

Rondetafelconferentie over stedelijke gebiedsontwikkeling in Nordrhein-Westfalen en Nederland **Onderzoek, discussies en vergelijking**



Tekst: Kees Hagendijk,
Friso de Zeeuw & Han Joosten

**Tekst: Kees Hagendijk,
Friso de Zeeuw & Han Joosten**

December 2015



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



bpd creating living environments

Gebiedsontwikkeling in Nordrhein-Westfalen en Nederland

Op initiatief van de praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling TU Delft heeft op dinsdag 20 oktober 2015 een rondetafelgesprek plaats gevonden over stedelijke gebiedsontwikkeling in Nordrhein-Westfalen en Nederland. Hierbij waren ruim twintig deelnemers uit Nederland en Nordrhein-Westfalen aanwezig op het stadhuis van Eindhoven. Het initiatief genoot ondersteuning van het Ministerie van Binnenlandse Zaken ('Urban Agenda').

De doelstelling van het onderzoek en de bijeenkomst waren:

- kennisverbreding en -verdieping
- input voor de Urban Agenda
- één of meer publicaties over dit thema
- opmaat voor een symposium in 2016

Deze rapportage is als volgt opgebouwd:

- I. Nederlandse gebiedsontwikkeling met zes projecten en evaluatie
- II. Duitse gebiedsontwikkeling met zes projecten en evaluatie
- III. Intermezzo: private project- en gebiedsontwikkeling in Nordrhein-Westfalen
- IV. Discussie per thema:
 1. Schaal, functiemenging, sociale menging, in of aan de stad
 2. Publiek-private samenwerking: rol- en risicoverdeling en financiën
 3. Publiek-private samenwerking: processen, kennis, kunde en burgerparticipatie
- V. Wrap-up: overeenkomsten en verschillen

I. Onderzoek Nederlandse gebiedsontwikkeling

Wethouder Yasin Torunoglu van Eindhoven heette alle aanwezigen hartelijk welkom.

Centraal in het ochtendprogramma stonden de presentaties van een Nederlands onderzoek naar binnenstedelijke gebiedsontwikkeling en een gelijksoortig onderzoek in Nordrhein-Westfalen.

Felix Wigman en Geri Wijnen van advies- en ontwerpbureau BRO presenteerden het Nederlandse onderzoek. Er zijn gegevens verzameld van 22 gebiedsontwikkelingen in tien steden. Van tien locaties is het onderzoek verdiept aan de hand van interviews.

De 22 gebiedsontwikkelingen zijn voor het merendeel herontwikkelingen van voormalige bedrijfslocaties in binnenstedelijk gebied, vaak in combinatie met nieuwe infrastructuur. Het onderzoek van BRO inventariseert onder andere het gevoerde grondbeleid (actief of niet), samenwerkingsvormen, financieringsvormen en risico's, mate van functiemenging, stedenbouwkundige concepten, planvorming en proces (participatie) en bestuurlijk commitment. Tevens zijn de onderzochte gebiedsontwikkelingen afgezet tegen een aantal trends zoals de verscherping van de tegenstelling tussen (stedelijke) groei en (regionale) krimp en tussen sterke en zwakke gebieden waarbij sterk sterker wordt en zwak zwakker. Ook is er gekeken naar technologische vernieuwingen verduurzaming.



Zes Nederlandse stedelijke gebiedsontwikkelingen

Zes van de tien dieper onderzochte casussen werden door Geri Wijnen kort voor het voetlicht gebracht:

- **Houthavens in Amsterdam** is - na twee gesneuvelde bestemmingsplannen - vanaf 2010 op gang gekomen met gebruik van tijdelijke bestemming, opknippen van projecten en programmatische flexibiliteit. Een sterke impuls gaf de aanleg van een tunnel om de barrière naar de aangrenzende wijk op te heffen. Houthavens is sterk gericht op het duurder segment; sociale huur is teruggebracht van 40% naar 20%. Een van de leerpunten is dat private partijen behoefte hebben aan meer exit-opties in de contracten.
- **ViaBreda in Breda** betreft een spoorzone-ontwikkeling. Functiemenging is daar vrij goed geslaagd, zo zijn in het nieuwe NS-station woningen opgenomen. Een aantal onderdelen van het plan is doorgeschoven naar 2023. Een succesfactor is het bestuurlijk commitment en consistente beleid. Een leerpunt is overprogrammering en te hoge grondwaarden, waarbij private baten niet zijn benut voor bekostiging van infrastructuur.
- **Binckhorst in Den Haag** is een transformatie van een verouderde bedrijvenlocatie naar een woon-werkgebied. Kenmerkend is de volledig organische ontwikkeling, met een gemeente die faciliteert. Een eindbeeld is losgelaten, voor de invulling van deelgebieden gelden slechts globale indicaties. Dat is meteen ook de zwakte en kracht van het project, maar de realisatie is nog amper begonnen zodat een goede beoordeling nog niet mogelijk is.
- **Céramique in Maastricht** is als enige van de onderzochte gebiedsontwikkelingen al helemaal voltooid. Het was één van de eerste PPS'en van Nederland, met ABP als private investeerder. Céramique is nog ontwikkeld volgens een traditioneel masterplan. Het woningbouwprogramma is wat eenzijdig gebleven: heel veel appartementen. Een grote stimulans is uitgegaan van de aanleg van de Hoge Brug, met financiering uit de rijksregeling Nationale Sleutelprojecten Infrastructuur. Consistent bestuur en breed politiek draagvlak behoren tot de succesfactoren.
- **Katendrecht in Rotterdam** is via tamelijk traditionele planvorming tot ontwikkeling gebracht. Hoofddoel was het terugbrengen van leefbaarheid en veiligheid in een verloederde havenwijk. Er is actief gestuurd op (on)gewenste bewonersdoelgroepen en bedrijvigheid. De komst van de attractie SS Rotterdam en - ook hier weer - de aanleg van een brug gaven deze gebiedsontwikkeling een impuls. De gemeente heeft in Katendrecht - bovenop de aanleg van de infrastructuur - een actieve rol gespeeld, onder meer door het opkopen van panden. Een succesfactor is dat de gemeente en corporatie Woonstad een consistente koers hebben gevolgd en vooraf de openbare ruimte hebben ingericht.
- **Piushaven in Tilburg** is opgedeeld in 16 deelprojecten. Bijzonder is dat bewoners zitting hebben in de planteam. Een tweejaarlijkse evaluatie kan tot bijstellingen leiden. Het woningbouwprogramma is scherp omlaag gebracht, de planflexibiliteit is hoog. Een succesfactor is de continuïteit in projectorganisatie en mensen. Ook is de planorganisatie in het gebied zelf gevestigd.

Evaluatie Nederlandse gebiedsontwikkelingen

Wigman evalueerde de onderzochte gebiedsontwikkelingen op een aantal actuele thema's rondom de stad, namelijk:

- steden als sturende economische kracht; transitie van industriële naar dienstverlenende werkgelegenheid;
- sociale, inclusieve, diverse en creatieve steden met functiemenging en verbanden met aangrenzende wijken;
- groene en gezonde steden; ook door marktpartijen opgepakt.

Nog weinig zichtbaar is het thema *SMART*, slimme steden.

• Tijdgeest bepalend

Het onderzoekrapport signaleert een invloed van de tijdgeest, maatschappelijk en economisch. De crisis leidde tot meer flexibiliteit en creatievere oplossingen. Bij een uitvallende vraag wordt het betrekken van burgers bij de planvorming voor marktpartijen belangrijk om klanten te winnen. Gemeenten die aan actief grondbeleid doen, kiezen bij wijze van risicomanagement voor flexibilisering van het programma, opdeling van het gebied en tijdelijke bestemmingen.

• Financiering

Wat de financiering betreft kwam naar voren dat gemeenten vaak een voorinvestering deden, meestal vanwege een projectoverstijgend belang, bijvoorbeeld om een fabriek uit de stad te krijgen. Vaak dragen gemeenten en/of andere overheden 15 à 50% bij aan het tekort op de grondexploitaties.

• Politiek

Bestuurlijk commitment is belangrijk voor het welslagen. Er is een vaandeldrager nodig. Consistentie van beleid en een breed draagvlak in de gemeenteraad zijn wezenlijke succesfactoren. Laat de raad mee besluiten over zaken waarover de raad formeel niet hoeft te besluiten. De politieke interesse gaat sterk uit naar het programma, vooral het aandeel sociale woningbouw, alsmede naar het proces en de inbreng van burgers (participatie).

• Flexibiliteit versus publieke doelen en zekerheid

Spanning treedt op tussen de trend naar meer organische gebiedsontwikkeling met veel flexibiliteit en het verankeren van maatschappelijke doelen. Daartoe moet de overheid meer kaders stellen. De andere kant van flexibiliteit is meer onzekerheid, wat marktpartijen kan afschrikken. Aan te bevelen is een stedenbouwkundig frame dat niet ter discussie staat. Op basis daarvan kunnen deelgebieden met veel flexibiliteit worden gedefinieerd.

• Ladder duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking - dat aan de Duitse deelnemers even moest worden toegelicht - is in zijn intentie goed, namelijk het spaarzaam omgaan met de onbebouwde ruimte rondom de steden. Tegelijk is het instrument lastig te hanteren. Het maakt de eventuele wenselijkheid van een bepaald programma (woningen, winkels, voorzieningen) los van de plek waar het moet komen (met voorrang binnenstedelijk). In werkelijkheid heeft een initiatief vaak een precieze locatie op het oog.



II. Onderzoek Duitse gebiedsontwikkeling in Nordrhein-Westfalen

Stefan Siedentop, hoogleraar Stadsontwikkeling TU Dortmund en onderzoeker bij het Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) in Dortmund, presenteerde de uitkomsten van een gelijksoortig onderzoek door ILS naar de situatie op het terrein van stedelijke gebiedsontwikkeling in Nordrhein-Westfalen. Er zijn 23 gebiedsontwikkelingen in negen steden onderzocht, waarvan ook hier 10 locaties zijn verdiept. Een kanttekening vooraf is dat er conjuncturele verschillen zijn tussen Nederland en Duitsland in de periode 2002-2013 waarin de onderzochte projecten liepen. Waar de woningbouwproductie in Nederland steeg, daalde deze in Duitsland; een duidelijk parallel is de selectieve groei van de steden de laatste jaren.

Voor de onderzoeksopzet, -vragen en -thema's kon naar de Nederlandse presentatie worden verwezen. Afwijkend was wel de door Siedentop expliciet geformuleerde onderzoeksvraag: Wie profiteert en wie draagt de lasten? Hiermee leek het Duitse onderzoek uit te gaan van een scherper contrast tussen publiek nut en particulier profijt dan het Nederlandse.

Het ILS-onderzoek verwacht voor de periode 2014-2040 een toenemende 'polarisatie' tussen groeiende en krimpende steden in Nordrhein-Westfalen, bijvoorbeeld Köln +19,3% en Duisburg -4,9%. Vergeleken naar de verkoopprijzen van nieuwbouwwoningen (peiljaar 2014) worden scherpe tegenstellingen zichtbaar tussen ranglijstaanvoerder Düsseldorf met een gemiddelde prijs van €3890/m² en hekkensluiter Oberhausen met €2100/m². Overigens is in de groei- en krimpverwachtingen de actuele vluchtelingenstroom niet verdisconteerd.



Zes Duitse stedelijke gebiedsontwikkelingen

Ook in de Duitse presentatie werden zes gebiedsontwikkelingen uitgelicht:

- **Phoenix See in Dortmund** betreft de herontwikkeling van een fabriekscomplex van Krupp aan de rand van de stad, op 4 kilometer van het stadscentrum. Multifunctionaliteit is een belangrijke eis: naast 1200 woningen op 98ha gebied worden onder andere de functies natuur en recreatie gerealiseerd. Er is een groot kunstmatig meer aangelegd om de aantrekkelijkheid van deze locatie te vergroten. Sociale menging van lage inkomens tot en met hogere middenklasse is in het programma opgenomen. De gemeente heeft het hele gebied aangekocht voor €230 miljoen en verkoopt de grond door aan projectontwikkelaars en bouwbedrijven, die vervolgens volledig het ontwikkelingsrisico dragen. Ondanks EU- en deelstaatsubsidies accepteert de stad Dortmund een negatief saldo van €55 miljoen.
- **Germania Campus in Münster** is een stuk kleinschaliger: 52 woningen op 3ha gebied. Kernthema's bij deze herontwikkeling zijn autarkie, innovatie en life style. Private investeerders dragen de volledige exploitatie ter grootte van €80 miljoen. De gemeente stelt kaders en eisen via een publiekrechtelijk contract.
- **Grafental in Düsseldorf** is een herontwikkeling van een fabrieksterrein van 14,4ha waarbij 1500 woningen in het hoge segment worden gerealiseerd. Het investeringsvolume is €500 miljoen, volledig voor risico van de private investeerders. Desondanks bedingt de gemeente via een publiekrechtelijk contract 20% sociale huur en nog eens 20% verlaagde huur.
- **Gartenstadt Reitzenstein in Düsseldorf** is een herontwikkeling van een voormalige kaserne op 5 kilometer afstand van het centrum. Van de 1050 woningen in een gebied van 23ha zijn er 350 een- en tweegezinshuizen. Ook hier loopt de gemeente geen risico op de investering van €370 miljoen, wel dwingt ze per publiekrechtelijk contract onder meer de bouw van een kinderdagverblijf en sociale huurwoningen af.
- **Universitätsviertel in Essen** betreft de herontwikkeling van een industriegebied van 4,2ha met 430 woningen. Hier is sprake van een klassieke joint-venture, waarin een woningcorporatie, private partijen en de deelstaat Nordrhein-Westfalen participeren. De totale investering belooft circa €226 miljoen.
- **Stellwerk 60 in Köln** gaat om herontwikkeling van een voormalige bedrijventerrein tot een auto-loze wijk met 430 woningen; bewoners verplichten zich contractueel geen auto te bezitten. De investering bedraagt ongeveer €83 miljoen, volledig voor risico van marktpartijen.

