



Als 's werelds oudste industriestad profileert Manchester zich graag als pionier, trendsetter en laboratorium voor de toekomst. De stad experimenteert al jaren met revitalisering, duurzaamheid en digitale technologie.

Manchester

De stad als laboratorium

Van bescheidenheid hebben de Mancunians geen last. Wie op Google de woorden 'Manchester' en 'identity' intoetst, krijgt als eerste treffer een site over de legendarische *And on the sixth day God created MANchester-T-shirts*. T-shirts worden al lang niet meer in de voormalige textielmetropool geproduceerd, maar de trots van

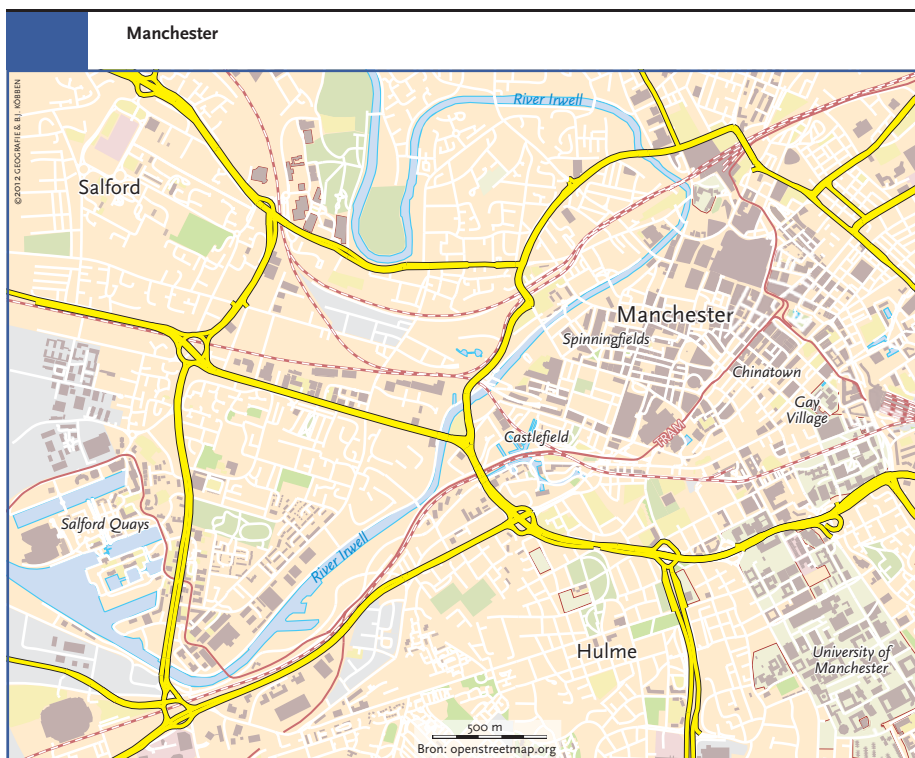
de inwoners op hun stad is er niet minder om. Steevast zeggen de Mancunians dat ze de rest van de wereld een stap voor zijn. En inderdaad: Manchester stond aan de wieg van de Industriële Revolutie, het betaald voetbal, de microchip en de alternatieve rockmuziek. Bands als Joy Division, The Smiths en Oasis komen er vandaan, terwijl het Londense

Coldplay pas ontdekt werd op het *In The City*-festival dat elk jaar in Manchester plaatsvindt.

De agglomeratie Greater Manchester in Noordwest-Engeland telt ruim 2,6 miljoen inwoners. Daarvan wonen er maar zo'n half miljoen in Manchester zelf. Van oudsher is de stad echter nauw verbonden met randgemeenten als Salford, Bury en Oldham. Een complex netwerk van kanalen en spoorwegen zorgde er in de 19^e eeuw voor dat de regio kon uitgroeien tot het grootste textielgebied ter wereld. Al tijdens de Eerste Wereldoorlog en de crisis van de jaren 30 kregen de spinnerijen, weverijen en toeleverende bedrijven met dalende exporten te maken. De opkomst van lagelonenlanden betekende de genadeslag voor de textielindustrie. Veel fabrieken in de regio moesten sluiten, met grote werkloosheid als gevolg. Tussen 1961 en 1983 gingen alleen al in Manchester 150.000 industriële banen verloren. Ironisch genoeg kreeg 's werelds eerste industriegebied ook als eerste te maken met de-industrialisatie.

