

bpd MAGAZINE

N° 2 NAJAAR 2015
MAGAZINE OVER
GEBIEDSONTWIKKELING
IN EUROPA

 bpd creating living environments

BPDEUROPE.COM



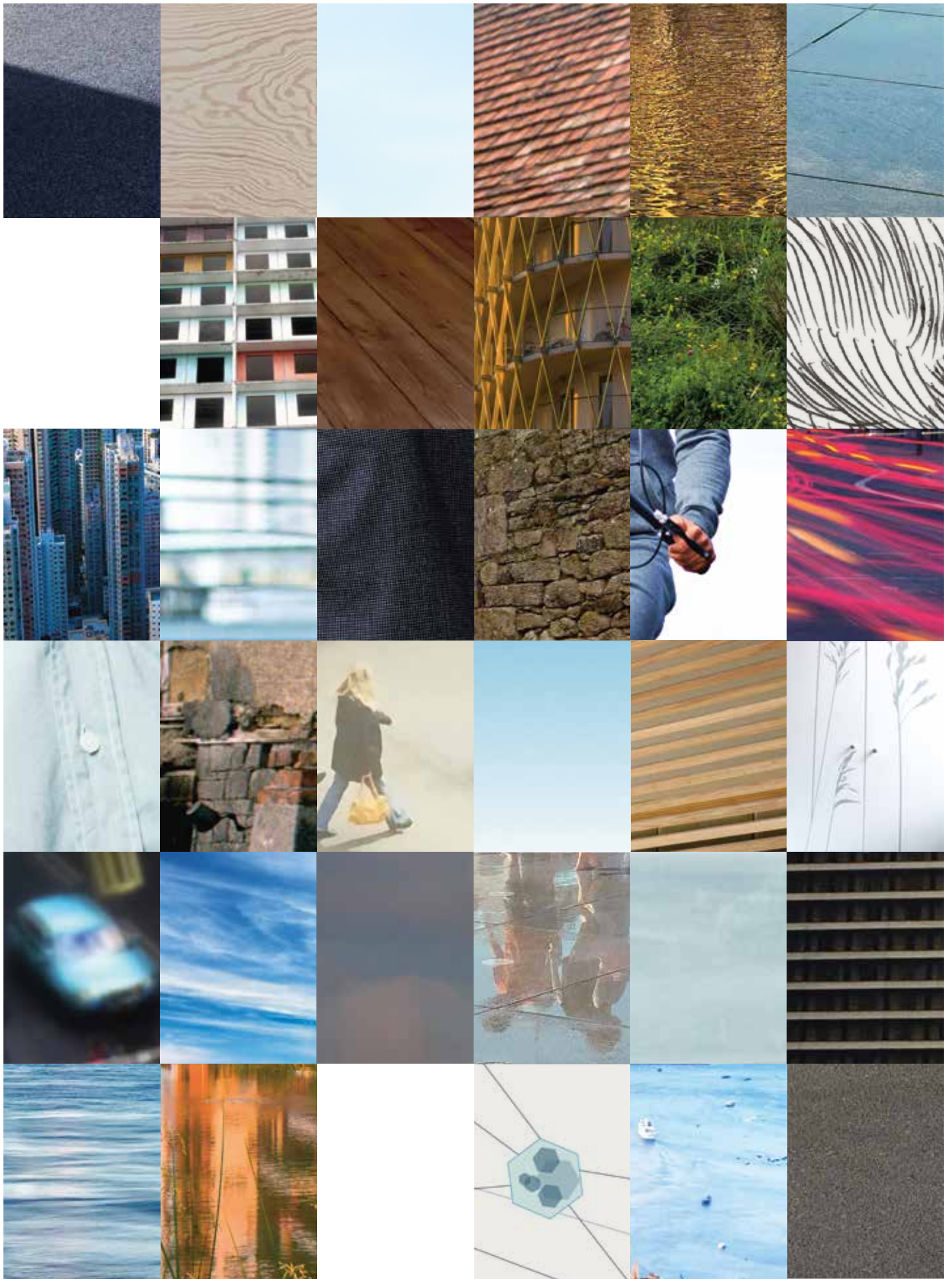
BORDEAUX
KOESTERT
HET VERLEDEN
EN OMARMT
DE TOEKOMST

KRIMPENDE REGIO'S
SLOOP, INTENSIVERING
EN CREATIEF DENKEN

RADICAAL ANDERS
"DE HOUDING VAN DE
MENS IN RELATIE TOT ONZE
PLANEET MOET ANDERS"

URBAN MOBILITY
INNOVATIEF DENKEN
OVER VERVOER
IN DE STAD

KLEIN, KLEINER, KLEINST
VOORDELEN EN
SCHADUWKANTEN
VAN WEINIG M²'s



bpd MAGAZINE

COLOFON

BPD MAGAZINE 2, JAARGANG 1
NAJAAR 2015

BPD Magazine is een uitgave van BPD Europe,
Postbus 15, 3870 DA Hoevelaken. Het blad verschijnt tweemaal per
jaar in drie taalversies (Duits, Frans en Nederlands) en wordt in een
beperkte oplage verspreid onder relaties van BPD binnen Europa.