Evaluatie Duitse gebiedsontwikkelingen

• ongedeelde stad

In zijn evaluatie van de onderzochte projecten constateerde Siedentop een groot probleem met 'inclusiviteit'. Er woedt in Duitsland een debat over de verdringing van de lagere inkomens uit de binnensteden.

In Düsseldorf en Köln is het aanbod aan sociale huurwoningen 2 à 3% (gegevens 2011), Aken 4%, Dortmund 13%, in het sociaaleconomisch zwakke Gelsenkirchen 29%. De steden met groei leggen intussen wel quota op aan de particuliere ontwikkelaars en investeerder, toch is de achterstand heel groot.

• functiemenging

Hoewel functiemenging niet overal is gelukt, valt het niet slecht uit. Stedelijke innovatie in termen van Smart Cities waardeert ILS voor de Duitse gebiedsontwikkelingen hoger dan BRO voor de Nederlandse.

• gebruik ontwikkelingsovereenkomst

Opvallend is het veelvuldig gebruik van een ontwikkelovereenkomst ("städtebaulicher Vertrag") tussen marktpartijen en gemeente waarin afspraken worden gemaakt die niet in de bouwwetgeving ("Baugesetzbuch") zijn geregeld. Het is niet meer: Investeerder ga u gang! Tegelijkertijd laat een mantelcontract de invulling van details vrij. Strikte planning is een zegen, omdat ze zekerheid geeft, maar ook een vloek; het brengt starheid met zich mee en kan het doorvoeren van aanpassingen zowel politiek als juridisch heel lastig maken.

• renaissance in gebiedsontwikkeling

Al met al signaleert Siedentop in Nordrhein-Westfalen - en daarbuiten - een "renaissance in gebiedsontwikkeling". Deels zijn er oude kazernes en spoorzones die om herontwikkeling vragen, maar daar waar de druk op de woningmarkt groot is (o.a. Köln, Düsseldorf, Münster) kan de grüne Wiese niet buiten beeld blijven.

• kostenverhaal en baat-afroming

Frank ten Have, partner Deloitte Real Estate, begreep dat, anders dan in Nederland, Duitse gemeenten baat-afroming kunnen toepassen. Siedentop bevestigde dat, zij het in een gematigde vorm. Münster bijvoorbeeld eist twee derde van de winst op. Overigens wordt dit geld dan wel in de vorm van infrastructuur helemaal in het gebied geïnvesteerd; het is niet toegestaan de gemeentekas ermee aan te vullen.



III. Intermezzo: private project- en gebieds-ontwikkeling in Nordrhein-Westfalen

Als derde referent belichtte Tanja Kilger, directeur BPD regio Nordrhein-Westfalen, de praktijk van de projectontwikkeling voorbij de Nederlandse oostgrens. Aan ambitieuze woningbouwplannen is in sommige steden geen gebrek: Düsseldorf wil 3000 woningen per jaar opleveren, Keulen zelfs het dubbele aantal. Niettemin zit het hek om het buitengebied nog stevig dicht. BPD heeft haar oog laten vallen op een 40 hectare metend gebied aan de westkant van Keulen, maar politiek is dat momenteel niet haalbaar. Planning is in Duitsland sowieso heel gestructureerd, als je het positief formuleert, met andere woorden: de inhoudelijke en proces kaders zijn strak en weinig flexibel.

Het aankopen van percelen is erg lastig geworden voor private ontwikkelaars. Het aanbod is gelimiteerd. De grootste grondbezitter van Duitsland, de Katholieke Kerk, geeft grond hoofdzakelijk in erfpacht uit. Een andere grote eigenaar is Aurelis, dat in 2002 met de grondportefeuille van Deutsche Bahn de markt betrad. Er is in het algemeen meer oog gekomen voor de waardeketen, waardoor de grondprijs op een toekomstige waardeontwikkeling wordt gebaseerd.

Gebrek aan compromisbereidheid

“In Nordrhein-Westfalen is de projectontwikkelaar niet echt aan de bal”, aldus Kilger. De overheden hebben een dominante positie. Voor hen geldt: “Niets moet, veel mag!” Het “Baugesetzbuch” biedt veel ruimte voor uitzonderingen, wat gemeenten veel vrijheid geeft. Per stad of regio kunnen de spelregels voor ontwikkelaars verschillen. “In Köln zijn we bezig met de portefeuille van een verzekeraar. De stad wil zogezegd verdichten, maar hoger dan zeven etages mogen we niet gaan.” Köln legt bijvoorbeeld ook 40% sociale woningbouw op.

Wat programmatische, bouwkundige en milieueisen betreft, schiet de compromisbereidheid tussen publiek en privaat tekort. Kortom, het bouwrecht biedt projectontwikkelaars te weinig zekerheid. Het pad van de juridische procedures is onaantrekkelijk, het is een lange weg en beschadigt de relatie. Als projectontwikkelaar kun je niet anders doen dan je maximaal coöperatief opstellen en je argumenten bij de politiek neerleggen. Proactief op gemeenten afgaan met een aanbod wordt trouwens wel gewaardeerd. Verder geldt: optimaliseren van de eigen processen en scherp zijn op bouw tijden en bouwkosten.

Dagvoorzitter Fred Schoorl (voorzitter Bond voor Nederlandse Architecten) concludeerde met de opmerking dat in Nordrhein-Westfalen overheid en ontwikkelaar zich tot elkaar veroordeeld weten in plaats van elkaar als samenwerkingspartners te beschouwen. Kilger: “Genau!” Waarmee een van hoofdconclusies van de bijeenkomst was benoemd.

Overeenkomsten en verschillen tussen Duitse en Nederlandse praktijk

Han Joosten werkt de helft van zijn tijd in Hoevelaken (Hoofdkantoor BPD, director Market Research) en de andere helft in Berlijn als kwartiermaker voor de nieuwe vestiging aldaar. Hij kan de Duitse en Nederlandse praktijk dus goed met elkaar vergelijken. Dé overeenkomst tussen beide is de stijgende woningvraag in en om de omgeving van de (grote) steden. In zowel Nederland als Duitsland schort het echter aan aandacht voor trends op de lange termijn. Al stelt Berlijn wel een goed voorbeeld door de parkeernorm af te schaffen, op weg naar een stad waar de auto steeds minder welkom is.

Verschillen zijn er wellicht meer: actief grondbeleid in Nederland, nauwelijks in Duitsland waar speculanten de grondprijzen opdrijven; flexibele planvorming versus rigide planvorming; vrij positief bij nieuwbouw betrokken burgers versus burgers in oppositie. De lokale overheid is anders dan in Nederland in Duitsland geen partner voor de ontwikkelaar al kan ze wel degelijk een stimulerende rol spelen getuige de herontwikkeling van het Havenkwartier in Hamburg waarvoor een uitzondering op de geluidsnorm is gemaakt.

IV. Discussies per thema

1e discussieronde: schaal, functiemenging, sociale menging, in of aan de stad

Schaalgrootte

Inleider Guido Spars, hoogleraar Ökonomie des Planens und Bauens aan de Bergische Universität Wuppertal, merkte op dat nog eens duidelijk was geworden dat we er niet in zijn geslaagd stedenbouw en ruimtelijke ontwikkeling onafhankelijker te maken van de cycli van de markt. Anticyclisch beleid zou voor de grote spelers en overheden mogelijk moeten zijn.

Aangaande de verschillen tussen de twee landen, stelde Spars dat met planflexibiliteit in Duitsland nog geen echte stappen zijn gezet. “Hoe flexibel ben je met een mantelcontract dat zeven jaar van tevoren is afgesloten en de marktsituatie verandert?”

Verder blijken de Duitse gebiedsontwikkelingen opvallend kleinschalig vergeleken met Nederlandse voorbeelden. Het schaalvoordeel waarmee meerwaarde gecreëerd kan worden, ontbreekt dan.

Verder zag Spars de noodzaak om in de drukgebieden (o.a. Köln, Düsseldorf) in de groene wei te gaan bouwen, in Vinex-achtige proporties. Maar dat zal nog een harde strijd worden met de planners en de politiek.

Functiemenging

De discussieronden startte vanuit de vraag waarom functiemenging gewenst is. Carl Smeets, directeur BPD regio Zuid, noemde de leefbaarheid. Monofunctionele gebieden schieten tekort in zorgvoorzieningen en winkels. Het BPD-marktonderzoek Brabant Stad leert dat dit een van de belangrijkste redenen is voor de trek naar de stad –de eerste en tweede schil rondom het centrum. Van Duitsland kunnen we leren dat de woonfunctie ook heel goed mogelijk is in de plint van hoge gebouwen of winkelstraten.

De wenselijkheid daargelaten, wees Frank ten Have op de bevinding van onderzoeksbureau Rigo dat monofunctioneel wonen steeds meer de praktijk is. Alleen waar de overheid ertoe dwingt ontstaat iets van functiemenging. Stefan Siedentop sloot hierbij aan met te wijzen op de discrepantie tussen wat planners zich voorstellen en wat burgers willen. In hoeverre accepteert een middenklasse buurt bijvoorbeeld sociale woningbouw? Beperkt!

Tanja Kilger pleitte voor “meer moed voor de monocultuur”. Neem bijvoorbeeld een eis tot 20% winkels in een straat of wijk, waarbij die niet mag concurreren met retail in het centrum: dat leidt ertoe tot kansloze alibi-winkels. Ook Han Joosten vond functiemenging “een idee van planners en beleidsmakers”.

Siedentop tekende wel aan dat een monofunctionele wijk in ieder geval om adequate OV-bereikbaarheid vraagt. Spars bestreed de gedachte dat de huidige urbanisatiestroom iets te maken heeft met monofunctionele woongebieden. Neemt niet weg dat grote gebieden zonder meer functiemenging nodig hebben, maar dat hoe precies afhangt van het type gebied en de doelgroepen. En dit geldt al helemaal voor een nieuwbouwwijk in het weiland. Felix Wigman vond dat er meer diepgang, meer visie, nodig is om de juiste argumenten boven water te krijgen. Verder speelt het schaalniveau een wezenlijke rol: Londen of Breda, nogal een verschil!



Sociale menging

Inzake sociale menging, door Siedentop al aangeroerd, stelde Joosten dat 'ons soort mensen' op gebouw en straatniveau bij elkaar wil wonen. We weten inmiddels dat het niet werkt: een appartementengebouw in het middensegment met bovenop een penthouse voor die ene rijke. Friso de Zeeuw wees op de klassieker: homogene buurten van ± 150 woningen (of 300 appartementen) binnen heterogene wijken. Streven naar de ongedeelde stad is echter geen wereldvreemde hobby, maar nodig ter matiging van het moeilijk vermijdbare verdringingseffect en een middel tegen getto-vormen

Guido Spars stelde dat de meeste mensen inderdaad liever onder gelijken wonen, maar er ook voldoende mensen zijn die open staan voor sociale menging. "Dat is onze massa om mee te kneden. Want iedereen zijn eigen straat kan ook niet de bedoeling zijn."

Roy Beijnsberger, directeur Ruimtelijk Domein gemeente Eindhoven, zei dat we de extremen van de Franse banlieues moeten uitbannen, maar niet zo zeer moeten streven naar de fysiek ongedeelde stad. "Belangrijker is dat iedereen toegang heeft tot werk en voorzieningen als sport, onderwijs, enzovoort." Siedentop wilde ook debat over menging van woningtypologieën: het combineren van woonvormen, klein en groot, binnen hetzelfde bouwvolume. Volgens Kilger zijn bouwkosten hierbij de kritische factor.

Verdichten versus bouwen in de wei

Een tweede thema dat tijdens deze ronde bediscussieerd werd, was: al dan niet bouwen aan de rand van de stad. Beijnsberger vertelde dat Eindhoven binnen zijn grenzen geen groene weiden meer over heeft. Het is echter niet aantrekkelijk zich tot de gemeenten in de regio te wenden. Want om het eigen voorzieningenniveau overeind houden is een stad nodig die sterk is en groeit. Fred Schoorl vroeg: "Dus voorzieningen redden telt zwaarder dan betaalbare woningbouw?" Beijnsberger repliceerde: "Het is nul of één, niet beide."

De Zeeuw maakte bezwaar tegen de "neiging bij gemeenten" om de hoogte in te gaan en te verdichten. Hoe valt dat te rijmen met de groene stad, de gezonde stad, de ontspannen stad? Verdichten in het centrum en bij stationsgebieden is prima, maar elders moet je misschien zelfs verdunnen, maar verdichten zeker niet.

Henk Twisk, manager Programma's en Projecten gemeente Delft, merkte op dat Delft ook geen enkele ruimte meer heeft aan de stadsranden. De huidige bebouwing van de spoorzone in het centrum is een enorme verdichting. "En het is volledig het woonmilieu dat mensen willen."