Smart city

Op het eerste gezicht heeft het moderne Manchester het industrieverleden van zich afgeschud. Het is een echte dienstestad geworden, met financiële dienstverlening, consultancy, logistiek, vastgoed, media en cultuur als belangrijke sectoren. In 2010 werd Manchester na Londen verkozen tot de beste zakenstad van Engeland. Het aantal toeristen blijft maar groeien. De stad ziet zichzelf dan





Castlefield vormde ooit het industriële hart van Manchester en is nu een *Urban Heritage Park*. De bakstenen loodsen aan het Bridgewater Canal en Castlefield Basin zijn opgeknapt en herbergen bedrijven en appartementen. In de bogen onder het oude spoorviaduct zitten trendy pubs en restaurants. Op de achtergrond de Beetham Tower.

Al vanaf de jaren 60 heeft Manchester herstructurering bovenaan de agenda staan. Logisch, want de teloorgang van de textielindustrie liet diepe sporen na in het weefsel van de stad, vooral in en om het centrum. Leegstand en verpaupering plaatsten het gemeentebestuur voor grote dilemma's. Wat te doen: herstructureren, slopen of nieuwbouw plegen? De wijk Castlefield, die in de industrialisatie van Manchester een belangrijke rol speelde, kreeg in 1982 de beschermde status van *Urban Heritage Park*. In veel arbeiderswijken koos de gemeente echter voor sloop. De bevolking moest vertrekken naar nieuwbouwwijken elders in de stad, de gemeenten eromheen of *New Towns* in de buurt. Door deze suburbanisatie werd Manchester een krimpstad te midden van een regio met een redelijk stabiel inwoneraantal. Zo daalde de bevolking van Manchester tussen 1981 en 2001 met 9,1%, terwijl het naburige Warrington er in die periode 15,3% extra inwoners bijkreeg.

Begin jaren 80 woonden in het centrum van Manchester niet meer dan 1000 mensen. De gemeentelijke plannen voor sloop van het aanwezige industriële erfgoed lagen al klaar. Maar toen gebeurde er iets waar niemand rekening mee had gehouden: de leegstaande fabrieksgebouwen en pakhuizen bleken in de smaak te vallen bij creatieve geesten, Chinezen en homo's. De groeiende alternatieve muziek-scene – ook wel *Madchester* genoemd – vestigde zich in het gebied, gevolgd door platenmaatschappijen, studio's en andere creatieve bedrijven. Chinese zakenlieden uit Hong Kong en Londen zagen ook kansen en bouwden er een van de grootste *Chinatowns* van Europa. De Engelse homogemeenschap werd aangetrokken door het tolerante karakter van Manchester. Rond Canal Street ontstond zo een flamboyante *Gay Village*. Alles bij elkaar resulteerde het in een groeiende vraag naar woningen in het centrum. Projectontwikkelaars bouwden tal van appartementen en verdienden veel geld.

In de jaren 90 kreeg Manchester weer een impuls. Deze keer was de aanleiding minder prettig: een mislukte *bid* voor de Olympische Spelen en de explosie van een IRA-bom in het stadshart. Ook al liep Manchester de Spelen mis, het voortraject deed de gemeente beseffen hoe belangrijk publiek-private samenwerking en citymarketing kunnen zijn. De ontploffing van de IRA-bom in 1996 bracht



Dat Salford Quays, een herontwikkelingsgebied in Manchester, succesvol is, blijkt uit het feit dat de BBC enkele media-afdelingen van Londen naar het Quay House (links, interieur) heeft verplaatst.

ook graag als de tweede stad van het land – wat natuurlijk wordt betwist door het nabijgelegen Liverpool. Na de creatievestedenhype presenteert Manchester zich nu als een smart city waar net als vroeger wereldwijde trends worden gezet. De stad is een van de oprichters van het European Network of Living Labs, een netwerk van gemeenten die experimenteren met nieuwe methoden van stedelijke ontwikkeling, als waren ze 'levende laboratoria'. Manchester heeft daarbij vooral oog voor drie thema's: revitalisering, duurzaamheid en digitale technologie.





