



## LONDEN: DYNAMIEK EN PRAGMATIEK

### FRISO DE ZEEUW

**W**ie weer eens een bezoek brengt aan Londen, moet een beetje lachen om de jongste liefdesbaby van planologisch Nederland: 'organisch ontwikkelen'. Op talloze plekken verrijzen in hoog tempo nieuwe omvangrijke projecten: woonwijken, winkelcentra, werkgebieden, publieke voorzieningen, infrastructuur en combinaties van die vier. De economische en demografische magneetwerking van Londen brengt een investeringsgolf te weeg.

Ik spreek met opzet over projecten, want in echte gebiedsontwikkeling heeft in Engeland weinig traditie: aanhechting aan en inbedding in het omringende territoir krijgen weinig aandacht. Daarop zijn imposante uitzonderingen, bijvoorbeeld de mega-herontwikkeling van het stationsgebied rond Kings Cross ([www.kingscross.co.uk](http://www.kingscross.co.uk)). Bij dit superknooppunt van alle vormen van openbaar vervoer ontstaat een gemengd programma van 2,4 mln m<sup>2</sup>, inclusief een kleine 2000 woningen. Het totale programma bedraagt meer dan de helft van Canary Warf. Onlangs opende de University of the Arts London hier haar deuren. Google gaat hier haar hoofdkantoor voor de UK vestigen. De beide grootgrondbezitters, London & Continental Railways (LCR, een overheids-vastgoedbedrijf) en logistiek bedrijf DHL kozen in 2000 projectontwikkelaar Argent als partner. Hun samenwerkingsverband is sinds 2008 de enige grondeigenaar. Tot nu hebben zij circa £ 300 mln in het project geïnvesteerd. De continuïteit van sleutelfiguren noteert men als bijzonder pluspunt.

Kings Cross heeft in ons land enigszins naam gemaakt om een andere reden: als hét voorbeeld van 'gebiedsontwikkeling 3.0', met integratie van planvorming, ontwikkeling, bouw, beheer en exploitatie van vastgoed, openbare ruimte en energievoorziening, waarbij de ontwikkeling 'vanuit beheer en gebruik gestalte krijgt'. Wij zouden ons kunnen spiegelen aan dit 'nieuwe verdienmodel', een andere heilige graal in het vaderlandse vakwereldje. In de realiteit blijkt daar weinig van. Afzonderlijke bedrijven en instanties nemen het gebouwde vastgoed af van de ontwikkelorganisatie en regelen zelf beheer en exploitatie. 40% van het plangebied wordt 'public space'; de makers hechten veel waarde aan

prettige verblijfsruimten. Een aparte managementorganisatie runt dit openbaar gebied. Maar dat is natuurlijk geen 'nieuw verdienmodel'.

In de uitgestrekte tussengebieden tussen de grote projecten en bouwkransen, kan men kleinschalige, zo men wil 'organische', ontwikkelingen waarnemen. In en rond een historisch fabrieksgebouw in een verlopen buurt vormt zich bijvoorbeeld een cluster jonge bedrijfjes. Verschillende typen ontwikkeling, groot en klein, snel en langzaam, op gebieds-, project- en kavelniveau, bestaan naast elkaar. Daar gaat het debat in Londen niet over. Dat gaat onder meer om voldoende en betaalbare huisvesting voor de gewone werkende mensen. Een debat dat overal opleeft in steden waar het economisch voor de wind gaat, het aanbod de groeiende vraag niet kan bijhouden en de prijzen omhoog schieten.

Dat geldt bijvoorbeeld ook voor delen van het in Oost-Londen gelegen stadsdeel (Borough) Newham. Daar werden vorig jaar de Olympische Spelen gehouden. De transitie van Londen dringt zich hier aan je op, terwijl de armoede tegelijkertijd hardnekkig blijkt. Labor maakt in de deelgemeenteraad volledig de dienst uit. Voorzien in voldoende (betaalbare) huisvesting heeft politieke prioriteit. Tweede prioriteit: werk voor de inwoners van het stadsdeel, vooral ook voor mensen met een lage opleiding. Daarom ondersteunde het stadsdeelbestuur de komst van het grootste winkelcentrum van Europa: Westfield in de wijk Stratford. De prioriteiten sporen met die van de burgemeester van Londen, de onberekenbare, maar behoorlijk succesvolle en pragmatische conservatief Boris Johnson. Binnen de gepolariseerde politieke verhoudingen in Engeland is zo'n samenwerking opmerkelijk. Pragmatisme, weinig ideologie en een doenerige mentaliteit lijken belangrijke factoren. Deze Boris zet zwaar in op uitbreiding van het metronet en versterking van knooppunten om zo perifere stadsdelen in de welvaartsgroei te betrekken. En hij stimuleert het gebruik van de fiets met 8000 huurfietsen: Boris-bikes.

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