Ook Siedentop meende dat er niet per se een tegenstelling is tussen de gezonde stad en de verdichte stad. "Hoogwaardige, ecologische verdichting is goed mogelijk." Monofunctionele kantorenlocaties binnen de stad lenen zich uitstekend voor herontwikkeling met woningbouw, op voorwaarde dat ze goed ontsloten worden.

Joosten noemde Vancouver en Rotterdam als voorbeelden waar 'hoe hoger, hoe beter' door burgers omarmd wordt. Carl Smeets tekende aan dat hoogbouw op de Amsterdamse Zuidas logisch is vanwege de hoge grondprijzen maar in Eindhoven nu juist niet vanwege de veel lagere grondprijzen. Joosten: "Hoogbouwinnovatie hebben we erg nodig."

2e discussieronde: publiek en private samenwerking: rol- en risicoverdeling en financiën

Publiek-private strategie van Den Haag

In reactie op de crisis en de vraaguitval is de gemeente Den Haag actief en in zekere mate anticyclisch beleid gaan voeren, vertelde Henk Harms, directeur Dienst Stedelijke Ontwikkeling. De gemeente schroomde niet om locaties van projectontwikkelaars terug te kopen. Voor de bouw van huurwoningen zijn grote institutionele beleggers uit binnen- en buitenland gelokt. Op de locaties die bij de gemeente in eigendom zijn, neemt de gemeente de infravoorzieningen voor haar rekening. Het bestemmingsplan laat zoveel mogelijk zaken vrij. Die flexibiliteit is gewoon nodig om aantrekkelijk te zijn voor investeerders. Overigens gaat de gemeente niet eerder mee in een planontwikkeling nadat de financiering contractueel is vastgelegd. In de programmering ligt de nadruk op huurwoningen (70 à 80%, waarvan 30% sociaal. Projecten betreffen 60% transformatie en 40% complete nieuwbouw.

Binnenstedelijke gebiedsontwikkeling is zelden kostendekkend is de ervaring van Harms, met alleen Amsterdam als uitzondering. In Duitsland kan het vaker kostendekkend, omdat daar, zo luidt zijn stellingname, de kosten van grondverwerving lager liggen en soms met onteigening kan worden gewerkt. Voor onteigening is in Nederland in de jaren negentig “dure jurisprudentie” ontstaan op basis van mogelijke waardeontwikkeling. Dat heeft een prijsverhogend effect op aankooprijzen. Anderen bestrijden dit en stellen dat in de Duitse grondprijzen de verdienpotentie ook wordt ingeprijsd.

Om zoveel mogelijk uit de kosten te komen, kan de maatschappelijke discussie richting autoluwe binnensteden worden gevoerd en een parkeernorm van nul worden aangehouden.

Samenwerking publiek met privaat

In reactie op de inleiding zoomde Fred Schoorl in op het thema samenwerking publiek en privaat. Is het living-apart-together of samenwonen? De casus Den Haag laat zien dat als je 1500 à 2000 woningen per jaar wilt opleveren, de stad beleggers nodig heeft en dat beleggers zekerheden verlangen.

Frank ten Have wees erop dat Nederlandse gemeenten en andere overheden twee derde van alle bouwgrond bezitten. Zij moeten voorlopig wel actief grondbeleid voeren, er zit de druk van tien miljard euro investering achter die moet worden terugverdiend.

Han Joosten: “Dat buitenlandse investeerders door Den Haag enthousiast ontvangen en gepamperd worden, daar kijkt men in Duitsland met jaloezie naar. In Berlijn kan ik als projectontwikkelaar niet zomaar een praatje maken met een wethouder, want stel je voor dat er een foto van wordt gemaakt die in de krant komt! Bij besprekingen kun je ook niet naast de ambtenaar gaan zitten, je zit tegenover elkaar. Dat is een groot cultuurverschil.”

Friso de Zeeuw merkte op dat de afschaffing van de ISV-subsidie een grote aderlating voor binnenstedelijk bouwen is geweest. Zonder ISV zouden heel veel grote projecten in steden er in de afgelopen 15 jaar nooit zijn gekomen. Afgezien van een paar ‘sinterklazende’ provincies lijken er momenteel geen hulpbronnen meer te zijn om onrendabele toppen mee te compenseren.

De corporaties missen als gevolg van overheidsbeleid nu ook de armslag. Op de vraag of er wellicht Europese potjes zijn kon Nol Hendriks, belast met de Agenda Stad bij het ministerie van Binnenlandse Zaken, niet met ja of nee antwoorden. Het was wel een punt om mee te nemen voor de opstelling van de agenda. Hendriks wist overigens te melden dat Nederland in de Europese wandelgangen bekend staat als ‘sharp on goals, weak on targets’: als het erop aan komt vergeten Nederlanders het geld mee te pakken.

Guido Spars wist dat er EU-fondsen zijn voor grote infrastructurele projecten en ook wel voor steden, namelijk het Jessica-fonds, maar dat dit in Duitsland onder de deelstaten valt en maar moeizaam iets oplevert.

Hetzelfde geldt voor de eigen stadsontwikkelingsfondsen. Het blijkt heel lastig om privaat kapitaal te interesseren. Van dat veelbelovende EU-fonds Jessica is overigens in Nederland nooit wat terecht gekomen.

Joosten bepleitte langjarige contracten van gemeenten met investeerders waar de politiek zich vervolgens buiten houdt. “Bemoei je er niet mee of er wel of niet een supermarkt moet komen, laat de markt hierin zijn werk doen!”

3e discussieronde: publiek-private samenwerking: processen, kennis en kunde, burgerparticipatie

Processen, kennis en kunde van de overheid

Ruud Bergh, zelfstandig adviseur en onder meer oud-directeur van de Schiphol Area Development Company, betoogde dat ook in Nederland nog steeds te veel ruis optreedt in de verhouding publiek-privaat. “Gemeenteraden die 10% dit en 20% dat willen. Marktpartijen die nog steeds niet goed ingevoerd zijn in hoe de politiek en de samenleving redeneren en wat zij precies willen. “Investeren in die processen levert meer op dan nog eens laten onderzoeken hoe mensen morgen willen wonen. Dat weten we al lang, we hebben alleen nog het stempeltje nodig dat we goed nagedacht hebben.”

Persoonlijk vertrouwen tussen publiek en privaat is een kernvoorwaarde van geslaagde grote projecten. Formuleer een gemeenschappelijk doel, dan vind je het geld wel.

Henk Twisk herkende de betekenis van onderling vertrouwen, maar bij projecten komt meer kijken. Er spelen nu eenmaal ook verschillende belangen tussen de overheid en een private partij. Het mooie van de crisis was dat het besef is gaan leven dat je het echt met elkaar moet doen. “Helaas zie ik nu al weer de beweging terug, naar het eigen belang.” Roy Beijnsberger waarschuwde voor een ander terug-bij-af: het wederom uit het oog verliezen van de eindgebruiker bij planvorming en proces.

De Zeeuw zei vertrouwen een containerbegrip te vinden. Je moet het ontleden in professionaliteit en betrouwbaarheid, dat je elkaar niet belazert.

Vanaf het abstractere niveau van het ‘openbaar bestuur’ wist Lenneke Parie, adviseur Studiegroep Openbaar Bestuur (min. BZK), dat cultuur en processen vaak de achilleshiel van grote samenwerkingsprojecten zijn, maar het is lastig daar met maatregelen iets aan te verbeteren.

Bergh stelde dat bij het Openbaar Bestuur – op alle overheidsniveaus – erosie van kennis heeft plaatsgegrepen. Kennis van gebiedsontwikkeling is gering.

Hendriks merkte op dat er vanuit het veld heel weinig concrete vragen of problemen aan het ministerie worden voorgelegd. Met de City Deals uit de Agenda Stad wordt daar nu iets aan gedaan. De Zeeuw bekritiseerde deze “deals” als een “puur overheidsfeestje” waar marktpartijen volledig buiten staan.

Ruimte voor leiderschap en initiatieven

Carl Smeets noemde het belang van een gedeelde visie vergezeld van sterk leiderschap, zoals Riek Bakker destijds de Kop van Zuid op de kaart zette. En ja, “de steden schreeuwen om een structurele financiële bijdrage, maar dat is wellicht een open deur.”

Joosten relativeerde: “In Duitsland bestaat geen samenwerking, je ziet elkaar pas bij de notaris om de contracten te tekenen. En toch, Duitsland bouwt volop, dus is dat model nou zo slecht?”

Volgens Spars mankeert het bij de overheid en samenleving in Duitsland aan een ondernemersvriendelijke houding. De Hollandse bereidheid tot compromissen – van publiek met privaat – kent men te weinig.

Stefan Siedentop stelde echter dat door de eis van transparantie “deals achter gesloten deuren” niet meer kunnen – waarmee hij blijk leek te geven van argwaan jegens publiek-private samenwerking. Hij zag wel consensus dat de Duitse wetgeving tekortschiet in het faciliteren van burgerparticipatie.

Tanja Kilger merkte op dat in Duitsland burgerinitiatieven verlopen via de politieke partijen. “Ik zou het geweldig vinden om direct met elkaar te kunnen spreken.”

Spars wees op het echec van voormalig vliegveld Tempelhof in Berlijn. Tot twee keer toe is een plan van tafel geveegd door het verzet van burgers.

V. Wrap up: overeenkomsten en verschillen

Moderator Fred Schoorl zette de afronding van de bijeenkomst in met de constatering dat het Nederlandse partners en polderen duidelijk verschilt van de Duitse zakelijkheid en formele verhoudingen, maar dat dit niet per se tot minder resultaat hoeft te leiden. Polderen kan ook een babbelbox zijn. Duidelijk verschilt het actieve grondbeleid van Nederlandse gemeenten met het faciliterende, niet-risicodragende grondbeleid in Duitsland, hoewel daar in toenemende mate uitzondering op zijn.

Tot slot was het woord aan initiatiefnemer Friso de Zeeuw voor een afsluitende wrap up.

- De Zeeuw merkte op dat Duitsland en Nederland niet helemaal op hetzelfde punt in de conjuncturele golfbeweging zitten. Maar sommige steden in beide landen gaat het in ieder geval weer voor de wind. Je hoort er marktpartijen bijvoorbeeld al weer mopperen over aanvullende eisen die gemeenten stellen. Ons leervermogen, zowel persoonlijk als institutioneel, is niet geweldig.
- De inhoudelijke thema's bij gebiedsontwikkeling lopen in Duitsland en Nederland nauwelijks uiteen: functie- en sociale menging; verdichting en de groene stad, de slimme stad. Dat laatste is trouwens lastig te matchen met de lange scoop van gebiedsontwikkeling, omdat de inpassing van technologische innovatie heel snel gaat.
- Om te slagen zijn in beide landen dezelfde dingen noodzakelijk: professionaliteit, commitment en vertrouwen ("elkaar niet belazeren").
- "Sluit de keten". En wel in financieel-economische zin - wie doet wat en wanneer - maar dus ook aan de proceskant, intermenselijk.

De Zeeuw meende dat de intensieve kennisuitwisseling op deze dag een goede opmaat vormt voor een grotere vervolgconferentie Nordrhein-Westfalen - NL volgend jaar.

Han Joosten en Friso de Zeeuw stelden na afloop van het rondetafelgesprek het navolgende overzicht samen van overeenkomsten en verschillen tussen Duitsland (Nordrhein-Westfalen) en Nederland bij stedelijke gebiedsontwikkeling.



Planinhoud & stedenbouw

- Inhoudelijk zijn er geen grote verschillen in de volgende opzichten:
 - functiemenging
 - sociale/betaalbare woningen
 - duurzaamheid
 - stedenbouw en architectuur
 - dichtheden
- In Duitsland en Nederland stellen gemeenten (soms stevige) eisen met betrekking tot bovenstaande thema's.
- De schaal (omvang) van de gebiedsontwikkelingen in Nederland voor de crisis is aanmerkelijk groter dan in Duitsland. In termen van aantal woningen: 250-1.500 in Duitsland en 500-3.000 in Nederland. Met de crisis is de omvang in Nederland vergelijkbaar geworden met die in Duitsland.
- In Duitsland is de planvorming vrij strak; in Nederland is sprake van meer flexibiliteit.

Samenspel overheid, marktpartijen en bevolking

- In Nederland is meer intensieve interactie en samenwerking tussen gemeente en marktpartijen; in Duitsland meer afstandelijkheid.
- In Nederland zijn risicodragende publiek-private samenwerkingen gangbaar; in Duitsland komen die nauwelijks voor.
- In Duitsland is vaker een gepolariseerde verhouding met omwonenden dan in Nederland.
- In Nederland en Duitsland betalen marktpartijen voor publieke voorzieningen; in Duitsland gaat dat soms in de richting van baat-affoming.
- In Duitsland en Nederland zijn overheden terughoudend met het toestaan van nieuwe stedelijke ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied. Met name in hoge drukgebieden is dat een discussiepunt.
- In Nederland heeft de diepe crisis (2008-2013) tot herbezinning geleid op veel aspecten van gebiedsontwikkeling. In Duitsland was in het vastgoed nauwelijks sprake van crisis; de woningmarkt geldt als veilige haven voor investeringen.

