

Bron: Gebiedsontwikkeling.nu  
25 november 2013

Door Kees de Graaf

## Gebiedsontwikkeling in Duitsland: gidsland voor Nederland?

*Dit artikel is onder meer gebaseerd op analyse en observaties van Hans Joosten (director Market Research Bouwfonds Ontwikkeling B.V.) en Friso de Zeeuw (praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling TU Delft en directeur Nieuwe Markten Bouwfonds Ontwikkeling B.V.)*

*Een tijd lang gold Nederland – en dan vooral onze prestaties in de volkshuisvesting – als voorbeeld binnen Europa. Die tijd lijkt echter achter ons te liggen. Eerder moeten wij te rade gaan bij de buren. Bijvoorbeeld in Duitsland, waar de vastgoedmarkt het uitstekend doet. Kleinschaligheid en lokale partijen bepalen de markt. Maar er zijn ook de grote stedelijke gebiedsontwikkelingen zoals HafenCity (Hamburg) en Europaviertel in Frankfurt. Opvallend is dat de Duitser genoeg neemt met een relatief klein appartement, waar bij ons de grondgebonden woning veruit favoriet is. Op zoek naar de succesfactoren van onze oosterburen.*

Dat de economieën van Nederland en Duitsland verregaand zijn verweven, behoort inmiddels tot standaard economische kennis (lees NRC Handelsblad van vrijdag 15 november: 'Europa heeft meer Duitslanden nodig'). Is Duitsland verkouden, dan hebben wij de griep. De economische situatie in Nederland zou er nog een stuk slechter voorstaan als Duitsland ons niet op sleeptouw zou nemen. Waar Nederland een dubbele dip doormaakt, zet de groei in Duitsland verder door. Het Duitse begrotingstekort is met 0,2 procent aan de zeer lage kant en dat geldt ook voor de werkloosheid. Ook het vertrouwen van ondernemers en beleggers in de Duitse economie groot. Er wordt volop geïnvesteerd. Het is een positief beeld dat weerspiegeld wordt in de cijfers van de Duitse vastgoedmarkt. Sinds 2007 maken de huizenprijzen een gestage stijging door. Daarbij zijn er wel grote regionale verschillen. Zo is de voormalige grens tussen Oost- en West-Duitsland nog steeds zichtbaar. Niet zozeer fysiek in het landschap, maar wel in de ontwikkeling van economie en demografie. Steden en regio's in het oosten krimpen (met uitzondering van Berlijn, Jena, Leipzig en Dresden), die in het westen groeien. Tegelijkertijd is er een noord-zuid lopende grens: de grootste groei doet zich door in het zuiden van de BRD, met uitzondering van een gebied als Hamburg waar volop wordt ontwikkeld en gebouwd. Vooral in de deelstaten Beieren, Baden-Württemberg en

Hessen groeit de bevolking. Voor Duitsland als geheel geldt overigens een afname van de bevolking; van 81,5 miljoen mensen nu naar 77 à 79 miljoen in 2030.