REDACTIERAAD BPD

Marcel Baas, Elizabeth Georges, Ursula van Kooij,
Caspar van Loo, Hans Weber

CONCEPT & REALISATIE

ZB Communicatie & Media

ONTWERP & VORMGEVING

ZB/Marinka Reuten

AAN DIT NUMMER WERKTEN MEE

Jaco Boer, Niels Christern, Alex von Finkel, Elizabeth Georges,
Mathilde Giard, Kees de Graaf, Karen Jochems, Bas Kooman,
Karina Meerman, Ruud Slierings, Guido Spars, Joost Zonneveld

FOTOGRAFIE & ILLUSTRATIES

Hollandse Hoogte, Getty Images, Marinka Reuten,
Janita Sassen, Erik Smits, Tzenko

DRUKWERK

GrafiServices, Utrecht

BPD Magazine wordt gedrukt op
uncoated - ongestreken houtvrij offset.



OPLAGE 8.500

Gehele of gedeeltelijke overname van artikelen, foto's en illustraties
uit BPD Magazine is alleen toegestaan na overleg met de redactie
en met bronvermelding. BPD noch ZB Communicatie & Media kan
aansprakelijk worden gesteld voor onjuistheden en/of
zet- en drukfouten.



FRANZ-JOSEF LICKTEIG
DIRECTIEVOORZITTER BPD
IMMOBILIENENTWICKLUNG



WALTER DE BOER
CEO BPD



JEAN-PHILIPPE BOURGADE
DIRECTIEVOORZITTER BPD
MARGINAN

EUROPA IN ONTWIKKELING

Gebiedsontwikkeling. Daar draait het om in BPD Magazine. Met deze tweede internationale uitgave van BPD Magazine willen we onze visie, kennis en ervaring als Europese gebiedsontwikkelaar met u delen en u als lezer inspireren.

In dit tweede nummer besteden we aandacht aan de trek naar de steden en de leegloop van het platteland. Op vele plekken in Europa is deze trend zichtbaar en dit vraagt om een verschillende aanpak van de woningmarkt. Waar minder mensen wonen, zijn ook minder winkels, artsen en andere voorzieningen. Sommige straten of zelfs hele dorpen raken hierdoor in het slop. Wat is nodig om voorzieningen in achtergebleven regio's te stabiliseren of de oververhitte woningmarkt van een populaire stad iets af te laten koelen om deze ruimtelijke spagaat aan te pakken?

Verder vindt u in dit nummer een dubbelinterview met Thomas Rau, directeur van architectenbureau RAU en Turntoo, en Franz-Josef Lickteig, directievoorzitter BPD Immobilienentwicklung, waarin nieuwe spelregels worden bepleit voor een ander economisch systeem waarmee de (bouw)wereld langer vooruit kan. Wat is de overeenkomst tussen een radicale denker en een op groei gerichte ontwikkelaar?

De prachtige beeldreportage over Bordeaux, de stad in het zuidwesten van Frankrijk, die over de hele wereld bekend staat om de wijnen die uit de omgeving komen, mag u uiteraard ook niet missen. Kijk mee naar een stad die het verleden koestert en de toekomst omarmt. In de afgelopen vijftien jaar is de stad uitgegroeid van lelijk eendje tot prachtige zwaan. In deze ambitieuze omgeving opende BPD in 2014 een nieuwe vestiging. Hiervandaan worden projecten uitgevoerd in bijvoorbeeld Caudéran: ooit een lieflijk dorpje in de Gironde, maar sinds 1965 een luxueuze buitenwijk van Bordeaux. De metamorfose van de gebieden eromheen, zoals de oevers van de Garonne, gaat ondertussen gestaag door.

Laat u inspireren door deze en vele andere onderwerpen die in deze uitgave aan de orde komen!

WALTER DE BOER,
CEO BPD



VISIE

20 RADICAAL ANDERS

Architect Thomas Rau en Franz-Josef Lickteig (directievoorzitter BPD Immobilienentwicklung) over hun gezamenlijke visie: de noodzaak van een ander economisch systeem waarmee de (bouw)wereld beter en langer vooruit kan.

42 DE KRACHT VAN VERBINDING

De slimme stad bestaat niet, volgens urbanist Greg Clark. Het is immers niet de stad maar haar inwoners, bestuurders en datasystemen die slim zijn en nauw met elkaar in verbinding staan.

84 FLORERENDE NIEUWBOUW

Waarom zijn Duitsers het wonen in kleine en grote nieuwbouwwijken steeds meer gaan waarderen? Een column van prof. dr. Michael Voigtländer.



INSPIRATIE

34 MOBIEL IN DE STAD

Mobiliteitsverbetering vergroot niet alleen de aantrekkingskracht van de stad, maar levert ook forse kostenbesparingen op. Een paar interessante voorbeelden uit Duitsland, Nederland en Frankrijk

73 CHANGE AND THE CITY

Skylines van grote wereldsteden zijn in de afgelopen jaren wezenlijk veranderd. Hoe het beeld nu is, is veelal bekend, maar hoe zag de stad er 30 jaar geleden uit?



ANDERS DENKEN

“We willen geen lampen maar licht. We willen geen auto, maar mobiliteit”

20



STRALENDE BLONDINE

Bordeaux maakte de afgelopen jaren een transformatie door tot een stralende blonde

50



ACHTERGROND

- 8 EUROPA IN EEN SPAGAAT
Het patroon van groeiende en krimpende steden en regio's is in heel Europa zichtbaar. Grote vraag is, hoe gaan we hier mee om? Over slopen, renoveren en creatief denken.