Grondbeleid en prijsvorming

- In Nederland lopen de subsidies om onrendabele top van binnenstedelijke plannen (wegens hoge grondkosten) af te dekken grotendeels ten einde. In Duitsland kwamen en komen die sporadisch voor.
- In Duitsland is actief gemeentelijk grondbeleid een uitzondering; in Nederland was dat gangbaar; met de crisis is er een kentering ontstaan naar faciliterend grondbeleid.
- In Duitsland reageren de grond-/vastgoedprijzen sneller op veranderingen in de markt dan in Nederland. Het feit dat in Nederland veel grondposities in handen van de overheid zijn, is daar mede de oorzaak van.

Bijlagen



Amsterdam, Houthavens



Gebiedskenmerken

Programma

Wonen	2.000 - 2.500 woningen 70 woonboten
Voorzieningen	50.000 m ² , o.a.: onderwijs, hotel, horeca, cultuur zorginstelling, kantoren en bedrijfsruimten

Gebiedsomvang

Realisatie
Voormalige functie
Initiatiefnemers / eigenaren

Investering

26 ha
2013 - 2022
bedrijfsterrein / havengebied
Gemeente Amsterdam, Synchroon,
BPD, De Key, Ymere, VORM
Infra: BDU Stadsregio
Infra: Parkeervonds Amsterdam
Westpoortwarme €26 mln

Achtergrond en planontwikkeling

Deze ontwikkeling is ingegeven door de wens van de gemeente Amsterdam om de IJ-oeveren om te vormen van bedrijfsterreinen naar woonbuurten. In de Houthavens wordt een zevental autoluwe eilanden gecreëerd. De gebiedsontwikkeling is opgeknipt in deelprojecten die worden aanbesteed. Gemeente Amsterdam sluit samenwerkingsovereenkomsten met ontwikkelaars en woningcorporaties en ontwikkelt zelf een aantal openbare voorzieningen. Door de crisis zijn veel projecten in de Houthavens stil gevallen. Ontwikkelaar Stadgenoot / Kristal heeft zich in 2013 uit het project teruggetrokken. Rochdale, Ymere en De Key moesten ook afzien van een aantal ontwikkelingen. Wel zijn zij nog betrokken bij de bouw van sociale huurwoningen.

Door de crisis probeerde de gemeente onder andere zelfbouw via collectief-particulier opdrachtgeverschap en tijdelijke voorzieningen in het gebied te stimuleren. Zo is in 2014 het Amsterdam Theater geopend en werden er een stadsstrand, containerwoningen en horeca gerealiseerd. In 2013 is een herzien bestemmingsplan vastgesteld. De Brede school is inmiddels opgeleverd en de bouw van Blok 0 is gaande.

Bijzonder aan de wijk is dat het een 100% klimaatneutrale wijk moet worden. De gehele energiebehoefte wordt duurzaam opgewekt. Maatregelen zijn o.a. duurzaam casco en duurzame energieopwekking (o.a. via Stadswarmtenet, zonnepanelen en warmte-koude opslag). Kosten ten aanzien van stadswarmte worden gedekt binnen de vastgoedexploitatie.

Amsterdam, Houthavens



Proceskenmerken

Planvorming & Participatie - Traditioneel planproces op basis van stedenbouwkundig plan. Moeizaam i.v.m. tweemaal vernietiging bestemmingsplan. Na crisis nieuw bestemmingsplan met meer ruimtelijke en programmatische flexibiliteit. Burgerparticipatie vanuit gemeente vrij traditioneel. In enkele tenders wel selectiecriteria wie beste invulling geeft aan participatie. Inrichtingsplannen openbare ruimte flexibel opgezet om toekomstige bewoners invloed uit te kunnen laten oefenen.

Ontwikkelingsstrategie, risicomanagement & financiering - Actief grondbeleid gemeente: alle gronden verworven (er worden nieuwe eilanden aangelegd). Voor crisis verkregen woningcorporaties ontwikkelrecht in ruil voor investeringen in Spaarndammerbuurt. Nu alle gronduitgifte in deelprojecten via tenders. Door vaste tijdsafspraken m.b.t. grondafname in tenders meer balans in risicomanagement. Risico's vertragen verkleind door flexibeler bestemmingsplan. Financiering grondaankopen door gemeente, tunnel door gemeenten en met gelden Stadsregio en parkefondsen. Door tijdelijke functies beperking rentelasten grondexploitatie.

Bestuurlijk - Klimaatneutrale ambitie en implementatie Stadswarmtenet als gevolg van politieke kleur stadsdeel.

Woonkwaliteiten & stedenbouwkundige structuur

Type locatie - Voormalige bedrijfslocatie

Woningbouwprogramma - Initiële programma omvatte 40% sociale woningen en 60% vrije sector woningen in dure segment, omwille van haalbaarheid is dit in twee stappen teruggeschoefd naar verhouding 20-80%. Grote variatie aan woningen: appartementen, grondgebonden woningen en woonschepen.

Woonmilieu - Ligging ten opzichte van het station en centrum van Amsterdam (ca. 10-15 min fietsen). Aantrekkelijke ligging aan het IJ: water speelt een belangrijke rol en vrijwel alle woningen liggen op eilanden en aan het water. Veel aandacht voor uitstraling van openbare ruimte, aansluitend op de ligging aan het water (bijv. mogelijkheid om sloepen aan te leggen). Autoluwe eilanden met parkeren ondergronds. Door doodlopende eilanden is sociale veiligheid een aandachtspunt.

Stedenbouwkundige invulling - Beperkte planflexibiliteit, functiemenging op gebiedsniveau, tijdelijkheid.

Stedenbouwkundige strategie - Het water is ingezet als belangrijkste ruimtelijke drager. Door de heldere structuur van langgerekte schiereilanden is de beleving van het water maximaal en kan elk eiland op een eigen manier ingevuld worden. Waar de schiereilanden de oever raken komt een park, waaronder de weg (deels) wordt gelegd. Tijdelijke functies hebben een rol gespeeld in verbetering imago van het gebied.

Succesfactoren & leerpunten

Succesfactoren

- Opknippen naar deelprojecten in crisis
- Besluit realisatie tunnel: gaf duidelijkheid
- Ruimte voor tijdelijkheid: imagoverbetering
- Door vernietiging bestemmingsplan ruimte voor uitwerking duurzaamheidsambities

Leerpunten

- Contracting: Meer exitopties opnemen en opties bij tegenvallend scenario. Meer op basis van vaste tijdsafspraken i.p.v. voorverkooppeis.
- Bestemmingsplan globaler: ruimtelijk en programmatisch

Urban Agenda

1. Steden als drijvende krachten van hoogwaardige banen en duurzame groei

Huisvesting hogere inkomens

2. Inclusieve, diverse en creatieve steden

Beperkte functiemenging en beperkte menging vrije sector / sociaal

3. Slimme steden

Klimaatgericht: bijv. SMART-grid systeem

4. Groene en gezonde steden

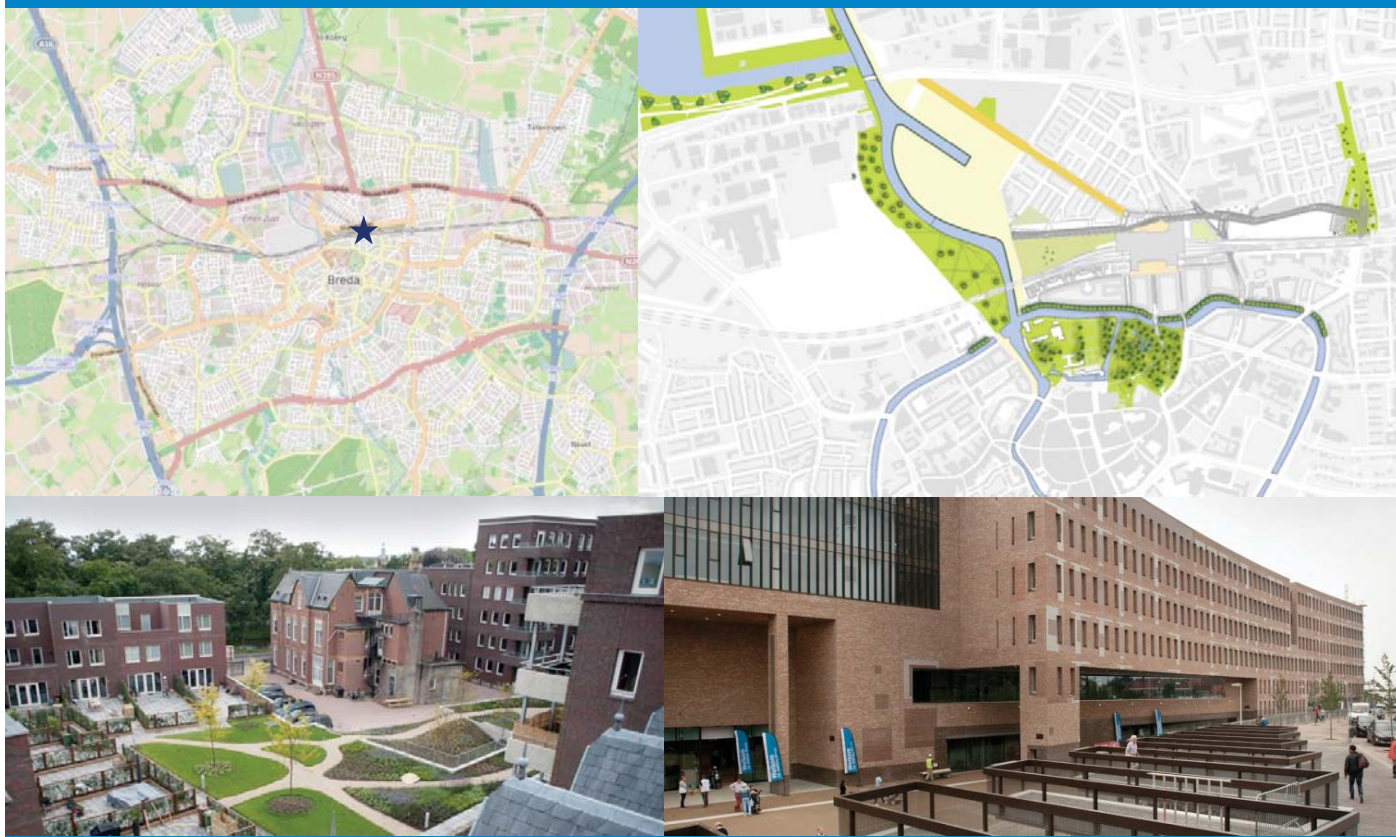
100% klimaatneutraal ambitie: WKO, zonnepanelen, windenergie

5. Stedelijke innovatie en bestuur

Niet toegepast

De gemeente Amsterdam heeft een eigen propositie ingediend en bijgedragen aan de proposities Metropoolregio Amsterdam, G4+1, G9 Cultuursteden en Netwerk Kennissteden.

Breda, ViaBreda



Gebiedskenmerken

Programma

Wonen	1.273 woningen
Werken (kantoren, bedrijven)	87.000 m ²
Voorzieningen	15.000 m ²
Overig	37.000 m ²

Gebiedsomvang

Realisatie

Voormalige functie

Initiatiefnemers / eigenaren

Investering

60 ha

2007 – 2023 (doorloop naar 2030)

stationsgebied

Gemeente Breda, NS, ProRail, Rijk, AM, Allee Wonen, Dura Vermeer, Thes

€500 mln (2012 - 2017)

station: €144,5 mln

gemeentelijke bijdrage station: €37,8 mln

Infrafonds I&M: €75 mln

Hoofdstuk XII I&M: €25 mln (NSPI en II)

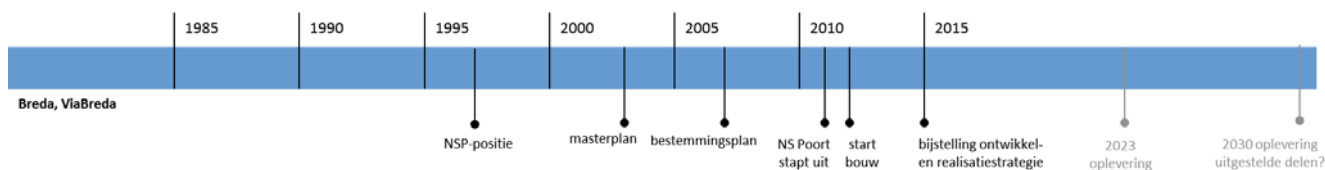
Achtergrond en planontwikkeling

De gebiedsontwikkeling rondom het station in Breda is tot stand gekomen door de wens om Breda aan te sluiten op het HSL-netwerk en het gebied ten noorden van het spoor (o.a. voormalig rangeerterrein en brouwerij) te her te bestemmen. Het gebied heeft potentie door de centrale ligging in centrum en bij station en diverse historische gebouwen.

Het project is een initiatief van Gemeente Breda, Provincie, NS en ProRail. De gemeente heeft een regierol in het project. Het ontwikkelprogramma is al diverse malen naar beneden bijgesteld als gevolg van de marktvraag. In februari 2015 is de ontwikkel- en realisatiestrategie bijgesteld en het programma verder teruggeschoefd. In 2011 stapte NS Poort uit een groot deel van de gebiedsontwikkeling van het Stationskwartier.

De deelprojecten Stationskwartier en Drie Hoefijzers zijn in uitvoering en deels opgeleverd. Voor enkele kleine deelgebieden (Spoorzone Noord) worden concrete plannen gemaakt. Het Havenkwartier en de Faam zullen pas na 2023 ontwikkeld worden. In het Havenkwartier is onder de noemer van transformatiemanagement (Via Breda Broeit) ruimte voor (tijdelijke) initiatieven, zoals een stadsstrand, exposities, gemeenschapshuis, skatebaan, festivals en werkruimten.

