

Appartementje, boompje, beestje

Deelsessie C Praktijkcongres 2017: Stedelijke uitbreidingswijken in Europees perspectief

In de parallelsessie 'Stedelijke uitbreidingswijken in Europees perspectief' staat duurzame stadsuitbreiding als antwoord op de actuele woningbouwopgave centraal. Aansluiting op het bestaande stedelijk gebied, nieuwe infrastructuurvoorzieningen en inspelen op ontwikkelingen rond onder meer klimaatadaptatie en verdichting. Gespreksleider Friso de Zeeuw, praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling (TU Delft), en Han Joosten, Hoofd Research BPD Ontwikkeling, buigen zich met de deelnemers over zes voorbeelden van stedelijke uitbreidingswijken in onze buurlanden.

De identiteit van de stedelijke uitbreidingswijk

Om de stedelijke uitbreidingswijken vanuit Europees oogpunt te kunnen bekijken is het belangrijk vast te stellen dat het hier gaat om buitenstedelijke wijken met een stedelijke identiteit. Vaak betekent dit gestapelde bouw en een goede mobiliteitsverbinding met het centrum van de stad. Voor een deel zijn deze wijken qua omvang en locatie te vergelijken met de Nederlandse VINEX-wijken die in het algemeen een meer suburbaan karakter hebben, met meer grondgebonden woningen. Dat is verklaarbaar. De Nederlander hecht veel waarde aan het beestje, het boompje en het grondgebonden huisje. Dit heeft de Deen, de Duitser of de Fransman minder en bovendien blijven zij langer huren. Hierdoor zijn appartementen over de grens van oudsher populairder dan bij ons.

Joosten schetst de profielen van zes uitbreidingswijken in Europa; om precies te zijn in Duitsland, Frankrijk, Denemarken en Oostenrijk. Het aantal woningen, het percentage gestapelde bouw en woonfunctie, omvang in oppervlakte, ligging, mobiliteit en de functieverandering van het gebied worden met elkaar vergeleken. De vraag naar de identiteit van de uitbreidingswijk wordt een vaste vraag vanuit de deelnemers.

Han Joosten benadrukt dat in alle voorbeelden eerst het mobiliteitsplan gerealiseerd is en dat daarna de woningen gebouwd zijn. Hierdoor is de toekomstige bewoner verzekerd van een goede aansluiting met de stad waardoor de identiteit van de uitbreidingswijk wordt 'geleend' van de centrumstad, in plaats van de creatie van een eigen identiteit.

Zes voorbeelden van grote nieuwe stedelijke wijken

Seestadt Aspern, Wenen

Op 15 km van het centrum van Wenen is op een voormalig vliegveld de uitbreidingswijk Seestadt Aspern ontwikkeld. De succesfactoren van dit project zijn de vroege aanleg van het vervoerssysteem dat bekostigd is met overheidsgelden, de bouwrealisatieplicht binnen bepaalde tijd na verkrijgen van het plot en de rol van de gemeente als grondexploitant en ontwikkelaar. Er vinden veel CPO-projecten plaats waarbij de prijs van het plot vast ligt en het beste idee wint; een goed concept is doorslaggevend.

Bewoners krijgen bij huur of koop van de woningen een e-bike abonnement waarmee ze op een duurzame manier naar de stad kunnen fietsen. De identiteit van het gebied wordt gevormd door de nabijheid van de stad en de recreatiemogelijkheden in buurt. Zo ontleent deze wijk haar naam aan een kunstmatig aangelegd meer.

Freiham, München

In München is de druk op de woningmarkt erg hoog. Deze uitbreidingswijk ten westen van de stad is stedenbouwkundig getenderd op concept en het winnende concept werd de "Gartenstadt des 21. Jahrhunderts". Hierbij is gekozen voor flexibiliteit in de bebouwingstypologie en in het bestemmingsplan. De gebouwen zijn multifunctioneel en uit te

breiden ten behoeve van hogere dichtheden. De deelnemers vragen zich af hoe dit concept kan worden gewaarborgd als het plan flexibel is wat betreft dichtheden en, waarom de maximale dichtheid niet nu al wordt gebouwd, gezien de hoge druk op de woningmarkt? Joosten geeft aan dat deze aspecten in Duitsland worden bepaald door de zogenaamde stadsbouwmeesters (1 per stad), in Nederland beter bekend als de Welstandscommissie.