- 60 VERRASSINGEN IN THE CITY
Auto's verbannen uit de stad, het zou veel problemen oplossen. Haalbaar? Nee, vooralsnog niet. Dus komen tal van steden soms met verrassende oplossingen.

- 68 ONDERWEG NAAR DUURZAAMHEID
We moeten vandaag keuzes maken die volgende generaties niet in hun keuzes belemmeren. Een Essay over de essentie van duurzaamheid.

- 86 HOE FIJN IS KLEIN?
Hoe ruimer hoe beter! Maar dit gaat niet altijd op. Klein wonen is in opkomst, zeker in de grote steden. Compact, betaalbaar en centraal gelegen wonen, wat is dat nou precies?



TRANSFORMATIE
Een ingrijpend sloop- en renovatieprogramma in de Oost-Duitse stad Schwedt
8

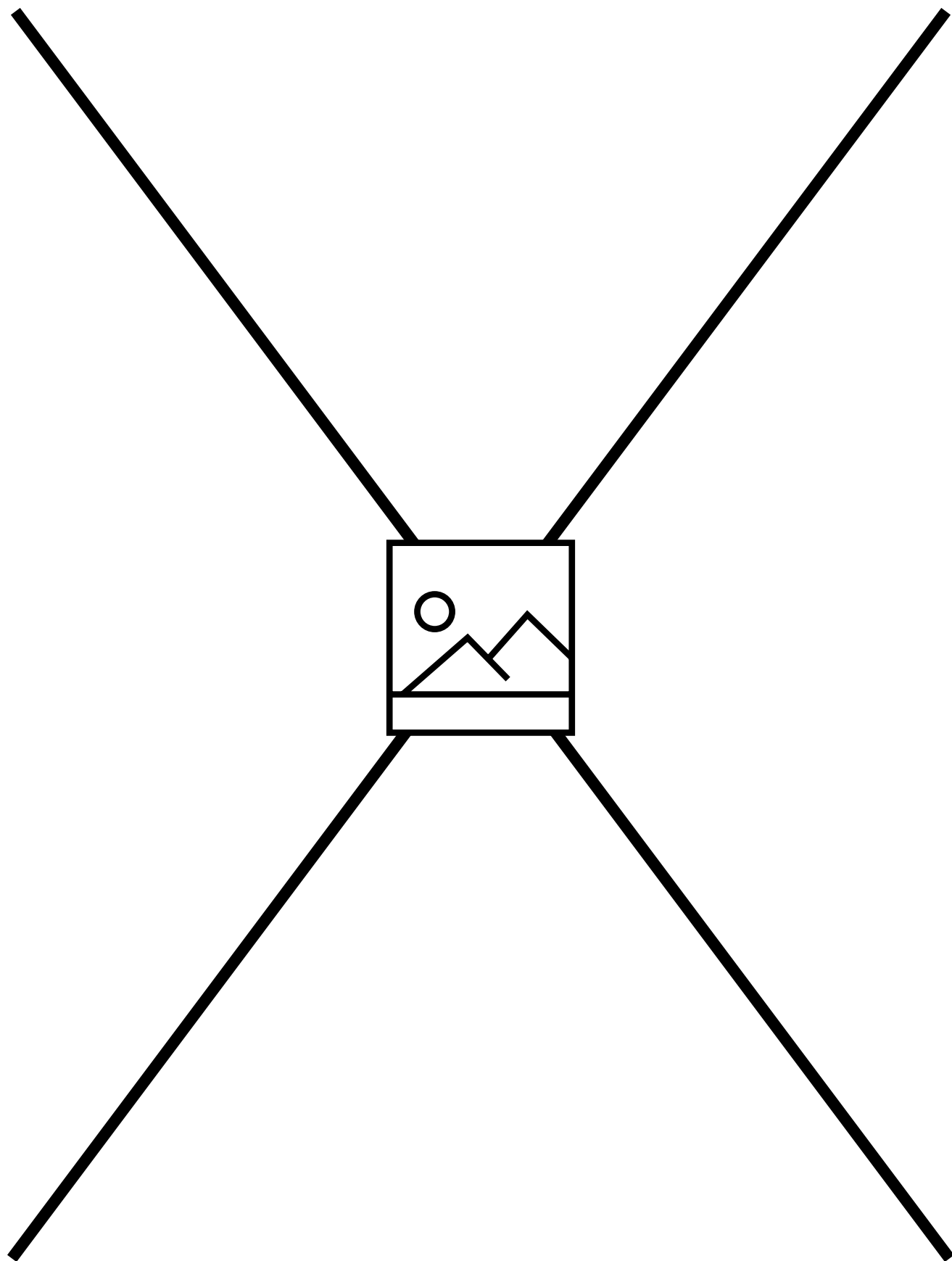


PROJECTEN

- 50 OH OH BORDEAUX
De afgelopen jaren is de stad Bordeaux getransformeerd van een lelijk eindje tot een prachtige zwaan. BPD voert vanuit hier ook projecten uit.



KLEIN IS FIJN
Het kan altijd nog kleiner. Al eens een appartement gezien van 7 m²?
86



Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.



GROEIENDE STEDEN EN EEN KRIMPEND PLATTELAND

EUROPA IN EEN SPAGAAT

In de krimpende Oost-Duitse stad Schwedt maakten leegstaande hoogbouwflats plaats voor groen en werden woningblokken 'afgetopt'.