Breda, ViaBreda



Proceskenmerken

Planvorming & Participatie - Bij aanvang traditionele planvorming met masterplan, in 2015 bijstelling van de ontwikkel- en realisatiestrategie. Enkele deelprojecten zijn toen naar toekomst doorgeschoven. Scope is verlegd naar 2023 met uitloop naar 2030. Participatie burgers bij start door regelmatig overleg met omliggende buurten, vanaf 2007 meer informatie gaan ophalen i.p.v. brengen. Participatie toekomstige gebruikers en omgeving door stimuleringsmaatregelen voor lokale initiatieven.

Ontwikkelingsstrategie, risicomanagement & financiering - Ontwikkeling deels door gemeente, deels door marktpartijen op basis van eigendomspositie (NS Poort en AM). Er zijn per deelgebied andere afspraken gemaakt. Gemeente participeert risicodragend in project Stationskwartier, waarbij ze gronden bouwrijp maakt en in de inrichting van de openbare ruimte voor haar rekening neemt. Andere projecten liggen volledig bij de markt (AM). Na uitstappen NS Poort uit gebiedsontwikkeling is ontwikkelstrategie bijgesteld (o.a. programma, prioritering en tijdsplan) en er is flink op het project afgeboekt. Voorfinanciering deels via gelden van Rijk, Provincie, Gemeente, NSP-subsidie en NS Poort. Komst van Belastingdienst als huurder bood zekerheid.

Bestuurlijk - Draagvlak voor bijstellingen en afwaarderingen na crisis. Via politiek ingrepen urgentie van deelprojecten, niet in programmadoelstellingen.

Woonkwaliteiten & stedenbouwkundige structuur

Type locatie - Stationsgebied / infraknooppunt, voormalige bedrijfslocatie en wijkherstructurering.

Woningbouwprogramma - Veel variatie in woningtypes (en doelgroepen): wooncomplexen met binnentuin, appartementen, lofts en woonhotel voor jongeren. O.a. focus op hoogstedelijke doelgroepen met mobiliteitsbehoefte. Mix van prijscategorieën, waarvan streefwaarde 27% sociale/bereikbare huur en koop. In crisis verschuiving naar goedkopere woningen.

Woonmilieu - Ligging naast het station (of zelfs in het station) en dicht bij de binnenstad. Parkeren in parkeergarages onder de woongebouwen en deels op maaiveld, dus dichtbij de eigen woning.

Stedenbouwkundige invulling - Ruime planflexibiliteit, functiemenging tot op gebouw niveau, tijdelijkheid.

Stedenbouwkundige strategie - De ontwikkeling van het nieuwe station dat aangesloten wordt op het HSL-netwerk fungeert als aanjager voor de ontwikkeling. Het Havenkwartier en de Faam zullen later ontwikkeld worden, maar hier liggen kansen om het water als identiteitsdrager in te zetten. In het Havenkwartier wordt tijdelijk gebruik ingezet.

Succesfactoren & leerpunten

Succesfactoren

- Commitment van partijen, consistente politieke ondersteuning
- De besluitvorming na de crisis (afboeken, prioriteiten stellen, schrappen locaties en gefaseerde aanpak) en overstap naar transformatiemanagement wordt als succesfactor gezien.

Leerpunten

- Overprogrammering en te hoge grondwaarden: private opbrengsten niet inzetten om publieke werken te financieren publieke werken
- Contractueel: niet te vast zitten aan marktpartijen
- Stroperige samenwerking meerdere overheden

Urban Agenda

1. Steden als drijvende krachten van hoogwaardige banen en duurzame groei

Hoogwaardige bereikbaarheid: HOV (Inter)nationale concurrentiepositie: werkgelegenheid kantoren (NSPII)

2. Inclusieve, diverse en creatieve steden

Kwaliteit, leefbaarheid, sociale veiligheid: opwaarderen Belcrum Functiemenging & intensivering: NSPII

3. Slimme steden

Pilot SMART Highstreet

4. Groene en gezonde steden

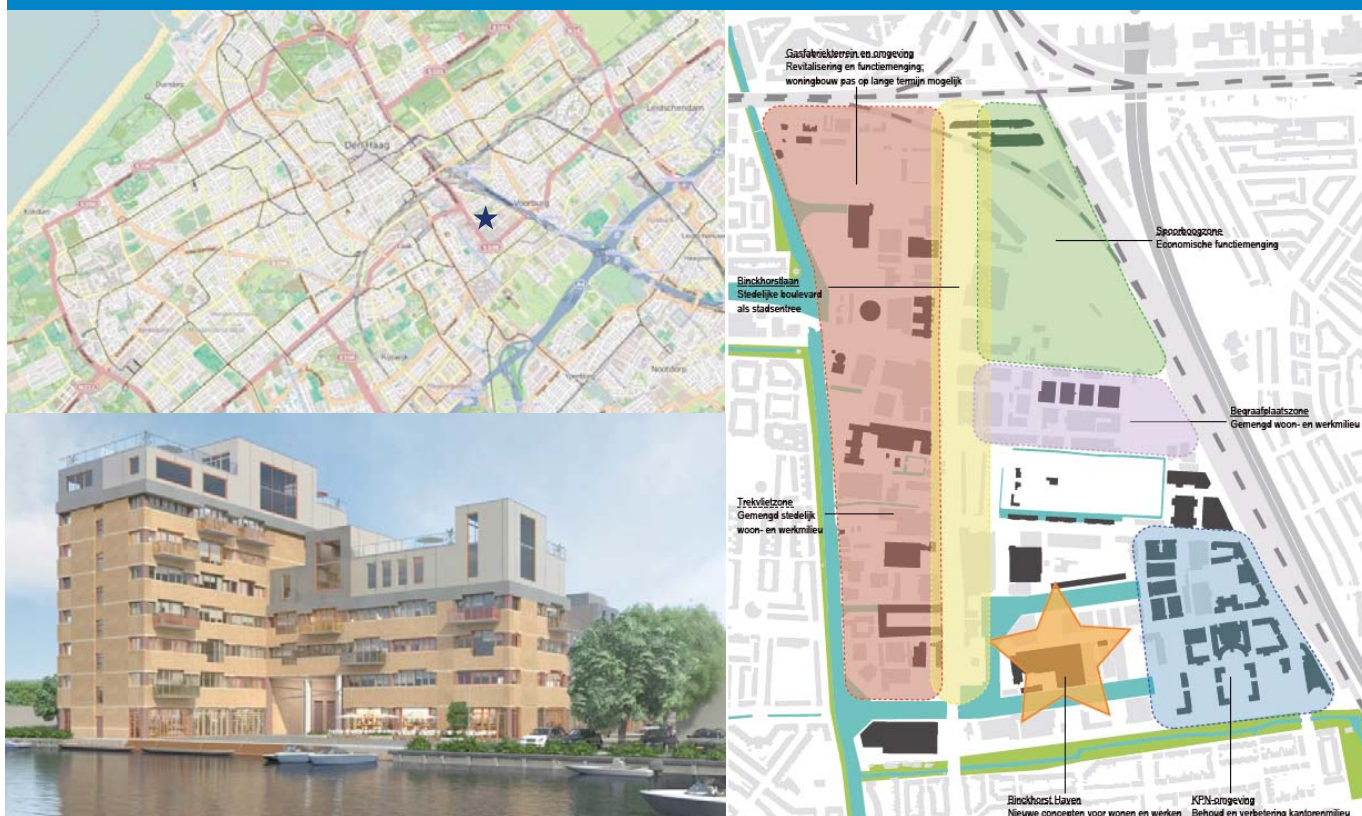
Energetisch: WKO, stadswarmtenet, waterberging Openbare ruimte: aanleg park

5. Stedelijke innovatie en bestuur

Experiment regelvrije zone

De gemeente Breda heeft bijgedragen aan de propositie van BrabantStad.

Den Haag, Binckhorst



Gebiedskenmerken

Programma

Wonen

5.000 woningen

Bedrijfsruimten, kantoren en aanvullende voorzieningen (cultuur, horeca, sport, onderwijs)

Gebiedsomvang

Realisatie

Voormalige functie

Initiatiefnemers / eigenaren

Investering

130 ha

2011 - ?

bedrijfsterrein

Gemeente Den Haag

Gemeente openbare ruimte: €10 mln

Infra: stadsgewest: €475 mln

Infra: Ministerie van I&M: €304 mln

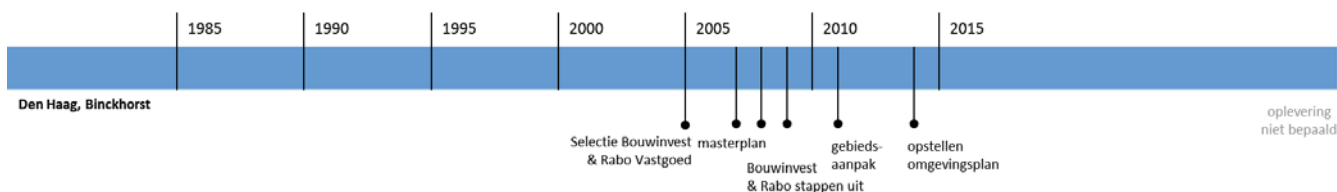
Achtergrond en planontwikkeling

Op het bedrijventerrein Binckhorst waren van oudsher ambachtelijke en industriële bedrijvigheid gevestigd. Later kwamen er steeds meer kantoren bij en ook creatieve bedrijvigheid. Door de aanleg van de nieuwe Rotterdamsebaan ontstaat hier in de toekomst een nieuwe stadsentree voor Den Haag. Het omliggende gebied wordt getransformeerd naar een gemengd woon-, werk- en leefgebied.

In eerste instantie is door de gemeente Den Haag een masterplan opgesteld voor een grootschalige integrale gebiedsontwikkeling, waarbij de gemeente ook financieel zwaar betrokken zou zijn. Door de economische crisis is uiteindelijk voor een organische vorm van gebiedsontwikkeling gekozen. In 2011 is hiertoe de 'Gebiedsaanpak Binckhorst' vastgesteld met deelgebieden en programmatische richtlijnen. Het accent verschuift daarin van het realiseren en faseren van een vastomlijnd eindbeeld naar korte termijnplannen en geleidelijke transformatie. De gemeente neemt hierbij een faciliterende rol aan en legt het initiatief bij marktpartijen.

Eind 2014 is besloten een Omgevingsplan op te stellen die zowel een verdere uitwerking van de gebiedsaanpak omvat als een faciliterend bestemmingsplan. Momenteel wordt het project Junoblok in de markt gezet. Dit is een herbestemming van kantoorgebouw naar kluswoningen. Eerder is onder andere de Caballero-fabriek en Bink36 herontwikkeld naar een verzamelgebouw voor creatieve bedrijvigheid. Andere ontwikkelingen zijn gaande (o.a. Spoorboogzone).

Den Haag, Binckhorst



Proceskenmerken

Planvorming & Participatie - Traditionele planvorming met masterplan tot 2009. Na uitstappen Bouwinvest en Rabobank herbezinning. Vanaf 2011 gebiedsaanpak van kracht waarin ontwikkelpotenties en richtinggevend kader benoemd zijn, maar geen eindbeeld. Vanaf 2010 ook uitgebreide participatie van bestaande en nieuwe gebruikers, d.m.v. rondetafelgesprekken en bedrijfsbezoeken.

Ontwikkelingsstrategie, risicomanagement & financiering - Tot 2009 via PPS-constructie met gebiedsonderneming in oprichting. Nu worden per deelgebied andere ontwikkelstrategie. Tot aan 2009 actief grondbeleid door gemeente: veel gronden en vastgoed verworven. Nu opdracht zoveel mogelijk te verkopen via o.a. ontwikkelopgaven, maar op sommige plekken nog wel nieuwe grondverwervingen in toekomst. Gemeente investeert in aanleg Rotterdamsebaan en inrichting openbare ruimte en per project worden andere ontwikkelmodellen gehanteerd. Financiering Rotterdamse baan door Rijk, Stadsgebied en gemeente.

Bestuurlijk - Economische situatie in combinatie met afhaken van gebiedsonderneming was doorslaggevend in besluitvorming t.a.v. vernietiging masterplan.

Woonkwaliteiten & stedenbouwkundige structuur

Type locatie - Voormalige (en bestaande) bedrijfslocatie

Woningbouwprogramma - Nog weinig duidelijk over uiteindelijke uitwerking. Per deelgebied zijn ontwikkelpotenties gedefinieerd in termen van wonen en werken. Mogelijkheden voor nieuwe woonconcepten, kluswoningen en tijdelijke woningen staan open.

Woonmilieu - Ligging nabij binnenstad (5 tot 10 minuten fietsen) en tussen station Den Haag Centraal. Door Rotterdamsebaan wordt bereikbaarheid vanaf snelweg vergroot. Er wordt ingezet op een sterk raamwerk van openbare ruimte waarbij water wordt toegevoegd en aandacht is voor water en fiets- en wandelroutes.

Stedenbouwkundige invulling – Ruime planflexibiliteit, functiemenging tot op bouwblokniveau, tijdelijkheid.