Riedberg, Frankfurt

Voor de ontwikkeling van de wijk Riedberg heeft de gemeente Frankfurt de vergaande grondverwervingsstrategie toegepast met de "Städtebauliche Entwicklungsmassnahme" (zie volgende paragraaf).

Unique sellingpoints zijn de universiteitscampus in de wijk en de glooiende ligging. Vanwege de goede openbaar vervoer verbinding met het centrum van Frankfurt (een half uur met de metro), wonen de meeste studenten echter niet in deze wijk omdat zij de voorkeur hebben voor het leven en de voorzieningen in de binnenstad.

De wijk heeft een relatief laag percentage gestapelde bouw en wordt gekenmerkt door intensieve laagbouw; 40% van de woningen zijn grondgebonden patio-woningen in hoge dichtheid (50 woningen/ha).

Orestadt, Kopenhagen

Hier vormt de metrolijn in ruimtelijke zin het hart van de ontwikkeling. Langs de as van deze langgerekte uitbreidingswijk staan iconische opzichzelfstaande bouwblokken. Er is minder sprake van een samenhangende wijk dan in de andere voorbeelden. De woningen zijn over het algemeen wat kleiner, maar de Deense bevolking heeft een voorkeur voor gemeenschappelijke ruimtes in gebouwen, die als gezelschapsruimten, wasruimtes e.d. worden gebruikt.

Ginko, Bordeaux

In het noorden van Bordeaux, is een ware eco-wijk ontwikkeld. Het gaat om een geheel private ontwikkeling van appartementen en huizen. De ontwikkelaar heeft ook aan de financiering van de sneltramlijn bijgedragen. Ook alle voorzieningen (scholen, winkels e.d.) zijn door de marktpartij gerealiseerd.

Rieselfeld, Freiburg

Ook in Duitsland is een nieuwbouwwijk met hoge duurzaamheidsprincipes ontwikkeld, aan de rand van de studentenstad Freiburg. De wijk bestaat voor 100% uit gestapelde bouw van gemiddeld zes bouwlagen hoog. Er wordt gewerkt aan community gevoel door gemeenschappelijke "tuinhuisjes" die bewoners via de VVE kunnen gebruiken. Terwijl in Nederland het begrip duurzaamheid vaak aan het energievraagstuk wordt gekoppeld, ziet men men in andere Europese landen duurzame wijken meer als een totaalconcept: energiearm, sociaal veilig, hoog openbaar vervoer en fietsgebruik (zie o.a. de publicaties van BPD over de Woningmarkten in Nederland, Frankrijk en Duitsland in 2014 en 2016). Vanwege de nadruk op duurzaamheid en de vele gelijkgezinden die in Rieselfeld wonen voldoet de hier aangehouden parkeernorm van 0,1. Mensen nemen het openbaar vervoer of de fiets. Volgens De Zeeuw is deze lage parkeernorm mogelijk in Freiburg doordat de stad an sich al een eco-stad is (een groene politiek en veel studenten). Door de goede infrastructuur aan fietsroutes en door geen gratis parkeerplekken aan te bieden, wordt het hebben van een auto minder aantrekkelijk gemaakt. Deze lage parkeernorm kan alleen worden gehanteerd wanneer er een goed alternatief mobiliteitsconcept wordt aangeboden. In Nederland kwam het mobiliteitsplan bij de ontwikkeling van de meeste VINEX locaties, pas lang na de woningbouw tot stand. Bewoners hadden toen hun auto al voor de deur staan.