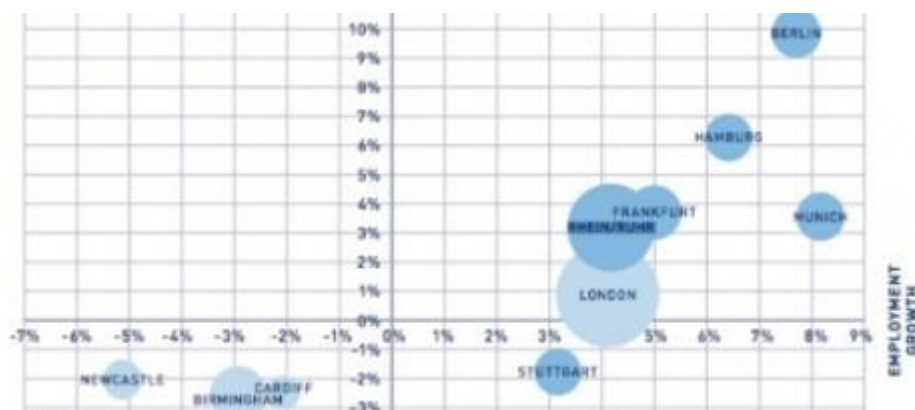
### Stad in trek

*Im Grossen und Ganzen* is een trend waarneembaar waarbij de Duitse steden het goed doen en het omliggende platteland bevolking verliest. Het is een ontwikkeling die zich scherper aftekent dan in Nederland. Hier is het nog relatief eenvoudig, met ons fijn vertakte netwerk van scholen, winkels en andere voorzieningen, om 'buiten' te wonen. In Duitsland is het juist aantrekkelijker – ook als gezin met kinderen – om de stad op te zoeken. In de Duitse steden bevindt zich de werkgelegenheid en daar worden volop woningen gebouwd.

Ook de investeringen vinden hier geconcentreerd plaats, bijvoorbeeld in het hogesnelheids (ICE)–netwerk dat de grote Duitse steden verbindt. Maar ook in lokale OV–netwerken wordt veel geld gestoken; de ontwikkeling van lightrail–systemen in stedelijke regio's staat hier op een beduidend hoger niveau dan in Nederland.

Deze meer radicale verstedelijking vertaalt zich in een verschil in woningprijzen. In Duitsland geldt: hoe verder van de stad af, hoe lager de woningprijs per vierkante meter. In Nederland handhaaft het prijsniveau in de suburbs en het platteland zich beter (zie grafiek [Woningprijzen naar urbanisatiegraad](#)).

Uit een studie van Centre for London blijkt dat Duitse steden het aanzienlijk beter doen dan die in ons buurland–over–zee: Engeland.



[Klik voor de volledige afbeelding](#)

Het is een beeld dat overeenkomt met de conclusies die gebiedsontwikkelaar Bouwfonds heeft getrokken naar aanleiding van een [vergelijkende studie van Duitsland, Frankrijk en Nederland](#). Voor Duitsland worden door deze ontwikkelaar 12 'kansrijke regio's' gedefinieerd, waarvan de meeste in het midden en zuiden – met de Rijn mee naar beneden – zijn gelegen. Dit zijn ook de gebieden waar de meeste woningen worden ontwikkeld en gebouwd. Voor Duitsland als geheel beweegt de bouwproductie zich naar 175.000 woningen per jaar, bijna het viervoudige van de Nederlandse productie. München is met een jaarproductie van 8.000 woningen koploper, maar ook steden als Hamburg (4.000 woningen, tegenover ruim 2.000 in een stad als Amsterdam) doen het uitstekend – een *renaissance* van de stad.

## Geen ingrijpen

Waar in Nederland de gebiedsontwikkelingsmachine tot stilstand is gekomen – of in ieder geval op een veel lager pitje draait, uitzonderingen daargelaten – lijkt daar in Duitsland geen sprake van. Die conclusie is des te opvallender omdat grootschalig overheidsingrijpen in de ruimtelijke ordening en de woningbouw bij onze oosterburen uit de boze is. Op landelijk niveau wordt niet aan planning op ‘aantallen’ gedaan. Het woningbouwbeleid dat er is, bestaat voornamelijk uit fiscale *incentives* – bijvoorbeeld om het beleggen voor particulieren in tweede woningen (bestemd voor de verhuur) aan te moedigen. Het ontbreken van landelijk planningsbeleid betekent overigens niet dat er geen landelijke initiatieven zijn die de kwaliteit van bouwen en wonen proberen te verhogen. Zo werd in 2007 de organisatie voor [Nationale Stadt Entwicklungs Politik](#) opgericht, een forum waaraan alle overheidslagen deelnemen en dat innovatieve stadsontwikkeling wil bevorderen. Dat gebeurt aan de hand van zes thema’s, zoals het vergroten van de betrokkenheid van burgers (*Zivilgesellschaft*) en het verbeteren van stedenbouw en planning (*Baukultur*).