Stedenbouwkundige strategie - Het water wordt ingezet als ruimtelijke drager van het stedenbouwkundig plan. Het is een belangrijk onderdeel van het raamwerk van openbare ruimte en groen waarbinnen velden tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. De aanleg van de Rotterdamsebaan en tijdelijke initiatieven zijn van groot belang om de gunstige ligging te activeren.

Succesfactoren & leerpunten

Succesfactoren

- Nog weinig succesfactoren te noemen omdat in project nog niet zo veel gerealiseerd is.
- Het loslaten van het eindbeeld, inzetten op kleinschalige acties, participatie van gebiedsbewoners en het koesteren van wat er al is, samen met bestuurlijke duidelijkheid over aanleg Rotterdamsebaan en aanleg buitenruimte wordt momenteel als succesfactor gezien.

Leerpunten

- Inflexibiliteit en schaal van masterplan en procesaanpak.

Urban Agenda

1. Steden als drijvende krachten van hoogwaardige banen en duurzame groei

Bereikbaarheid: aanleg Rotterdamsebaan
Economische betekenis gebied: behoud en versterking als bedrijfslocatie

2. Inclusieve, diverse en creatieve steden

Experimentele ruimte woonconcepten
Schaalverkleining

3. Slimme steden

Niet toegepast

4. Groene en gezonde steden

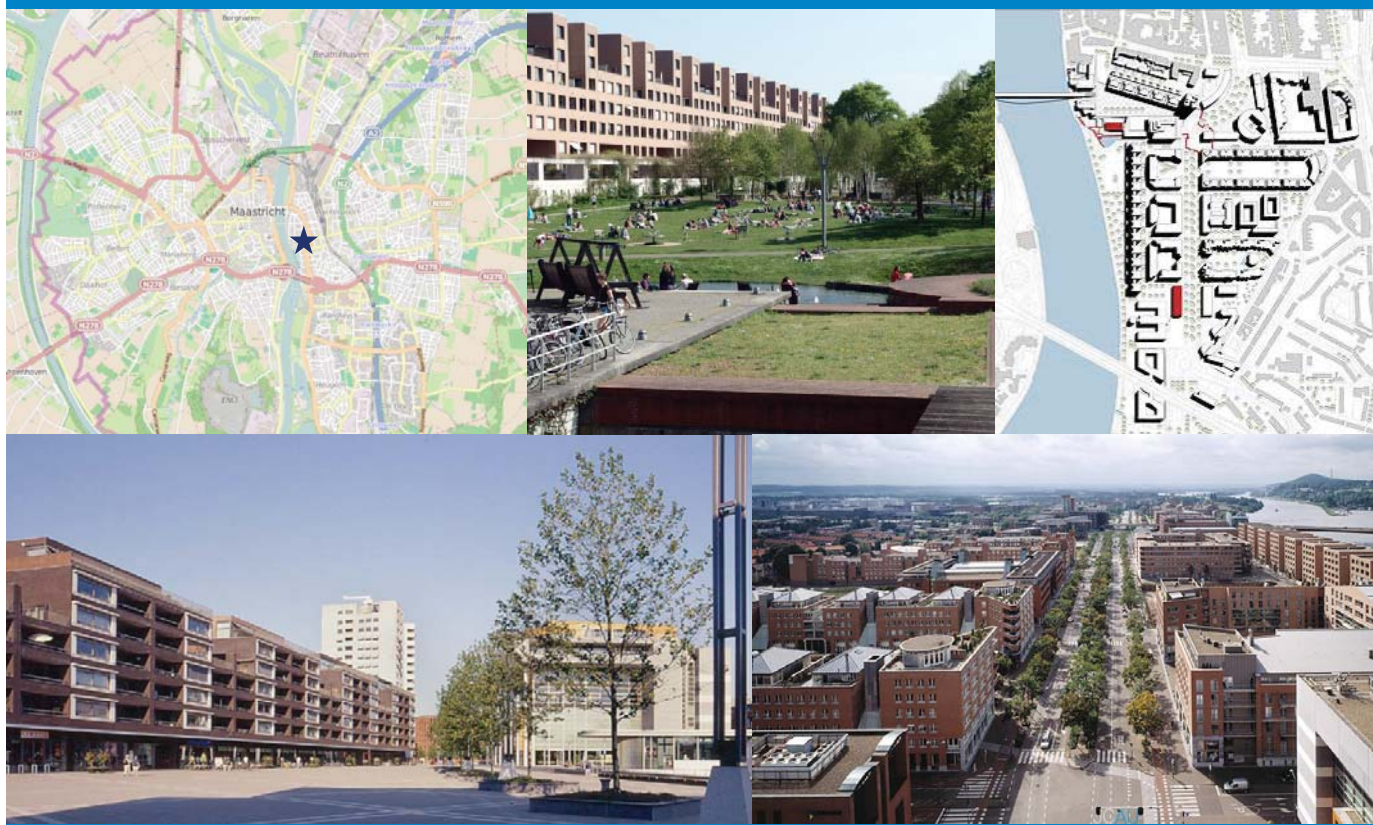
Aantrekkelijkere openbare ruimte
Waterbeheersing en klimaatadaptatie

5. Stedelijke innovatie en bestuur

Rondetafelgesprekken
Haags Initiatieven Team

De gemeente Den Haag heeft een eigen propositie ingediend en bijgedragen aan de proposities van Metropoolregio Rotterdam Den Haag, G4+1 en G9 Cultuursteden.

Maastricht, Céramique



Gebiedskenmerken

Programma

Wonen	1.600 woningen
Kantoren	70.000 m ²
Horeca	20.000 m ²
Cultuur	20.000 m ²
Detailhandel	5.000 m ²
Parkeren	4.400 plaatsen

Gebiedsomvang

Realisatie

Voormalige functie

Initiatiefnemers / eigenaren

Investering

23 ha

1990 - 2003

bedrijfsterrein Sphinx

Gemeente Maastricht, ABP, Sphinx

- €500 mln (bruto investering vastgoed, prijspeil 2000)

- grondverwerving ABP: €24,7 mln

- gemeente infrastructuur: €8,6 mln

- NSPI

- VROM Grote Bouwlocaties: €9,1 mln

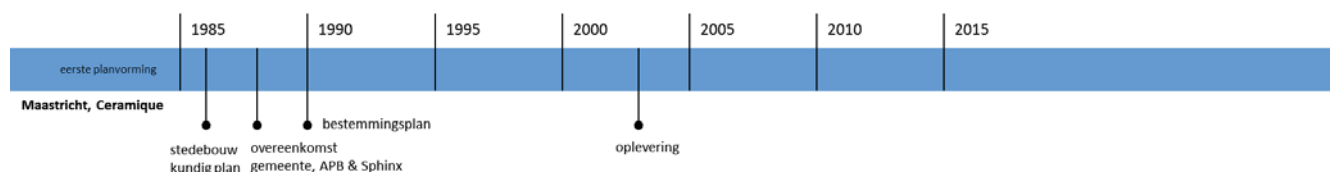
- Perspectievennota Zuid-Limburg: €6,8 mln

Achtergrond en planontwikkeling

Het project behelst de herinrichting van de oude fabrieksterreinen van Sphinx. De ontwikkeling is gestart in de jaren '80. Bijzonder is dat ABP als eindbelegger bereid is zich helemaal in het beginstadium van de ontwikkeling aan het gebied te committeren. Daardoor is de financiering zeker gesteld. In 1988 wordt een koopovereenkomst getekend tussen gemeente, APB en Sphinx. Het programma is voor die tijd voor Maastricht zeer ambitieus. Maastricht maakt de slag van maakindustrie naar diensteneconomie. Eerder is de universiteit en het MECC er gevestigd, Céramique ontwikkelt daarop verder. De woonkwaliteit dient aan te sluiten bij de transitie naar diensteneconomie.

Het vraagstuk van de ontwikkeling wordt met name architectonisch en esthetisch benaderd. Architect Jo Coenen is vanaf 1986 betrokken bij de visieontwikkeling en wordt in 1989 aangesteld als supervisor van het gebied. In 1990 wordt het bestemmingsplan vastgesteld. Bij de uitwerking zijn diverse toonaangevende buitenlandse architecten betrokken. In 2003 wordt het laatste onderdeel opgeleverd.

Maastricht, Céramique



Proceskenmerken

Planvorming & Participatie - Gezamenlijke visieontwikkeling door gemeente en ABP op basis van krachtig gemeentelijk structuurplan. Destijds vernieuwend, maar vanuit huidige bril traditioneel. Participatie via destijds gangbare (formele) inspraak.

Ontwikkelingsstrategie, risicomanagement & financiering - Gemeente en ABP stelden gezamenlijk gebiedsvisie op als basis voor een PPS-overeenkomst, waar ook Sphinx (terreineigenaar en verplaatser) een rol in speelde. ABP nam volledige risico van verwerving, bouwrijp maken en realisatie (incl. inrichting openbare ruimte). Gemeente en provincie leverden programma-onderdelen (museum en Centre Céramique met bibliotheek en tentoonstellingsruimte). Gemeente legde afspraken over stedelijke programmering vast. Bodemverontreiniging was een risicofactor waar ABP, gemeente en Sphinx onderling afspraken over maakten. Financiering vanuit de markt en deels vanuit NSP.

Bestuurlijk - Een van de eerste PPS-ontwikkelingen. Structuurplan was destijds innovatief.

Woonkwaliteiten & stedenbouwkundige structuur

Type locatie - Voormalige bedrijfslocatie.

Woningbouwprogramma - Woningen met een stevig commercieel en cultureel programma, in die tijd erg ambitieus voor Maastricht. Beperkte variatie aan woningtypes, veelal appartementen (wel variatie plattegronden).

Woonmilieu - Aanleg Hoge Brug heeft ligging ten opzichte van binnenstad versterkt (ca. 10 a 15 min lopen). Duidelijke stedenbouwkundige structuur met aantrekkelijk gebiedsfront met park aan de Maas. Parkeermogelijkheden onder elk gebouw. Woonhoven geven intimiteit aan binnenzijde, maar oriëntatie van appartementen naar binnen en weinig voordeuren direct aan de straat betekenen beperkte sociale controle. Te weinig samenhang tussen straat en woning.

Stedenbouwkundige invulling - Geen planflexibiliteit, functiemenging tot op bouwblokniveau.

Stedenbouwkundige strategie - Een sterke stedenbouwkundige structuur: plein en avenue met stedelijke bouwblokken waarbij wordt ingespeeld op de ligging aan de Maas. De Hoge Brug heeft een grote bijdrage geleverd aan het activeren van de ligging in de buurt van de binnenstad.

Succesfactoren & leerpunten

Succesfactoren

- Betrokkenheid ABP in zeer vroeg stadium
- Consistentie van bestuur (overheid en markt)
- Draagvlak in gemeenteraad (vereenzelviging met opgave)

Leerpunten

- Er was geen sprake van een exitstrategie (ook vlak na crisistijd jaren '80) indien ambitieuze programmering niet goed zou hebben uitgepakt.
- Organiseren van reuring.

Urban Agenda

1. Steden als drijvende krachten van hoogwaardige banen en duurzame groei

2. Inclusieve, diverse en creatieve steden

3. Slimme steden

4. Groene en gezonde steden

5. Stedelijke innovatie en bestuur

(Inter)nationale concurrentiepositie: woonkwaliteit volgt economische transitie van stad

Functiemenging & intensivering (NSPI)
Inpassen van cultuur (museum en Centre Céramique)

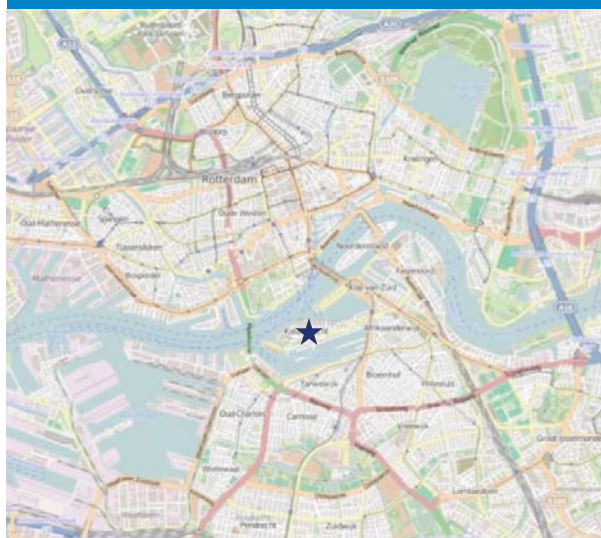
Niet toegepast

Aanleg parken

Een van eerste PPS ontwikkelingen

De gemeente Maastricht heeft bijgedragen aan de proposities van de G9 Cultuursteden en Netwerk Kennisstad.