L.S. Lowry, schilder van het industriële landschap in Noordwest-Engeland, kijkt uit over Stockport (1962).

FOTO: CRISPIN EURICH

L.S. Lowry en The Lowry

The Lowry is een icoon van de Salford Quays en daarmee van het 'nieuwe' Manchester. Het grote kunst- en entertainment-complex is in 2000 door de Britse koningin Elisabeth geopend. The Lowry ontleent zijn naam aan L.S. Lowry (1887-1976), schilder van het industriële landschap in Noordwest-Engeland. Lowry is vooral bekend geworden door zijn naïeve schilderijen van het dagelijks leven in Salford tijdens de industriële hoogtijdagen. Op veel van zijn doeken staan grote groepen arbeiders, die – omdat ze doen denken aan luciferhoutjes – ook wel *matchstick men* worden genoemd. Lowry maakte toe-

gankelijke kunst en is daarom erg geliefd, niet alleen bij de Mancunians, maar bij alle Engelsen. Zelf bleef hij er bescheiden onder, getuige zijn uitspraak: 'Ik ben geen kunstenaar. Ik ben iemand die schildert'. In The Lowry is een groot deel van zijn werk tentoongesteld. In lijn met de *down to earth*-mentaliteit van Manchester is de toegang tot The Lowry gratis en biedt de programmering voor elk wat wils, ook voor de gewone man. Zo zijn er regelmatig tentoonstellingen voor een groot publiek, zoals exposities over reclame en voetbal.

de Mancunians nader tot elkaar: zoiets mocht nooit meer gebeuren, Manchester moest als een feniks uit de as herrijzen. Op de plek van de ramp kwam een groot winkelcentrum, terwijl de rest van de binnenstad een opknopbeurt kreeg. Ook grepen de gemeente en projectontwikkelaars het nieuwe elan in de stad aan om vaart te zetten achter de herontwikkeling van de Salford Quays. In dit voormalige havengebied – vanuit de binnenstad ben je er met de tram binnen een kwartiertje – verzezen snel nieuwe woningen, een *shopping mall*, het Imperial War Museum North en The Lowry (kader). Dat de herontwikkeling een succes is, blijkt wel uit het feit dat de BBC vorig jaar enkele media-afdelingen van Londen naar de Salford Quays heeft verplaatst.

Het interessante aan Manchesters *revival* is dat de overheid er slechts zijdelings aan heeft bijgedragen. Het waren grotendeels autonome processen waar de gemeente slim op inspeelde, door het te laten gebeuren of door er bij aan te haken (zoals de aanleg van een tram naar Salford Quays). Het laat weer eens zien dat stedelijke ontwikkeling geen kwestie is van maakbaarheid, maar van haak-

baarheid. Hoe het ook zij, de gerevitaliseerde binnenstad en Salford Quays hebben de reputatie van Manchester verbeterd. De krimpstad is weer aan het groeien, en niet zo'n beetje ook. Tussen 2000 en 2010 nam de bevolking van de stad met ruim 16% toe. Manchester is de laatste jaren erg in trek bij studenten, creatievelingen en starters op de arbeidsmarkt, ook van buiten de regio. Maar de bevolkingsgroei heeft ook een andere oorzaak: een toename van het aantal buitenlandse immigranten. De University of Manchester is bijvoorbeeld populair bij Chinese jongeren die in Europa gaan studeren, mede vanwege de grote Chinatown die een *home away from home* biedt. Ook zijn er sinds de

Stedelijke ontwikkeling is geen kwestie van maakbaarheid, maar van haakbaarheid

uitbreiding van de Europese Unie in 2004 veel Polen naar Manchester gekomen, op zoek naar werk. Sommigen zijn weer vertrokken, maar er is ook een groep die blijft.