Bij de *Bundesländer* is evenmin sprake van een uitgebreid RO- of bouwbeleid. Uitzonderingen zijn er wel, zoals het Bundesland Nordrhein–Westfalen dat via de eigen NRW Bank [kredieten met gunstige rentes](#) ter beschikking stelt voor huishoudens die een eigen woning willen bouwen. Afhankelijk van de stad waar gebouwd wordt en het aantal kinderen dat deel uitmaakt van het huishouden zijn er ‘bonussen’ beschikbaar die het te lenen bedrag verhogen.

Op lokaal niveau zijn de gemeenten eveneens terughoudend met ingrijpen. Uit de vergelijkende studie [‘Een wijde blik verruimt het denken’](#) door Deloitte komt naar voren dat de overheid faciliteert en de markt realiseert. Afspraken die bij gebiedsontwikkeling worden gemaakt tussen publiek en privaat zijn beperkt van omvang. Ze focussen vooral op het proces en de randvoorwaarden. De verantwoordelijkheid voor invulling van het programma ligt in hoge mate bij de markt. Van een actief grondbeleid door gemeenten is niet of nauwelijks sprake.

## Huurprijzen omhoog

Een van de weinige terreinen waarop de lokale overheid in Duitsland wel ingrijpt, is het huurprijsbeleid voor de sociale huursector. Hoewel de sociale huursector landelijk gezien bescheiden van omvang is (6 procent van de woningvoorraad), zijn er sommige steden – met name in voormalig Oost–Duitsland – waar veel sociale huurwoningen te vinden zijn. Een voorbeeld is Leipzig, waar na de val van de Muur 168.000 (!) huurwoningen van de Kommunalen Wohnungsverwaltung over gingen naar twee nieuw opgerichte corporaties. Deze verkochten in ruim 15 jaar tijd tweederde aan private investeerders, tot aan Amerikaanse investeringsmaatschappijen aan toe. Met de toenemende druk op de steden kwamen echter ook de prijzen van huurwoningen in een opwaartse spiraal terecht. In Frankfurt steeg de gemiddelde huurprijs (in Duitsland uitgedrukt in euro’s per m<sup>2</sup>) tussen 2005 en 2012 van 9,91 naar 11,72. Voor een woning van 80 m<sup>2</sup> is dat plus 150 euro (+18 procent). In de omgeving van Frankfurt daalde de gemiddelde vierkante meterprijs juist, van 4,84 naar 4,56. Het was voor de Senaat van Berlijn reden om in september 2012 een akkoord

met zes corporaties te sluiten. Voor de 277.000 woningen in hun bezit wordt de huurprijsstijging beperkt. Daar staat onder meer tegenover dat de stad Berlijn eigen stukken grond met voorrang ter beschikking stelt aan de corporaties. Ook worden woningen aangekocht en 'omgekat' naar sociale huurwoningen. Inmiddels is de *Mietbremse* (rem op de huren) ook een landelijk thema geworden. Zowel SPD als CDU vinden dat de huren niet explosief mogen stijgen. Over de manier waarop de huurstijging moet worden beteugeld, is men het nog niet eens. Overigens heeft de vorige Duitse regering al vastgelegd dat bij bestaande huurcontracten de huurverhoging in drie jaar tijd maximaal 15 procent mag bedragen – een getal dat schril afsteekt bij het inflatievolgend huurbeleid van Nederlandse corporaties.

### **Grote gebieden**

Traditioneel hebben projecten in Duitsland een kleinere 'korrel' dan in Nederland. Nieuwbouw vindt over het algemeen plaats met individuele huizen, kleine wijkjes en compacte appartementengebouwen. Dit beeld komt overeen met de opdrachtgeversstructuur in Duitsland.

