreeg de opdracht voor het maken van een stedenbouwkundig masterplan voor het gebied waar zich onder meer het postsorteerkantoor en een spoorwegemplacement bevonden. Daarbinnen gaat de internationale architectuur-elite aan de gang, met Frank Gery, Chippendale, Cruz-Ortiz, Zaha Hadid, Herzog & De Meuron. Wordt het straks een prettig verblijfgebied met zoveel architectonisch geweld? En komt de context, geschiedenis en de eigenheid van het gebied tot zijn recht? Ik heb de grootste twijfel.

Een ander voorbeeld. Hamburg mag zich verheugen in een niet aflatende stroom Nederlandse bezoekers. Terecht, want in deze welvarende stad is veel te beleven binnen ons vakgebied, met HafenCity als Luilekkerland. Ook hier drukt de internationale architectuurelite een zwaar stempel op het nieuwe stadsdeel. Het roept dezelfde vragen op als in Zürich. Daarnaast experimenteert het stadsbestuur in het binnengebied met de uitgifte van opties voor kleine kavels om

de 'verscheidenheid' te bevorderen. Resultaat: een logistieke bende en een chaotisch totaalbeeld. Bij nadere beschouwing treden andere verschijnselen aan het licht. Ontwikkelings- en bouw tijden zijn lang, de prijs-kwaliteitsverhouding verslechtert, vraagtekens zijn de plaatsen bij de marktgerichtheid en efficiency. Afwerking en detailering van gebouwen en openbare ruimte laten te wensen over. Dat laatste is overigens in Zürich niet het geval. De Zwitsers doen hun naam eer aan en verslappen op dit aspect niet. Zelfs anti-duiven-pinnen worden mee-ontworpen en zorgvuldig gematerialiseerd. Maar meer in het algemeen herkennen wij natuurlijk de Nederlandse praktijk van voor de crisis.

Conclusie: waar optimale (economische) randvoorwaarden voor stedelijke gebiedsontwikkeling gelden, rukt de internationale architectuurelite op. Het valt, denk ik, te verklaren uit de culturele voorkeur van beslissers bij overheid, markt en ontwerpers. In de tweede plaats verliest gebiedsontwikkeling aan procesmatige, vraaggerichte en bouwtechnische scherpte; slordigheid grijpt om zich heen. Tenminste voor een deel is dit verklaren uit gemankeerde marktwerking.

Aan de andere kant van het spectrum bevinden zich stedelijke agglomeraties die een prachtige economische toekomst achter zich hebben. Ik noemde Detroit al als extreem voorbeeld met een beroerde economie, een overweldigende leegstand, onveiligheid en nauwelijks openbaar vervoer. Een stad die zich na een spectaculaire economische teruggang behoorlijk heeft weten op te werken is Liverpool. Hoe de lokale overheid en markt daarbij samenwerken dwingt bewondering af, met het winkelcentrum Liverpool One als onbetwist paradepaardje. Hier geen ingewikkelde, op architectuur gefixeerde competities, maar een doordachte tender van de gemeente die een marktpartij met lange adem en dito visie kiest.

Een ding staat centraal: hoe krijgen wij de koopkracht van de mensen weer terug naar het centrum. Dat gezamenlijke doel stimuleerde de lotsverbondenheid tussen marktpartij en overheid. Tegen deze achtergrond beschouw ik hard core concessiemodellen als kansloos voor complexe gebiedsontwikkeling. Juist in moeilijke tijden werken strikt gescheiden verantwoordelijkheden en risico's niet.

Interessante, vernieuwende samenwerkingsvormen voor stedelijke gebiedsontwikkeling spelen hier op in. We kunnen ze waarschijnlijk eerder vinden in steden die niet in de top van de kenniseconomie acteren. Neem Rotterdam. Men heeft er nog wel last van overtrokken ambities maar de manier waarop het stadsbestuur in Central District, Merwehavens-Vierhavens en Hart van Zuid zoekt naar krachtenbundeling met lokale vastgoedbezitters, lokale ondernemers, ontwikkelaars en beleggers getuigt van realiteitszin en ambitie. Op basis van een kwalitatief publiek programma van randvoorwaarden, krijgen marktpartijen de ruimte voor een marktgerichte aanpak. Het lijkt op de Liverpoolse werkwijze.

De vaderlandse vastgoedcrisis veroorzaakt veel onzekerheid en verwarring. Dat lokt meest uiteenlopende voorstellen uit om weer op te krabbelen; veelal onder het motto 'alles moet anders'. Een ervan is om de herontwikkelingsfase (investering) te verknopen met de beheerfase (de exploitatie). Om zo te komen tot integrale gebiedsexploitatie. De focus richt zich op het beleggerperspectief. Gebiedsfondsen ziet men als bijpassende financieringsconstructie. De promotors van 'gebiedsontwikkeling 3.0' zien ook kansen voor toetreding van nieuwe partijen in gebiedsontwikkeling. Kandidaten zijn onder meer: de sectoren zorg, energie en zelfs afvalverwerking. Het Londense King's Cross dient als internationaal praktijkvoorbeeld voor dit perspectief. Mij lijkt dit een onwaarschijnlijk, uiterst

risicovol en complex perspectief. Wat dat laatste betreft is de Amsterdamse Zuidas een mooi voorbeeld waarin de verknoping van publiek en privaat in de investering bijna onontwarbaar bleek. DBFMO-achtige contracten zijn in beginsel toepasbaar op redelijk eenduidige producten als wegen en gebouwen, maar zelden op meervoudige gebiedsontwikkeling. Het impliciete pleidooi tot branchevervaging is mijn tweede kritiekpunt. De vastgoedavonturen van - onder meer - zorginstelling Phladelphia liepen uit op een faillissement. De stoomboot De Rotterdam is een voorbeeld van een branchevreemde activiteit van een woningcorporatie, uitmondend in een financieel fiasco. En kijk nog eens hoe het stadsverwarmingsbedrijven financieel is vergaan; een drama. Natuurlijk gaan bij voorbeeld energie en water een grotere rol in gebiedsontwikkeling spelen; zij kunnen optreden als 'waardemakers'. Ook het neerhalen van de schotten binnen de gemeente tussen ontwikkeling en beheer kan tot kostenbesparing leiden. Maar compleet nieuwe 'verdienmodellen'? Vergeet het, het is voodoo.

Laten we stedelijke gebiedsontwikkeling internationaal blijven onderzoeken, ook al blijft het local business bij uitstek. Steden in een economisch lastige positie zijn daarbij minstens even interessant als agglomeraties waar het Zwitserlevengevoel je omarmt.

OVER DE AUTEUR

Prof. mr. Friso de Zeeuw is directeur Nieuwe Markten Bouwfonds Ontwikkeling en praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling TU Delft.