Groeistad München daarentegen trekt jaarlijks 160 miljoen euro uit voor het aanbieden van goedkope bouw kavels om tegemoet te komen aan de stijgende woonvraag. Het patroon van groeiende en krimpende steden is in heel Europa zichtbaar en vraagt om een verschillende aanpak van de woningmarkt.

“WE MOETEN VOORKOMEN
DAT ER ALLEEN MAAR RIJKE
MENSEN IN MÜNCHEN
KUNNEN WONEN”

MET EEN INGRIJPENDE sloop- en vernieuwingsoperatie in de nog jonge uitbreidingswijk van de voormalige Oost-Duitse industriestad Schwedt heeft het stadsbestuur de leegloop van haar stad de afgelopen jaren in goede banen willen leiden. Sinds de val van de Berlijnse muur verloor de stad in twintig jaar meer dan 20.000 inwoners. Dat is een kwart van haar oorspronkelijke bevolking.

Vanaf het begin van deze eeuw werden er daarom meer dan vijfduizend woningen gesloopt en een dubbel aantal appartementen ingrijpend opgeknapt. Ook liet de gemeente de helft van haar twaalf scholen en kinderopvangcentra afbreken en de overgebleven gebouwen grondig renoveren. Nutteloze water- en rioleringsleidingen werden opgeruimd en voor de achterblijvers kwamen er nieuwe straten, plantsoenen en sportvoorzieningen.

De - aanvankelijk omstreden - operatie voorkwam dat de lokale woningcorporaties en de gemeente vanwege grootschalige leegstand en onderbenutte infrastructuur failliet gingen. De woonkwaliteit van de stad is er bovendien met sprongen op vooruit gegaan.

“Kijk, daar heb ik gewoond.” Brigitte Berndt, planologe bij het Amt für Stadtentwicklung van Schwedt, wijst op een rommelig lapje grond. Een straatnaambord geeft aan dat we in de Goethering staan. Maar van de grauwe hoogblokflats die hier een jaar of acht geleden stonden, is elk spoor uitgewist. Ze hebben plaats gemaakt

voor bomen die over enige tijd een nieuw bos zullen vormen. Ook op andere plekken in deze buitenwijk zijn veel ‘Platten’ gesloopt. Er verschenen nieuwe parkjes, sportvelden en een skate-/crossfietsbaan voor de paar duizend mensen die in de wijk konden blijven. Hún flats werden niet afgebroken, maar ‘afgetopt’ tot vier of vijf etages en voorzien van isolatie, liften, balkons en een fris kleurtje. Enkele gebouwen zijn zelfs opgeknapt in afzonderlijke blokken met luxe ‘urban villa’s’. Ze worden voor zes euro per vierkante meter - anderhalf keer zoveel als elders in de stad - probleemloos verhuurd. De planologe Berndt is trots op de metamorfose. “Als we hier niet zo fors hadden ingegrepen, was de wijk een ghetto geworden. In 2003 stond de helft van de woningen hier nog leeg.”

MINDER MENSEN, MINDER WINKELS

Het Oost-Duitse Schwedt is niet de enige Duitse stad of regio met een krimpende bevolkingsomvang. Het inwonertal van Duitsland als geheel blijft stabiel, ondanks zijn lage geboortecijfer. Dat komt vooral door asielzoekers en geschoolde krachten uit andere EU-landen die het land inkomen. Toch is er in veel Duitse districten sprake van een dalend aantal inwoners, vertelt prof. dr. Michael Voigtländer, hoofd van de afdeling financiële en vastgoedmarkten van het Institut der deutschen Wirtschaft in Keulen (lees ook zijn column over bevolkingsgroei op pagina 84). Het sterkst getroffen zijn volgens hem de landelijke gebieden in de

nieuwe deelstaten en de structureel zwakke gebieden in het westen, zoals Sauerland, Noord-Beieren en delen van Rheinland-Pfalz.

De gevolgen zijn stagnerende of zelfs dalende koop- en huurprijzen. Op sommige plekken ontstaat leegstand, en deze dynamiek is nog maar lastig te keren. Waar minder mensen wonen, zijn ook minder winkels, artsen en andere voorzieningen. Sommige straten of zelfs hele dorpen raken hierdoor in het slop. De uitdaging voor investeerders en ontwerpers is sloop, intensivering (benutten van lege ruimtes tussen bestaande bebouwing) en het vermijden van leegstand door middel van creatieve gebruikskoncepten voor bestaande gebouwen.

Tegenover deze krimpende gebieden staan enkele 'winnaars', zoals de miljoensteden Berlijn, Hamburg, München en Keulen, maar ook regionale centra zoals Paderborn en Nürnberg. Berlijn bijvoorbeeld groeit jaarlijks met 40.000 inwoners. De koop- en huurprijzen stijgen er almaar verder. Om dit tegen te gaan moeten nieuwe oppervlakten worden gevonden, maar moeten minder aantrekkelijke oppervlakten ook beter worden benut.