Rotterdam, Katendrecht



Gebiedskenmerken

Programma

Wonen	1.700 woningen
Voorzieningen	o.a. bedrijven, kantoren, horeca, brede school, kinderopvang, gezondheidscentrum, kerk, park

Gebiedsomvang

Realisatie

Voormalige functie

Initiatiefnemers / eigenaren

Investering

56 ha
2000 - 2023
woongebied / havengebied
Gemeente Rotterdam, ProperStok (Heijmans), Woonstad Rotterdam
?
Budget Nota Ruimte

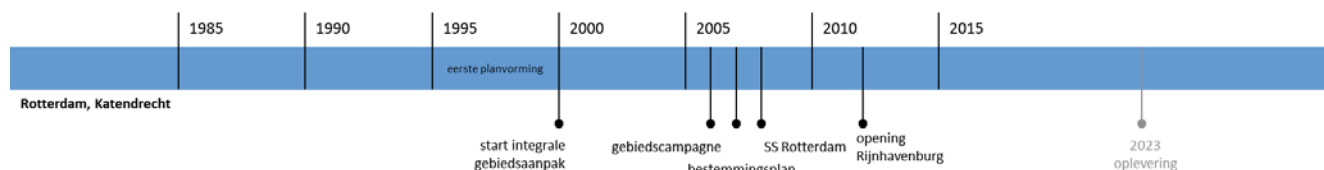
Achtergrond en planontwikkeling

Aanleiding voor de ontwikkeling van dit gebied is met name de verslechtering van het woon- en leefklimaat. Het eiland huisvestte van oudsher met name arbeiderswoningen, zeemanskroegen, prostituees en spoorwegemplacements. Met het wegtrekken van havengerelateerde bedrijvigheid verslechterde de sociaal-economische situatie. De wijk kampte met problemen op het gebied van veiligheid, een concentratie van lage inkomens en een verouderde woningvoorraad.

De ontwikkeling is een samenwerking van Gemeente Rotterdam, ProperStok en woningcorporatie Woonstad Rotterdam. Daarnaast zijn nog enkele andere ontwikkelaars betrokken. De gemeente is verantwoordelijk voor de grondexploitatie.

In de ontwikkeling is veel aandacht besteed aan imagoverbetering door middel van de gebiedscampagne 'Kun jij de Kaap aan?'. Door de betrokken partijen zijn tot aan 2006 voorinvesteringen gedaan in maatschappelijke voorzieningen en openbare ruimte. Naast een aantal nieuwe woningontwikkelingen zijn er ook verbeteringen gedaan aan bestaande woningen en is ingezet op behoud van bebouwing met cultuurhistorische waarde, zoals de Fenixdocks. Ook is er ruimte voor tijdelijke initiatieven zoals Fenixfoodfactory en Theater Walhalla, en heeft de SS Rotterdam hier een plek gekregen.

Rotterdam, Katendrecht



Proceskenmerken

Planvorming & Participatie - Integrale gebiedsaanpak met gebieds(imago)campagne. Intensieve participatie met bestaande bewoners via Katendrechtse bewonersorganisatie, nu informele inloopavonden. Ook participatie nieuwe bewoners via marktpartijen/woningcorporatie. Bij herinrichting openbare ruimte grotere zeggenschap voor bewoners.

Ontwikkelingsstrategie, risicomanagement & financiering - Traditioneel met gemeentelijke grondexploitatie: grondverwerving, onteigening, uitgifteovereenkomsten, woon- en bouwrijp maken, aanleg brug en herinrichting openbare ruimte. Individuele projectovereenkomsten met Heijmans (geen marktselectie) en gebiedsovereenkomst met woningcorporatie. Ook aankopen door woningcorporatie en renovatie bestaand bezit. Initiatieven in voorfase ondersteund door marktpartijen. Bijzonder: gemeente is verhuurder van enkele panden (Deliplein). In crisis scherpere sturing op verwerven eigendom en grondgebonden programma.

Bestuurlijk - Proactieve gebiedsaanpak i.v.m. weren ongewenst gebruik en actief spreidingsbeleid oude bewoners. Actieve selectie huurders Deliplein.

Woonkwaliteiten & stedenbouwkundige structuur

Type locatie - Wijkherstructurering en voormalige bedrijfslocatie.

Woningbouwprogramma - Diversiteit aan woningtypes (grondgebonden, lofts, appartementen), zowel huur als koop met 15 tot 20% sociale huur. Deels zelfbouw en kluswoningen. Doelgroep bepaald aan de hand van leefstijl: mensen die niet terugdeinsden voor 'ruige' karakter van de buurt, uiteindelijk met name creatieve middenklasse en sociale stijgers aangetrokken.

Woonmilieu - Ligging aan Maas met goede verbinding met Wilhelminapier via Rijnhavenbrug en op redelijk korte afstand (ca. 15 min fietsen) van Rotterdam centrum. Door hergebruik historische bedrijfsgebouwen en woningen (bijv. Deliplein) wordt ziel van gebied behouden. Parkeren deels op straat (lagere dichtheden) en inpandig (hogere dichtheden). Risico is spanningen tussen nieuwe en bestaande bewoners indien voorzieningenbehoefte uiteenloopt.

Stedenbouwkundige invulling - Planflexibiliteit, functiemenging op gebiedsniveau, tijdelijkheid.

Stedenbouwkundige strategie - Er wordt geanticipeerd op de kwaliteiten van de Kop van Zuid. Dit wordt geactiveerd door de nieuwe loopbrug die een directe verbinding legt tussen Katendrecht en Kop van Zuid en de aanleg van parken en openbare ruimte. Ook spelen tijdelijke functies een sterke rol in de activatie van het gebied.

Succesfactoren & leerpunten

Succesfactoren

- Consistente en strikte koers gemeente en Woonstad en vooraf herinrichting openbare ruimte: gaven duidelijkheid
- Activatie gebied door realisatie Rijnhavenbrug (bereikbaarheid), gebiedscampagne, (tijdelijke) initiatieven op cultureel-culinair vlak en komst SS Rotterdam (werkgelegenheid, opleidingsmogelijkheden, bezoekersaantallen en imago).

Leerpunten

- Aanpak besluitvormingsproces brug
- Inzet leegstaande panden had eerder gekund
- Dilemma tussen nette inrichting gebied en behoud 'ruwe' imago uit gebiedscampagne

Urban Agenda

1. Steden als drijvende krachten van hoogwaardige banen en duurzame groei

Economisch: werkgelegenheid in gebied en voor bewoners

2. Inclusieve, diverse en creatieve steden

Leefbaarheid en sociale veiligheid: oplossen problemen en kansen bewoners

3. Slimme steden

Onderzoek naar levensloopbestendige woningen / domotica

4. Groene en gezonde steden

Energetisch: stadsverwarming en WKO
Aanleg parken

5. Stedelijke innovatie en bestuur

Niet toegepast

De gemeente Rotterdam heeft een eigen propositie ingediend en bijgedragen aan de proposities van Metropoolregio Rotterdam Den Haag, G4+1, G9 Cultuursteden en Netwerk Kennisstad.

Tilburg, Piushaven



Gebiedskenmerken

Programma

Wonen	1.500 woningen
Voorzieningen	38.000 m ² , (o.a. bedrijfsruimten, detailhandel, recreatieve voorzieningen)

Gebiedsomvang

Realisatie

Voormalige functie

Initiatiefnemers / eigenaren

Investering

60 ha
2010 - 2020
Havengebied, bedrijfslocatie
Gemeente Tilburg, Triborgh, Tiwos, Van de Ven, BPD, Van der Weegen, WonenBregburg, Rialto, De Admiraal en Krens ten Brinke
totale investering: €700 mln
grondexploitatie: €69 mln
gemeentelijke bijdrage: €11,7 mln
Europees programma voor revitalisering

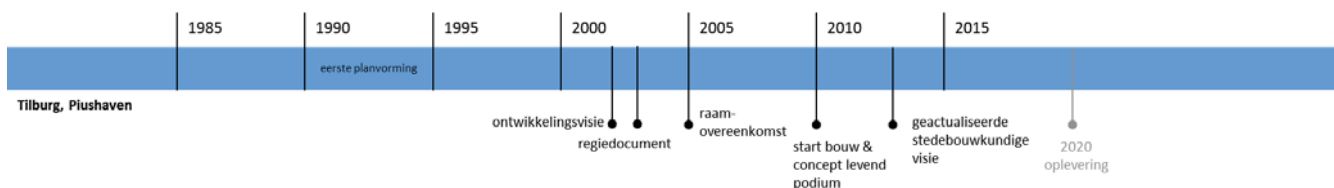
Achtergrond en planontwikkeling

Aanleiding voor de gebiedsontwikkeling is het verdwijnen van de havenfunctie van de Piushaven. In de jaren '80 is een deel van de haven gedempt en dreigde de recreatieve mogelijkheden van het gebied verloren te gaan. Onder druk van bewonersgroepen is de gemeente Tilburg in de jaren '90 gestart met het maken van de eerste plannen. De gemeente is voor deelprojecten samenwerkingsovereenkomsten aangegaan met verschillende ontwikkelaars. De openbare ruimte realiseert zij zelf. Elke twee jaar wordt een geactualiseerde stedenbouwkundige visie opgesteld.

Ondanks de recessie is in 2010 toch gestart met de bouw van het eerste deelplan. Er wordt gewerkt met een vorm van bewonersparticipatie. In de ontwikkeling wordt per project gewerkt met een planteam waarin de directe burens (bewoners en ondernemers) kunnen meedenken en advies kunnen uitbrengen. Ook in het planteam 'openbare ruimte' denken bewoners mee. Onder de vlag van het 'Piushaven Levend Podium' worden in het gebied activiteiten georganiseerd en (tijdelijke) initiatieven ontplooid, zoals een stadsstrand, die zorgen voor levendigheid.

De deelplannen De Werf, De Admiraal, de Havenmeester en het gezondheidscentrum en de eerste fase van Lourdeskade. Aan de Waterkant en de AaBe-fabriek zijn opgeleverd. Enkele andere projecten zijn in aanbouw of in de verkoop. Per Q4 2015 zijn er 491 woningen opgeleverd. In 2016 zijn er 155 woningen in realisatie en 132 woningen in verkoop.

Tilburg, Piushaven



Proceskenmerken

Planvorming & Participatie - In eerste instantie traditioneel met ontwikkelingsvisie en regiedocument als basis. Sinds 2008 wordt stedenbouwkundige visie tweejaarlijks geactualiseerd en vastgesteld. College en Raad. Per deelproject is grondeigenaar verantwoordelijk om met een planteam te werken waarin buurtbewoners participeren.

Ontwikkelingsstrategie, risicomanagement & financiering - Gemeentelijke grondexploitatie en raamovereenkomst met eigenaren voor 16 deelprojecten. Projectgewijze bijdrage aan Grex vastgelegd in raamovereenkomst. Per project wordt een realisatieovereenkomst afgesloten. Voorfinanciering gemeente met subsidies van provincie. Sturing op cashflow per deelproject.

Bestuurlijk - Korte lijnen met het bestuur. Jaarlijkse informele bijeenkomst voor raadscommissieleden, ontwikkelaars en de vertegenwoordigers van bewoners en ondernemers

Woonkwaliteiten & stedenbouwkundige structuur

Type locatie - Voormalige bedrijfslocatie.

Woningbouwprogramma - Oorspronkelijke programma in 2005 was 2.500 woningen dit is in de loop der jaren teruggebracht naar 1.500 woningen waarvan 50% grondgebonden. Ook circa 15% sociale huur. Diversiteit aan woningen: aandeel grondgebonden en appartementen gelijk verdeeld. Stedelijke woon-werkomgeving voor o.a. (jong) hoog opgeleiden.

Woonmilieu - Gebied loopt uit langs haven van de rand van de binnenstad tot buitengebied Moerburg. Veel dagelijkse voorzieningen in de nabijheid (binnenstad, winkels in plangebied, AaBe complex). Parkeren deels op maaiveld, deels in parkeergarages en -kelders. Sterke ruimtelijk kader van haven is vertaald in een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte (park, weg en kade).

Stedenbouwkundige invulling - Planflexibiliteit, functiemenging op bouwblokniveau, tijdelijkheid.

Stedenbouwkundige strategie - De haven is ingezet als identiteitsdrager en belangrijkste onderdeel van de stedenbouwkundige structuur. Langs de haven is de openbare ruimte hoogwaardig ingericht variërend van havenpark aan het Wilhelminakanaal tot havenkom bij de binnenstad. Waardecreatie door 'Levend Podium' als gezamenlijk evenementeninitiatief.

Succesfactoren & leerpunten

Succesfactoren

- Continuïteit in organisatie en mensen (bestuurders, marktpartijen, projectmanager)
- Projectorganisatie in het gebied zelf gevestigd
- Waardecreatie door gebiedsmarketing en tijdelijkheid

Leerpunten

- Gericht werken aan koersbepaling bij de start

Urban Agenda

1. Steden als drijvende krachten van hoogwaardige banen en duurzame groei

Woon- & werkomgeving
Goede bereikbaarheid

2. Inclusieve, diverse en creatieve steden

Kwaliteit, leefbaarheid, sociale veiligheid
Sterke functiemenging en nabijheid binnenstad

3. Slimme steden

Niet toegepast

4. Groene en gezonde steden

Toolkit duurzaam bouwen onderdeel raamovereenkomst
Energie neutraal asset voor projecten
Parkinrichting oevers haven

5. Stedelijke innovatie en bestuur

Niet toegepast

De gemeente Tilburg heeft bijgedragen aan de proposities van BrabantStad en Netwerk Kennissteden.