Milieu of markt?

Sinds enkele jaren heeft de gemeente Manchester de ambitie om de meest duurzame stad van Engeland te worden. Daartoe heeft ze een Green City Initiative vastgesteld en allerlei concrete maatregelen genomen. Enkele daarvan kennen we in ons land ook, zoals het scheiden en recyclen van afval in de hele stad en de plicht voor de gemeente om voor een deel duurzame energie in te kopen. Ook de verplichting om bij nieuwe bouwprojecten in de stad een minimaal aantal bomen te planten ligt voor de hand. Interessanter is het Green Badge Parking Scheme dat de gemeente Manchester in 2006 met het parkeerbedrijf National Car Parks heeft ingevoerd. Chauffeurs van een emissiearme auto hebben recht op een *green badge* (groene sticker), die 25% korting geeft op parkeren in het centrum van Manchester. Voor iemand die naar z'n werk pendelt, betekent dat gauw een besparing van ongeveer 900 pond per jaar.

Ook qua openbaar vervoer is Manchester al vroeg de duurzame kant opgegaan. Sinds 2002 kent de stad de Metroshuttle, een systeem van gratis bussen in het stadscentrum. Iedereen kan zonder kaartje of pasje instappen. De bussen rijden overdag om de zes of tien minuten. Er zijn drie routes (oranje, groen en paars) die allemaal langs parkeerplaatsen en -garages komen. Met deze maatregel hoopt de gemeente inwoners en bezoekers over te halen hun auto aan de rand van het centrum te parkeren en verder te gaan met de bus. De milieuvriendelijke bussen worden betaald uit het Green Bus Fund van het ministerie van Transport. Qua aantallen passagiers draait de Metroshuttle goed – niet zo vreemd natuurlijk, want het systeem is gratis. Per jaar kost het project circa 1,2 miljoen pond.

Naast de gemeente en National Car Parks draagt ook ontwikkelaar Allied London bij aan de financiering van de Metroshuttle. Alle bussen stoppen onderweg namelijk bij Spinningfields, een retail-, kantoren- en woongebied dat Allied London ontwikkeld heeft. De publiek-private samenwerking in het Metroshuttle-project is een voorbeeld van de wijze waarop Manchester milieu en markt probeert te combineren. Synergie is

In de binnenstad zijn naast de gratis Metroshuttle veel commerciële busondernemingen actief. Het gevolg is dat er talloze bussen – soms bijna leeg – door de straten rijden.

er zeker, maar marktwerking kan ook doorschieten. Zo zijn er in de binnenstad naast de Metroshuttle tal van commerciële busondernemingen actief, zelfs op dezelfde route. Het gevolg is dat er talloze bussen – soms bijna leeg – door de straten rijden. Die drukte staat op gespannen voet met de duurzaamheidsambitie. Zou dit kunnen verklaren waarom de daling van de CO₂-uitstoot in Manchester nog altijd onder het Engelse gemiddelde ligt?

Online, maar ongeletterd

Op het gebied van digitale technologie heeft Manchester ook een naam hoog te houden. Al in 2000 startte het project Manchester EastServe dat erop gericht was de *digital divide* in East Manchester te verkleinen. Veel bewoners van deze arme wijk bleken geen toegang tot internet te hebben. De gemeente richtte daarom New East Manchester Ltd. op, een publiek-private instantie die ervoor zorgde dat 5500 inwoners een pc en computerles kregen. Daarnaast werden inwoners via EastServe.com op de hoogte gehouden van wat er in hun buurt gebeurde. In die tijd was EastServe Europa's grootste breedbandnetwerk op wijkniveau. Intussen is EastServe achterhaald door de technologie en heeft Manchester het plan de hele stad van snel internet te voorzien. Maar het startpunt blijft hetzelfde: *digital inclusion* (iedereen online) begint in de wijk.