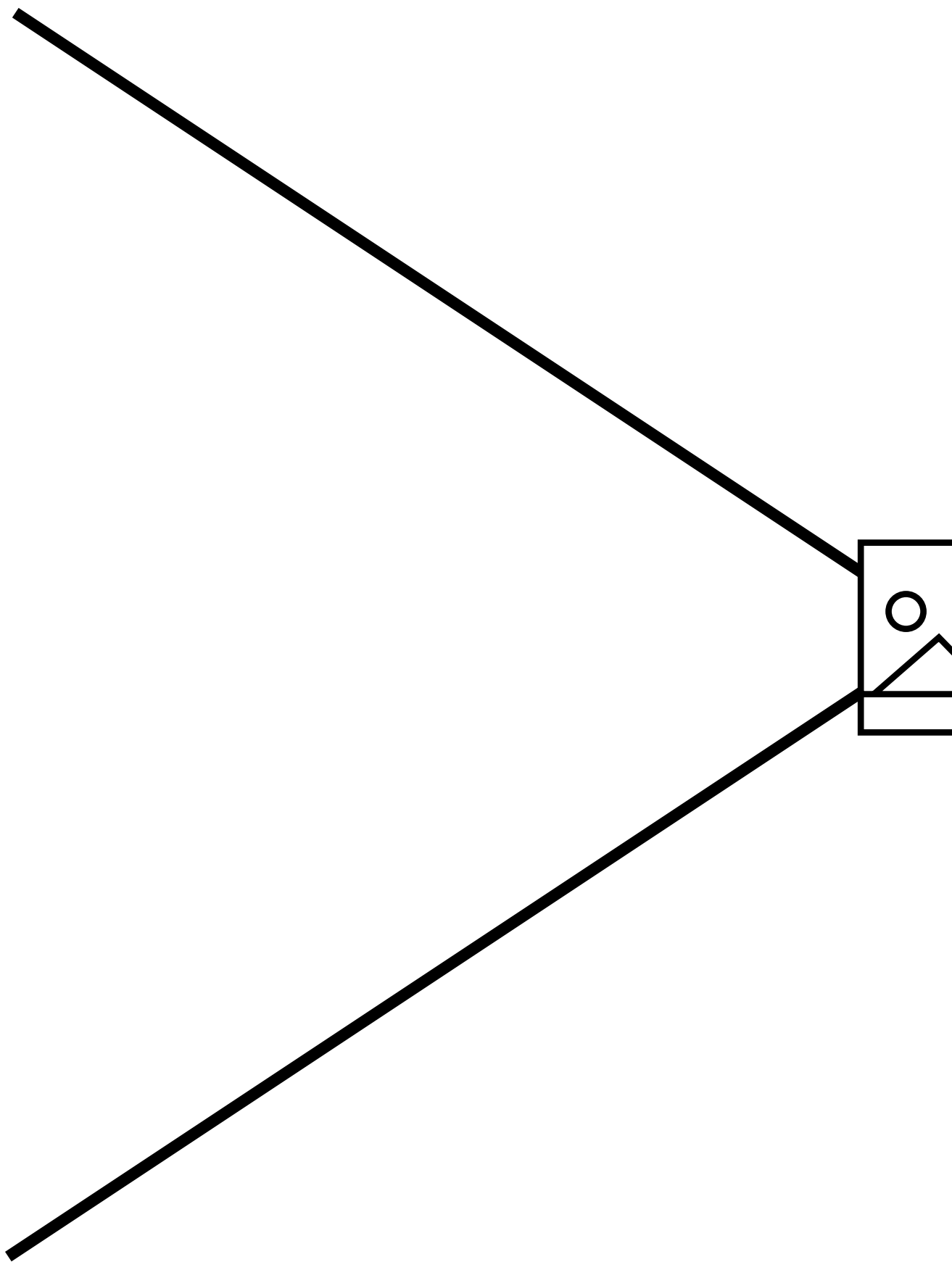
Op meer plekken in Europa is die combinatie van groei en krimp zichtbaar. Maar liefst 42 procent van de Europese steden met meer dan 200.000 inwoners had in de afgelopen twintig jaar met een krimpende bevolking te maken, blijkt uit onderzoek voor het