Grote ontwikkelaars die procenten in handen hebben van de nieuwbouwproductie: het komt hier niet voor. Ontwikkelaars zijn vooral lokaal en hooguit regionaal actief, uitzonderingen als Hochtief, Bouwfonds en NCC daargelaten. De massale uitbreidingsproductie die we in Nederland gekend hebben na WOII is in Duitsland een minder bekend fenomeen. Vinex-achtige suburbane ontwikkelingen zoals in Nederland komen wel voor, maar in veel mindere mate. Voor een stevige gebiedsontwikkeling schrikt men de laatste decennia echter niet terug. Tussen 2000 en 2010 zijn er ruwweg 100 gebieden met meer dan 1.000 woningen en/of 1.000 arbeidsplaatsen ontwikkeld, zo becijferen de auteurs van '[Large Scale Projects in German Cities](#)'. Het merendeel hiervan is op binnenstedelijke transformatielocaties gerealiseerd. Het zijn plekken die op oude havengebieden zijn gelegen (HafenCity, Hamburg), op oude kazerneterreinen (Cité, Baden-Baden) of op voormalige luchthaventerreinen (Messestadt Riem, München). Hieronder worden een aantal recente voorbeelden van grote Duitse gebiedsontwikkelingen beschreven.

### **Andere wooncultuur**

Door de oogharen kijkend naar deze plannen en projecten, valt op dat er meer gestapeld wordt gebouwd dan in Nederland. Het verschil in wooncultuur is opvallend. Waar Nederlanders vooral gaan voor veel ruimte en een grondgebonden woning, is de Duitser tevreden met een kleiner appartement. Dat appartement is dan wel beter uitgerust en gebouwd en standaard voorzien van allerlei duurzaamheidsmaatregelen. De openbare ruimte is over het algemeen hoogwaardig ingericht. De architectuur is over het algemeen wat minder *flashy* dan bij ons, maar de vraag is of dat een probleem is of juist een kwaliteit. Wat er gebouwd wordt, zit over het algemeen *gründlich* in elkaar. Het maakt al met al de conclusie gerechtvaardigd dat Duitsland momenteel voor Nederland wel eens een groter gidsland kan zijn dan andersom.

#### [Frankfurt, Europaviertel](#)

Nieuw stadsdeel dat in 2019 aan 8.000 tot 10.000 inwoners en 30.000 arbeidsplaatsen onderdak moet bieden. Het gebied was vroeger het goederenstation van de Deutsche Bahn

en kwam eind vorige eeuw vrij voor een nieuwe invulling. Langs de 60 meter brede Europa Allee zijn de verschillende woon- en werkgebieden gerangschikt.

Centraal in het gebied ligt een zes hectare groot park, Europa Park. Ontsluiting via openbaar vervoer vindt plaats met S-Bahn, metro en trams.

#### Köln, Stellwerk 60

De grootste autovrije Siedlung van Duitsland, met ruim 400 woningen op een gebied van circa vier hectare. Hier repareerde de *Rheinischen Eisenbahngesellschaft* vanaf de negentiende eeuw locomotieven en wagons. Nadat bewoners hadden aangegeven een andere vorm van stadsontwikkeling te willen realiseren dan de gebruikelijke, kwam de ontwikkelaar met een complete autovrij concept op de proppen.

Via de bewonersvereniging Nachbarschaft Stellwerk 60 wordt onder meer een 'mobiliteitscentrale' aangeboden, waar bewoners terecht kunnen met vervoerswensen.

#### Berlin, Rummelsburger Bucht

Een van de vijf grote ontwikkelingsgebieden die de stad Berlijn in de negentiger jaren van de vorige eeuw aanwees.

De gemeente rekende op een sterke groei van Berlijn, maar die verwachting moest gaandeweg worden bijgesteld. Ook gingen de Olympische zomerspelen van 2000 aan Berlijn voorbij; architect Herman Hertzberger ontwikkelde voor deze locatie een plan voor het Olympisch dorp. Het woningbouwprogramma daalde uiteindelijk van 5.400 naar 4.200, het aantal m2 bedrijfsruimte halveerde. Inmiddels zijn een kleine 3.000 woningen gebouwd, fraai in het groen en aan het water van de Spree gesitueerd.