Phoenix See, Dortmund

Exploitatie



Situatie



Dichtheid



Feiten m.b.t. het project

Stadsdeel	Hörde, ca. 4 km ten zuidoosten van het stadscentrum
Omvang	1.200 wooneenheden, in totaal 98 ha, 34 ha waterlandschap
Voormalig gebruik	Braakland, voorheen voor industriële doeleinden
Ontwikkelaar	Phoenix See Entwicklungsgesellschaft mbh
Realisatieperiode	2007 - in ontwikkeling
Investeringskosten	230 mln. EUR bouwrijp maken en ontsluiting

Korte beschrijving

Het Phoenix Meer in het stadsdeel Hörde, in Dortmund, is kunstmatig aangelegd en bevindt zich op het terrein van een voormalige staalfabriek. Op de noordelijke oever, die het eerst werd ontwikkeld, zijn met name eengezinswoningen gerealiseerd en op de zuidelijke oever is er ruimte voor eengezins-, halfvrijstaande-, rijtjes- en gestapelde woningen. Op de westelijke oever zijn enkele kantoorgebouwen gesitueerd. Kenmerkend voor dit deel is vooral het omvangrijke gastronomische aanbod. De plaatselijke bevolking maakt intensief gebruik van het meer, voor dagrecreatie en uitstapjes.

Gebiedsontwikkeling en -verkoop

Dit gebied, met een totale oppervlakte van 98 ha, was voorheen in het bezit van ThyssenKrupp Stahl AG. In 2004 kocht de gemeente Dortmund het aan voor een bedrag van ca. 15 mln. EUR met als doel om het door een dochtermaatschappij van de gemeentebedrijven te laten ontwikkelen. Het oorspronkelijk geraamde bedrag van 186 mln. EUR voor de herstructurering van het terrein is in de loop van het project gestegen tot ca. 230 mln. EUR.

De kosten konden voor 50% worden gedekt door de grond te verkopen aan projectontwikkelaars, ontwikkelingsmaatschappijen en particuliere huishoudens. Daarnaast werd het project met een bedrag van in totaal 70 mln. EUR gesubsidieerd door de deelstaat Noordrijn-Westfalen en de Europese Unie. Met het Phoenix Meer is een hoogwaardige woonlocatie ontstaan. De prijzen voor een nieuw opgeleverde koopwoning liggen rond de 3.000 EUR per m², en daarmee duidelijk boven de gebruikelijke, gemiddelde waarde in de woningmarkt van Dortmund.

Kaderplan



Quelle: www.pesch-partner.de

Bron: www.pesch-partner.de

Bedrijvigheid en vrije tijd aan de oever van het meer



Quelle: ILS

Bron: ILS

Germania Campus, Münster

Exploitatie



Situatie



Dichtheid



Feiten m.b.t. het project

Stadsdeel	Midden-noordoost, ca. 3 km ten noordwesten van het stadscentrum
Omvang	250 wooneenheden, in totaal 3 ha, 40.000 m ² woon- en bedrijfsterrein
Voormalig gebruik	Braakland, voorheen voor bedrijfsdoeleinden
Ontwikkelaar	Deilmann Planungsgesellschaft mbH
Realisatieperiode	2006 (start ontwikkeling) - 2009
Investeringskosten	80 mln. EUR totale kosten

Korte beschrijving

De Germania Campus in Münster is ontwikkeld met als doel een karakteristieke, multifunctionele wijk in het leven te roepen. Kenmerkend voor het project, dat op een voormalig brouwerijterrein is gerealiseerd, is de menging van functionaliteit en architectuur. Door gedeelten van de bestaande industrie- architectuur te behouden, ontstond er een bijzonder aantrekkelijke woon- en bedrijfslocatie. Naast de combinatie van wonen en werken valt deze nieuwe wijk vooral op door het omvangrijke gastronomische aanbod.

Gebiedsontwikkeling en -verkoop

Nadat de Germania brouwerij in het midden van de tachtiger jaren gedwongen werd de poorten te sluiten, hebben talrijke tussentijdse gebruiksopties in de daarop volgende jaren het licht gezien. Ten tijde van de millenniumwisseling werd het gebied uiteindelijk aangekocht door Andreas Deilmann, een architectenbureau annex projectontwikkelaar uit Münster, en werd er een multifunctionele wijk van gemaakt. Hierbij heeft de investeerder alle projectkosten - inclusief het ontsluiten en bouwrijp maken van het terrein - voor zijn rekening genomen.

Met uitzondering van de koopwoningen in het noordelijke deel en de studentenappartementen in het zuidelijke deel van het gebied, behoort de Germania Campus nog steeds tot het eigendom van de Deilmann Planungsgesellschaft.

Kaderplan



Bron: www.deilmann.com

Gastronomie op de Germania Campus



Bron: ILS

Grafental, Düsseldorf

Exploitatie



Situatie



Dichtheid



Feiten m.b.t. het project

Stadsdeel	Flingen-Nord, ca. 4 km ten oosten van het stadscentrum
Grootte	1.050 wooneenheden, in totaal 14,4 ha
Voormalig gebruik	Braakland, voorheen voor industriële doeleinden
Ontwikkelaar	Ontwikkelingsmaatschappij Grafental GmbH & Co.KG
Realisatieperiode	2012 - naar verwachting 2020
Investeringskosten	500 mln. EUR totale kosten

Korte beschrijving

Op dit terrein, waar in het verleden de fabriek Hohenzollern stond, komen nu ca. 1.000 nieuwe wooneenheden in het dure woonsegment. Naast de bouw van ongeveer 1.500 koopwoningen zijn er lokale voorzieningen, kantoren, bedrijven en een park met een oppervlakte van 2 ha gepland. De oplevering van het project zal naar verwachting in 2020 plaatsvinden.

Gebiedsontwikkeling en -verkoop

De ontwikkelingsmaatschappij Grafental GmbH & Co. KG. draagt zowel zorg voor de ontsluiting als voor de bouw en verkoop van de koopwoningen. Het project kon dan ook volledig met behulp van particuliere investeringen worden gefinancierd. De eerder geplande bedrijven in het noordoostelijke deel van het gebied worden naar verwachting vervangen door extra woningen. Momenteel is met name de vraag hoeveel gesubsidieerde woningen er in dit gebied door de investeerder gerealiseerd dienen te worden het onderwerp van discussie. In het in 2012 uitgekomen beleidsplan voor de woningmarkt "Zukunft Wohnen. Düsseldorf" wordt een streefgetal van 40% genoemd.

Kaderplan



Wonen in de wijk Grafental



Gartenstadt Reitzenstein, Düsseldorf

Exploitatie



Situatie



Dichtheid



Feiten m.b.t. het project

Stadsdeel	Mörsenbroich, ca. 5 km ten noordoosten van het stadscentrum
Omvang	1.050 wooneenheden, in totaal 23 ha
Voormalig gebruik	Braakland, voorheen militair beveiligd gebied
Ontwikkelaar	Gartenstadt Reitzenstein GmbH & Co. KG
Realisatieperiode	2009 - naar verwachting 2017
Investeringskosten	370 mln. EUR verkoopkosten

Korte beschrijving

Op het terrein van de voormalige kazerne Reitzenstein, die in 2006 werd gesloten, zal eind 2017 een nieuw woongebied met ca. 350 eengezinswoningen en 700 appartementen worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om koopwoningen in het eengezinswoningen en in het appartementensegment. Voorts zijn er een crèche, een jeugdinstantie en een supermarkt op het terrein gepland.

Gebiedsontwikkeling en -verkoop

Nadat de Bundeswehr vanwege herstructureringsmaatregelen in 1994 besloten had het kazerneterrein met ingang van 2006 op te geven, werd het gebied in 2004 aangekocht door Gartenstadt Reitzenstein GmbH, een dochtermaatschappij van Van der Looy Group B.V.

Tijdens een meerfasige samenwerkingsprocedure onder leiding van de stad Düsseldorf, waarbij vijf ontwerpteams betrokken waren, is een basisconcept voor dit gebied ontwikkeld. In 2009 is het betreffende bestemmingsplan rechtsgeldig geworden. Van der Looy Group B.V. heeft de vastgoedfirma Aengevelt uit Düsseldorf, in de arm genomen voor de verkoop van de percelen en gebouwen.

Kaderplan



Bron: www.ikt.de

Wonen in tuinstad Reitzenstein



Bron: www.kondorwessels.com

Universiteitswijk, Essen

Exploitatie



Situatie



Dichtheid



Feiten m.b.t. het project

Stadsdeel	Stadskern, rond 1 km ten noorden van het stadscentrum
Grootte	400 wooneenheden, in totaal 13,3 ha, 1.800 arbeidsplaatsen
Voormalig gebruik	Braakland, voorheen een gebied van de spoorwegen
Ontwikkelaar	De ontwikkelingsmaatschappij Universitätsviertel Essen mbH
Realisatieperiode	2008 - naar verwachting 2017
Investeringswaarde	26 mln. EUR publieke middelen, 200 mln. EUR vervolginvesteringen

Korte beschrijving

De universiteitswijk in de stad Essen verbindt de noordelijke binnenstad met de universiteitscampus. Naast het realiseren van hoogwaardige woonruimte worden hier op een bruto-oppervlak van ongeveer 60.000 m² etagewoningen ontwikkeld ruimte gecreëerd voor ca. 1800 arbeidsplaatsen. Een bijzonderheid van deze wijk is een park van ongeveer 4 ha groot, dat zich met een lengte van ca. 550 meter uitstrekt van het westen naar het oosten. Dit hoge aandeel aan groen zorgt voor een aantrekkelijke woonlocatie voor de bewoners van de in totaal 400 wooneenheden en de nabije omgeving.

Gebiedsontwikkeling en -verkoop

Oorspronkelijk was het voormalige goederenstation eigendom van van de Deutsche Bahn AG. In september 2008 kon het gebied, na een periode van moeizame onderhandelingen, eindelijk worden overgedragen aan de ontwikkelingsmaatschappij Universitätsviertel Essen mbH, die in het jaar 2000 speciaal voor dit project werd opgericht.

Naast de ontsluiting en het bouwrijp maken van de grond droeg de ontwikkelingsmaatschappij eveneens zorg voor de verkoop van de afzonderlijke exploitatievelden, die zowel aan publieke als particuliere projectontwikkelaars zijn verkocht.

Kaderplan

Quelle: www.scape-net.deBron: www.scape-net.de

Wonen in de universiteitswijk



Quelle: ILS

Bron: ILS

Stellwerk 60, Köln

Exploitatie



Situatie



Dichtheid



Feiten m.b.t. het project

Stadsdeel	Nippes, ca. 3 km ten noorden van het stadscentrum
Omvang	430 wooneenheden, in totaal 4,2 ha
Voormalig gebruik	Braakland, voorheen spoorwegterrein
Ontwikkelaar	Kontrola Treuhandgesellschaft mbH & Co. KG (later BPD Immobilienentwicklung GmbH)
Realisatieperiode	2004 - 2013
Investeringskosten	83 mln. EUR totale kosten

Korte beschrijving

Kenmerkend voor de wijk Stellwerk 60, in het noordelijke stadsdeel Nippes, is de autovrije aanpak. De bewoners van de ongeveer 430 wooneenheden hebben zich er wettelijk toe verplicht om af te zien van een personenauto. Daarnaast is autorijden of parkeren in het hele gebied verboden. De wijk beschikt over een goede verbinding met het openbaarvervoernetwerk en er is een centrale plek voor autodelen. Op het terrein zijn verschillende woonvormen en woningtypen gerealiseerd, waaronder sociale huurwoningen, en het niveau van groenvoorzieningen is zeer hoog.

Gebiedsontwikkeling en -verkoop

De keuze voor deze locatie was het gevolg van een onderzoek over het onderwerp "Autovrij wonen in Köln". De toenmalige Kontrola Treuhandgesellschaft (sinds juli 2010: Bouwfonds Immobilienentwicklung; later BPD Immobilienentwicklung GmbH) heeft het terrein in eigendom ontwikkeld. Als grondslag voor de realisatie is in 2000 een prijsvraag uitgeschreven, waarbij Rößner + Waldmann Architekten als winnaar uit de bus kwam. Na de beëindiging van het plan voor stedelijke ontwikkeling in 2005 kon in december van datzelfde jaar worden begonnen met de bouwwerkzaamheden. De eerste van de in totaal 430 wooneenheden zijn in oktober 2006 betrokken.

Kaderplan

Bron: www.architekten-schoenborn.de

Wonen in de wijk Stellwerk 60



Bron: ILS

Bijeenkomst rondetafelconferentie gebiedsontwikkeling NL-NRW 20 oktober 2015

<i>Naam</i>	<i>Functie</i>
Henk Harms	Directeur Dienst Stedelijke Ontwikkeling gemeente Den Haag
Carl Smeets	Directeur BPD Zuid
Ralf Peters	Ontwikkelingsmanager Amvest
Pieter Jan van der Hulst	Procesmanager Berenschot
Joosten, Han	Hoofd Marktonderzoek BPD
Ruud Bergh	Adviseur, voormalig directeur SADC
Lenneke Parie	Adviseur - Secretariaat Studiegroep Openbaar Bestuur, Ministerie van BZK
Fred Schoorl	Directeur Bond NL Architecten
Henk Twisk	Manager programma's en projecten, gemeente Delft
Roy Beijnsberger	Directeur Ruimtelijk Domein, gemeente Eindhoven
Frank ten Have	Partner Deloitte Real Estate
Guido Spars	Professor Universiteit Wuppertal, faculteit Architectuur (economie van plannen en bouwen)
Tanja Kilger	Regiodirecteur NRW van BPD
Felix Wigman	Onderzoeker BRO
Geri Wijnen	Onderzoeker BRO
Stefan Siedentop	Wetenschappelijk directeur ILS
Nol Hendriks	Plv. directeur Stad, ministerie BZK
Friso de Zeeuw	Praktijkleraar Gebiedsontwikkeling TU Delft en directeur Nieuwe Markten BPD



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



bpd creating living environments