Dietenbach, Freiburg

Een ander voorbeeld uit Freiburg, namelijk Dietenbach, is leerzaam voor wat betreft de manier waarop de gemeente de burgers heeft geïnformeerd over de

nieuwbouwontwikkelingen op het aangrenzende akkerveld. De bevolking is intensief betrokken bij de ontwikkelingen. Hier heeft de gemeente de grond verworven via het instrument van de “Städtebauliche Entwicklungsmassnahme” (zie hieronder).

“Städtebauliche Entwicklungsmassnahme (SEM)”

Met het gemeentelijk instrument “Städtebauliche Entwicklungsmassnahme (SEM)” kan de gemeente de grond verwerven tegen de taxatiekosten op basis van de huidige functie van de grond, in dit geval akkerland. Na het verkrijgen van de grond en het openbaar maken van de plannen voor het gebied, kan de gemeente de grond weer tegen marktwaarde verkopen, met de voormalige eigenaren als preferred kopers. De koper is dan verplicht het stuk grond volgens bepaalde eisen (volgens de “Entwicklungsmassnahme”) te bebouwen.

Wanneer een huidige grondeigenaar de grond niet wil verkopen, kan de gemeente in het kader van de SEM de eigenaar onteigenen. Zo maakt het instrument SEM het onteigenen zonder schadeloosstelling mogelijk. Het lijkt op stedelijke herverkaveling.

In Duitsland wordt meer waarde gehecht aan bezit. Daar is onteigening zeer uitzonderlijk. Er is daar ook een sterke traditie van participatie; bewoners hebben veel organisatiekracht.

Na de presentatie van Joosten, trekt De Zeeuw enkele conclusies:

- de buitenlandse wijken ‘lenen’ hun identiteit aan de stad waarop zij zijn georiënteerd;
- in alle gevallen treedt de gemeente of een haar gelieerd overheidsontwikkelingsbedrijf op als gebiedsontwikkelaar;
- op gebiedsniveau lijken de meeste nieuwbouwwijken niet erg boeiend; wat woningtypologie betreft zitten er wel interessante exemplaren tussen;
- het verschil in het woonprogramma (in het buitenland meer appartementen) is voor het grootste deel te verklaren door het verschil in wooncultuur;
- de infrastructuur en het openbaar vervoer zijn beschikbaar voordat de woningen worden opgeleverd;
- opvallend is dat alle nieuwbouwwijken voorzien zijn van een mobiliteitsconcept dat soms heel ver gaat (gratis e-bikes); in enkele voorbeelden valt de lage parkeernorm op;
- het feit dat buiten de ‘rode contouren’ wordt gebouwd, heeft kennelijk in geen van de voorbeelden tot massaal protest geleid.

Voor de Nederlandse situatie geeft De Zeeuw nog enkele aanbevelingen mee:

- nieuwbouwwijken zullen in Nederland gesitueerd moeten worden op locaties die gemakkelijk op infrastructuur en openbaar vervoer aangehaakt kunnen worden;
- ‘bouwen in de wei’ hoeft helemaal niet natuurvijandig te zijn, want die wei is nu vaak een levenloze prairie waar met intensieve landbouw niets meer groeit of bloeit; maak mooie, natuur-inclusieve ontwerpen;
- wij hechten wel aan eigen identiteit op gebiedsniveau van nieuwbouwwijken;
- het verschil in woonprogramma zal blijven; dat zit in de Nederlandse wooncultuur.

Een Duitse architect en stedenbouwkundige uit het publiek kaart aan dat Nederland een sterke stedenbouwkundige visie kent van hoogbouw in de stad en laagbouw buiten de stad. In Duitsland is deze stedenbouwkundige visie er minder. Terwijl er verschillende demografische ontwikkelingen gaande zijn die aanleiding geven tot een verandering in het woningbestand, domineert in Duitsland het dogma van de hovenstructuur en zijn de architectuur en identiteit vaak hetzelfde. Het Vancouver model van hoogbouw in combinatie met rijtjeswoningen en kwalitatieve buitenruimte wordt hierbij als voorbeeld genoemd.