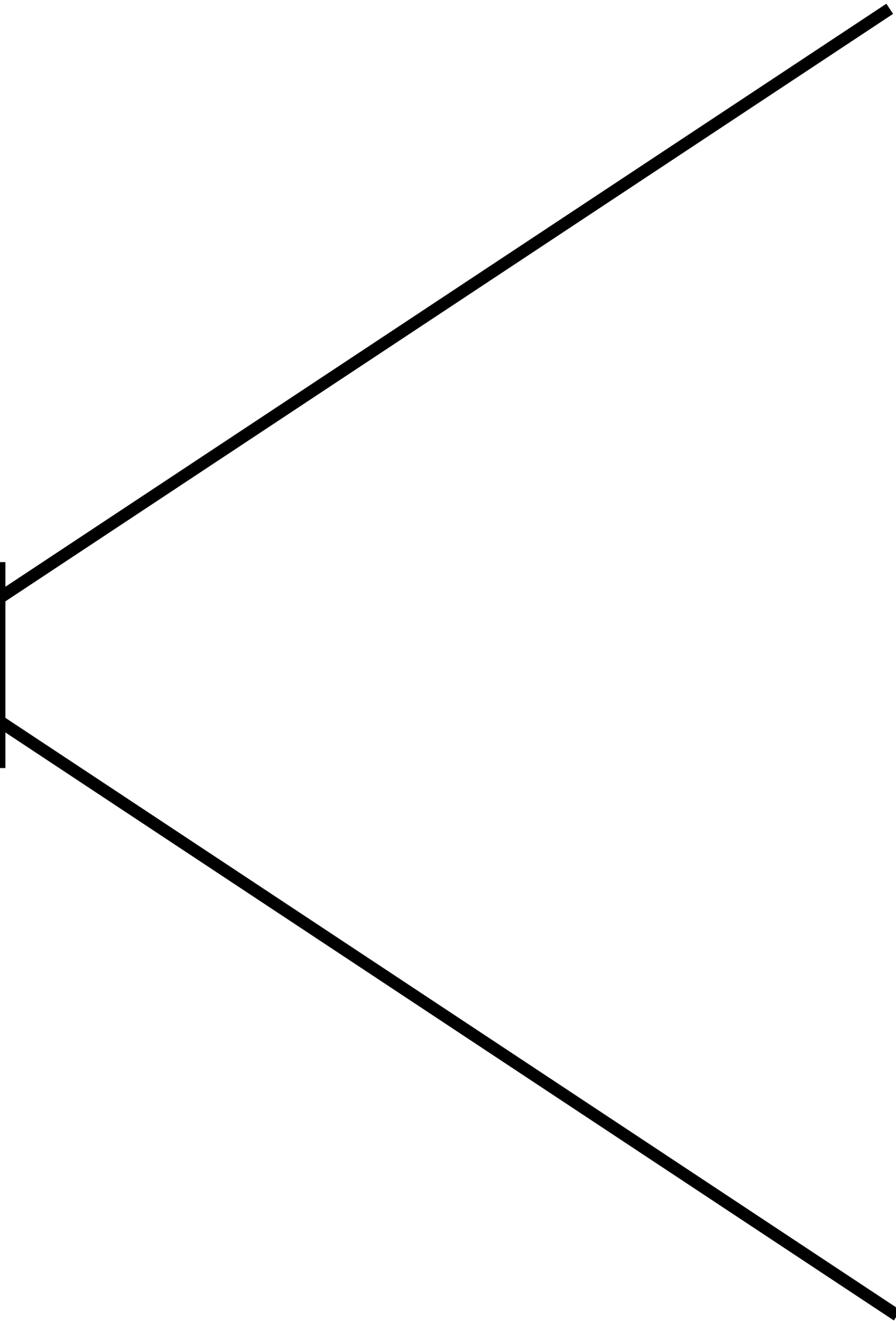
VISIE FRANKRIJK HALT AAN DE LEEGLOOP

De leegloop van het platteland die in veel delen van Europa zichtbaar is, lijkt in Frankrijk mee te vallen. Tussen 2007 en 2014 daalde de bevolking alleen in de regio's Limousin en Champagne-Ardenne, en in een heel traag tempo (met minder dan 0,05 procent per jaar). Andere landelijke regio's zagen in die periode juist een sterke toename van de bevolking. Dit was bijvoorbeeld het geval in Corsica, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes, Pays-de-la-Loire, Aquitaine, Midi-Pyrénées en Bretagne. Voor deze groeiregio's geldt dat zij een prettig klimaat hebben en meestal over enkele aantrekkelijke, regionale grote steden beschikken die het economisch gezien goed doen. Ook aspecten zoals de ontwikkeling van het vervoer van en naar Parijs (met onder

meer de TGV), nieuwe technologieën die het afstandswerken mogelijk maken en de toenemende aandacht voor levenskwaliteit lijken een rol te spelen. Tegelijkertijd is het leven in de stad aantrekkelijker geworden dan twintig tot dertig jaar geleden. De woonomgeving is namelijk aanzienlijk verbeterd. Er zijn mooie natuurzones aangelegd, het transport binnen stadscentra is milieuvriendelijker geworden en op veel plaatsen maken buurtwinkels weer onderdeel uit van het straatbeeld. Met name bemiddelde huishoudens met kinderen profiteren van deze sterk verbeterde omgeving. Midden en lagere inkomens kiezen uit prijssoogpunt eerder voor een woning in de voorsteden of in één van de landelijke gemeenten rondom de grote steden.



Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is



s terug te vinden in de printversie van het magazine.

“WIE NIET GENOEG VERDIENT OM IN DEZE WIJKEN EEN HUIS TE KUNNEN KOPEN, MOET GENOEGEN NEMEN MET EEN MINDER POPULAIRE BUURT”

internationale researchprogramma Urban Europe¹. Met name verouderde industriegebieden en regio's buiten de economische kerngebieden (vooral in Zuid- en Oost-Europa) worden hard getroffen door deze ontwikkelingen. Zo verloor de Poolse industriestad Lodz in het afgelopen decennium bijna eenderde van zijn inwoners. Ook het noorden van Frankrijk heeft te maken met wegtrekkende bewoners en het verlies van voorzieningen. De Franse overheid probeert met een gedeeltelijke kwijtschelding van belastingen bedrijven te laten verhuizen naar bepaalde stimuleringszones in dit gebied (de zogenoemde ZFU's en ZRR's). Op die manier moet de hoge werkloosheid afnemen en kansrijke jongeren en gezinnen worden verleid om in de regio te blijven. Ook zijn er subsidieprogramma's voor eigenaren van leegstaande woningen die hun vervallen bezit willen opknappen en weer op de markt willen brengen. De staat financiert ook de sloop van leegstaande huurwoningen in gebieden met krimp². In Londen zijn juist weer heel andere maatregelen nodig. Afgelopen voorjaar doorbrak de stad zijn vooroorlogse record van 8,6 miljoen inwoners. De verwachting is de komende

vijftien jaar door te groeien naar maar liefst tien miljoen stedelingen. Londen heeft een grote aantrekkingskracht op jongeren en migranten, met een oververhitte huur- en koopmarkt als resultaat.