#### Baden-Baden, Cité

Na het einde van WO II werd deze stad het hoofdkwartier van de Franse strijdkrachten in Duitsland. Een 30 hectare groot kazerneterrein werd hiertoe aangewezen. In de directe nabijheid werd in de jaren vijftig van de vorige eeuw het woongebied Cité ontwikkeld, bedoeld voor de huisvesting van Franse soldaten en hun gezinnen. Beide gebieden kwamen in 2000 in handen van de *Entwicklungsgesellschaft Cité*, die het complete gebied herstructureert. Een aantal van de oude kazernegebouwen wordt hergebruikt voor nieuwe functies, zoals de Europese Media en Evenementen Academie.

#### Tübingen, Französisches Viertel

Ook in Tübingen waren Franse soldaten gelegerd, die in 1991 vertrokken. Ze bivakkeerden hier in het zuidelijk deel van de stad, een gebied rond het station van 60 hectare dat door de stad als herontwikkelingsgebied is aangewezen. Het stedenbouwkundig plan is een mix van kleinschalige nieuwbouw en hergebruik van bestaande gebouwen – alles binnen de 'korrel' van het gebied. Innovatief is de verkeersluwe herinrichting. Er wordt gestreefd naar de vorming van *Baugemeinschaften*, die projecten ontwikkelen voor de eigen behoefte. In de oude militaire barakken zijn 500 wooneenheden voor studenten gerealiseerd.

Zie ook: ['Baugemeinschaften: Experiences from Tübingen'](#)

### Hamburg, Hafen-City

Een gebied waar ook Nederlandse stadsontwikkelaars de vingers bij aflikken. Een gebied van 155 hectare langs de Elbe, dat de binnenstad van Hamburg met 40 procent vergroot door onder meer de bouw van 6.000 appartementen. De ontwikkeling is behoorlijk ver gevorderd; 56 projecten zijn gereed, 48 in ontwikkeling. De competitie voor het masterplan werd gewonnen door Kees Christiaanse/ASTOC. Verantwoordelijk voor de ontwikkeling is een 100 procent dochter van de *Freien und Hansestadt Hamburg*: de HafenCity Hamburg GmbH. Met de opbrengsten van de kavelverkoop betaalt zij de investeringen in het gebied. Ook stuurt deze maatschappij de planning aan.

Zie ook: [‘Leren van leren in gebiedsontwikkeling’](#)

### Freiburg, Rieselfeld

Honderd jaar lang was hier de gemeentelijke afvalzuivering van Freiburg gevestigd. Een gebied aan de rand van de stad, 78 hectare groot. Na het vertrek van de zuivering wordt hier sinds 1995 gewerkt aan de bouw van circa 4.500 woningen.

De gemeente geeft het gebied bloksgewijs uit (*Kleinparzellierung*), ten behoeve van een grotere architectonische variatie. Professionele en particuliere ontwikkelaars (circa 60 Baugruppen hebben hier al gebouwd) nemen deze af.

De S-bahn verbindt de wijk met het centrum van de stad.



*Freiburg, Rieselfeld*

### München, Messestadt Riem

Het vliegveld München-Riem was in gebruik tot 1992. Toen het gebied vrij kwam voor een nieuwe functie, werd gekozen voor een gemixt programma: naast 6.300 woningen en bedrijfsruimte (13.000 arbeidsplaatsen) werd hier de locatie voor de *Neue Messe München* gevonden. Daarmee kreeg deze gebiedsontwikkeling een belangrijke trekker. De variatie in woonmilieus en -typen is groot, met ruimte voor onder meer autovrije gebieden. Doordat er compact is gebouwd, bleef er ruimte over voor een groot park aan het zuidzijde van het plangebied. Hoogwaardig openbaar vervoer vindt plaats per metro.