De stad heeft een Manchester Digital Development Agency dat belast is met de uitvoering van de Manchester Digital Strategy. Daarin staat het concept *smart citizens in smart cities* centraal: digitale technologie wordt beschouwd als een middel om creativiteit, levenskwaliteit en sociale cohesie onder de bevolking te stimuleren. Zo kunnen werkzoekenden via het web sollicitatietraining krijgen of een origineel idee presenteren bij het Manchester Digital Laboratory (MadLab). Daarnaast wordt er binnen het Fibre to the People-project volop geëxperimenteerd met *e-health* en *telecare*, waarbij patiënt en arts via het internet contact hebben. Of neem het Community Reporters-initiatief, een virtueel podium waar burgers die wat over hun buurt te vertellen hebben, met elkaar kunnen discussiëren, een blog kunnen beginnen of een filmpje kunnen uploaden.

Het klinkt allemaal mooi, maar een groot deel van de Mancunians heeft geen boodschap aan deze goed bedoelde initiatieven.



Zeker in de buitenwijken heerst nog veel armoede, werkloosheid en criminaliteit. In nationale achterstandsstatistieken en armoedemonitors staat Manchester elke keer weer in de top-5 van steden met de grootste sociale problemen. In 2011 werd Manchester door de organisatie Save the Children zelfs *child poverty capital* van het land genoemd; 25.000 kinderen in de stad groeien op in 'extreme armoede'. Ook bleek vorig jaar uit onderzoek dat de levensverwachting van vrouwen in Engeland nergens zo laag is als in Manchester. Een andere studie liet zien dat ongeletterdheid in Greater Manchester nog altijd een groot probleem is: duizenden volwassenen in de regio kunnen niet lezen of schrijven. Voor de toekomst van het gebied is deze *social divide* misschien wel belangrijker dan de *digital divide*.

Levend laboratorium

Ooit stelde de Britse staatsman Benjamin Disraeli: 'Wat Manchester vandaag doet, doet de wereld morgen'. De voormalige textielstad loopt inderdaad nog steeds voor de troepen

'Wat Manchester vandaag doet, doet de wereld morgen'

uit. Of het nu gaat om krimp, publiek-private samenwerking, openbaar vervoer of e-health, de stad biedt een hoop inspiratie voor steden die willen leren van ervaringen elders. Tegelijkertijd laat de ontwikkeling van Manchester zien dat sommige stedelijke problemen hardnekkig zijn en zich niet zomaar laten oplossen met een nieuw project of initiatief. En als er al sprake is van succes, is het soms meer geluk dan wijsheid. De opleving van het stadscentrum sinds de jaren 80 is bijvoorbeeld niet het resultaat van uitgekiend beleid geweest, maar van toeval – een kwestie van de juiste mensen op de juiste plaats op het juiste moment. Een levend laboratorium is nu eenmaal wat anders dan een natuurkundig laboratorium: er spelen in het echte leven altijd factoren mee die je niet kunt voorzien. •

Bronnen

- Manchester City Council 2011. *Indices of Multiple Deprivation 2010*. Manchester City Council, Manchester.
- Mulder, A. 2010. Krimpende steden in Engeland groeien weer. *Tijdschrift voor de Volkshuisvesting* 5: 17-20.
- New Economy 2010. *Greater Manchester Forecasting Model*. New Economy, Manchester.
- Peck, J. & K. Ward 2002. *City of Revolution: Restructuring Manchester*. Manchester University Press, Manchester.
- Schaffers, H., N. Komninos & M. Pallot (eds.) 2012. *Smart Cities as Innovation Ecosystems Sustained by the Future Internet*. European Commission, Brussels.
- The city as laboratory: experiments in urban development & Towards a sustainable Manchester? *Posts* van 11 april en 28 mei 2012 op [cities@manchester](http://cities@manchester.com), te raadplegen via <http://citiesmcr.wordpress.com/>.