OP ZOEK NAAR GELUK

Europa is niet uniek in deze tweedeling tussen succesvolle en leeglopende stedelijke gebieden. In Noord-Amerika is dezelfde ontwikkeling te zien. Waar een metropool als San Francisco moeite heeft om de groei van het aantal inwoners bij te houden, heeft Detroit, ooit de trotse hoofdstad van de Amerikaanse automobielenindustrie, in de afgelopen tien jaar de helft van zijn bevolking verloren. Dat de Verenigde Naties voor 2050 voorspellen dat driekwart van de wereldbevolking de stad als thuisbasis heeft, heeft vooral te maken met snelgroeiende metropolen in opkomende werelddelen als Azië en Afrika. Krimp is daar veelal geconcentreerd op het platteland.

Het zijn vooral de demografische ontwikkelingen en economische vooruitzichten in een regio die bepalen of het aantal huishoudens en daarmee de vraag naar woningen zal groeien. Dit blijkt ook uit het onderzoek *Woningmarkten in perspectief* dat BPD vorig jaar uitbracht en waarin voor Duitsland, Nederland en Frankrijk de meest kansrijke stedelijke regio's in kaart zijn gebracht. Het gaat hierbij om plaatsen waar het aantal één- en tweepersoonshuishoudens groeit en waar (innovatieve) bedrijven zich vestigen, op zoek naar goed

BRONNEN

1. *Urban megatrends: towards a European research agenda, Joint Programming Initiative Urban Europe*, 2014

2. *Beleidsaanpak bevolkingskrimp in het buitenland*, Bureau PAU, 2010

opgeleide werknemers en de schaalvoordelen die inherent zijn aan een bedrijvige stad. In het vorige nummer van BPD Magazine zijn deze regio's uitgebreid in beeld gebracht.

DE HAPERENDE ROLTRAP

Succesvolle agglomeraties zijn niet altijd zo aantrekkelijk geweest. Zo trokken tot het begin van de jaren negentig juist veel gezinnen de stad uit met als doel hun krappe en slecht onderhouden stadswoning te verruilen voor een ruim en betaalbaar eigen huis met tuin op het (verstedelijkte) platteland. Dezelfde beweging gold voor bedrijven die zich liever op de goedkope werk- en zichtlocaties langs de snelweg vestigden.

Het waren vooral niet-westerse immigranten die wél in de stad bleven. De stad bleef ook een grote aantrekkingskracht houden op jongeren, op zoek naar vrijheid en nieuwe vrienden. Zodra zij waren afgestudeerd en een vaste baan en partner hadden gevonden, verlieten ze de stad meestal alsnog. Hun plek werd vervolgens ingenomen door nieuwe jongeren. Onderzoekers noemen dit proces van instromen, sociaaleconomisch stijgen en weer uitstromen wel het 'roltrapmechanisme' van steden. Het was tot voor kort een herkenbaar ver-

huispatroon in veel grootstedelijke Europese regio's. De laatste jaren begint die 'roltrap' echter te haperen. In de vier grote Nederlandse steden – Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht – stellen jongvolwassenen hun vertrek uit de stad steeds vaker uit of zelfs af, blijkt uit cijfers van het Nederlandse Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)³. Door de bouw van grootschalige wijken aan de rand van de steden zijn er in de afgelopen 25 jaar veel ruime koopwoningen binnen de stadsgrenzen bij gekomen. Met andere woorden: wie een woning met een tuin wil hebben, hoeft de stad dus niet meer volledig achter zich te laten. Sterker, er worden in deze steden momenteel zelfs meer woningen gebouwd dan in de groeikernen, de suburbane nieuwbouwwijken die in Nederland voor de 'opvang' van stadsverlaters werden gebouwd. Een situatie die vijftien jaar geleden precies omgekeerd was. Toen maakten de heimachines vooral overuren buiten de steden.

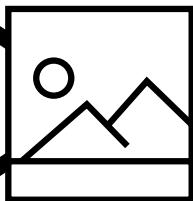
POPULAIRE STADSWIJKEN

Onderzoek van de Universiteit van Amsterdam⁴ naar jonge gezinnen in de Nederlandse hoofdstad laat zien dat het vooral de hoogopgeleide tweeverdieners met kinderen zijn die graag in de stad blijven wonen. Amsterdamse wijken als het Oostelijk Havengebied en Watergraafsmeer zijn bij deze groep opvallend populair. Vader en moeder kunnen er hun werk en zorgtaken efficiënt op elkaar afstemmen, alle voorzieningen zijn op fietsafstand en het gebrek aan een eigen tuin wordt

BRONNEN

3. *De Nederlandse bevolking in beeld. Verleden, heden, toekomst*, PBL, 2014

4. S+RO themanummer *Jonge Stad*, Platform 31, 2014



Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.

gecompenseerd door naar het stadspark te gaan. Deze zogenoemde Young Urban Professional Parents (YUPP's), oftewel stedelijke middenklasgezinnen, zijn in de afgelopen jaren ook in andere, buitenlandse (hoofd) steden opgedoken. De wijk Prenzlauerberg in Berlijn is er beroemd om geworden, maar ook centraal gelegen buurten in Stockholm of New York zijn populair bij deze stedelingen. Wie niet genoeg verdient om in deze wijken een huis te kunnen kopen, moet met zijn gezin genoegen nemen met een minder populaire buurt, verder van het centrum af.

Naast jongeren en gezinnen zullen er in de toekomst ook meer ouderen in de steden wonen. Hoewel de vergrijzing buiten de stad groter is, worden stadsbewoners door de betere gezondheidszorg en een bewustere levensstijl simpelweg ouder dan vroeger. Bovendien is er een kleine, koopkrachtige groep die het platteland verruilt voor de stad, omdat ze in de buurt van medische en culturele voorzieningen wil wonen. Toch doen beleidsmakers er verkeerd aan als zij dit eindimensionaal vertalen naar de bouw van meer woontorens,

stelt Carl Smeets, directeur Regio Zuid van BPD in Nederland. "Er is wel een kleine groep in geïnteresseerd, maar ik geloof meer in de bouw van kleinschalige appartementencomplexen van vier of vijf lagen met veel groen eromheen."

Zelfs in Frankrijk, waar van oudsher veel mensen na hun pensionering van de grote steden in het noorden naar de Atlantische of mediterrane kust verhuizen, zien onderzoekers een trek naar gemeenten in de buurt van aantrekkelijke steden⁵. Samen met de jongeren zorgen deze senioren voor een groeiende vraag naar appartementen.

OPLOPENDE PRIJZEN EN REISTIJDEN

De groeiende populariteit van de stad heeft lokaal voor sterk oplopende prijzen van bouwgrond en woningen gezorgd. Steeds meer gezinnen met modale inkomens kunnen een woning in centrale stadsbuurten niet meer

BRON

⁵. Zie *BPD Magazine*, winter '14/'15



Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.

betalen en zoeken hun heil in verder gelegen wijken en gemeenten. Ze moeten daardoor steeds langer reizen om op hun werk te komen. Parijs, München en Frankfurt maar ook een regio als Zuidoost-Engeland zijn inmiddels berucht om hun hoge prijzen van koop- en huurwoningen.

De enige manier om te voorkomen dat grote delen van de stad een eenzijdige bevolkingsopbouw krijgen en op slot gaan voor mensen met een lager en middeninkomen, is het subsidiëren van de bouw van goedkope huur- en koopwoningen. München trekt bijvoorbeeld jaarlijks 160 miljoen euro uit om goedkope bouwkvavels beschikbaar te stellen aan woningcorporaties, marktpartijen en particulieren. Bij huurwoningen eist deze stad in ruil voor deze subsidies een vaste, lage aanvangshuur en beperkte huurverhogingen gedurende een termijn van dertig jaar. Ook reserveert ze zo'n twintig tot veertig procent van haar bouwgrond voor *Genossenschaften* (coöperaties) en *Baugemeinschaften* (bouwgroepen) die zelf (goedkoop) hun huis bouwen.

"München is zó duur geworden dat het voor bedrij-

ven en publieke instellingen steeds moeilijker wordt om mensen te vinden die er willen wonen en werken", vertelt Walter Buser, Stadtdirektor van de Landeshauptstadt München. "Collega's die betaalbaar willen wonen, pendelen nu al drie uur per dag op en neer." Een andere reden om zoveel geld in woningbouwsubsidies te steken, heeft een meer ideologische reden. München kent geen getto's of 'slechte' wijken met een overaanbod van goedkope huurwoningen en dat willen de bestuurders graag zo houden. "We moeten echter ook voorkomen dat er straks alleen nog maar rijke mensen in München kunnen wonen. Ook huishoudens met een lager of middeninkomen horen hier thuis."

GROEIENDE WONINGVRAAG

In veel krimpregio's daalt het absolute inwonertal, maar door de vergrijzing groeit het aantal huishoudens nog wel. Voor bestuurders en ontwikkelaars is dat een belangrijk verschil. Voor de vraag naar woningen is immers het aantal huishoudens maatgevend. Als dat

“HET ‘ROLTRAPMECHANISME’ WAS
TOT VOOR KORT EEN HERKENBAAR
VERHUISPATROON IN VEEL
EUROPESE STEDEN”

groeit, kunnen de bouwers aan het werk. De regionale bevolkingsprognoses van het Nederlandse Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) zijn een mooie illustratie van deze ogenschijnlijke tegenstelling. Tot 2040 neemt het aantal inwoners in grote delen van Nederland af, maar blijft de woningbehoefte in alle regio's groeien. Zelfs als de groei van het bruto nationaal product achterblijft, is er de komende vijf jaar nog vrijwel overal sprake van een groeiende woningvraag. Pas als het aantal huishoudens daalt, dreigt de woningmarkt uit evenwicht te raken. De vraag naar nieuwbouw neemt af en onverkoopte koop- en huurwoningen drukken de prijzen in de markt. Op zo'n moment is het belangrijk dat overheden en marktpartijen duidelijke afspraken met elkaar maken over de sloop- en nieuwbouwprogramma's in een regio. Waar moeten huizen uit de markt worden genomen? Waar mag nog wel worden gebouwd om de woonkwaliteit in de regio op peil te houden? En niet onbelangrijk voor de vergrijzende achterblijvers: in welk dorp concentreren we de voorzieningen? Eén ding hebben de groeiende en krimpende regio's met elkaar gemeen: het leefbaar houden van steden en buurten kunnen overheden niet in hun eentje. Samenwerking met marktpartijen en bewoners is nodig om het voorzieningenniveau in achtergebleven regio's te stabiliseren of de oververhitte woningmarkt van een populaire stad iets af te laten koelen. Alleen dan kan de ruimtelijke spagaat waarin Europa verzeild is geraakt, worden aangepakt.



HIGHLIGHTS

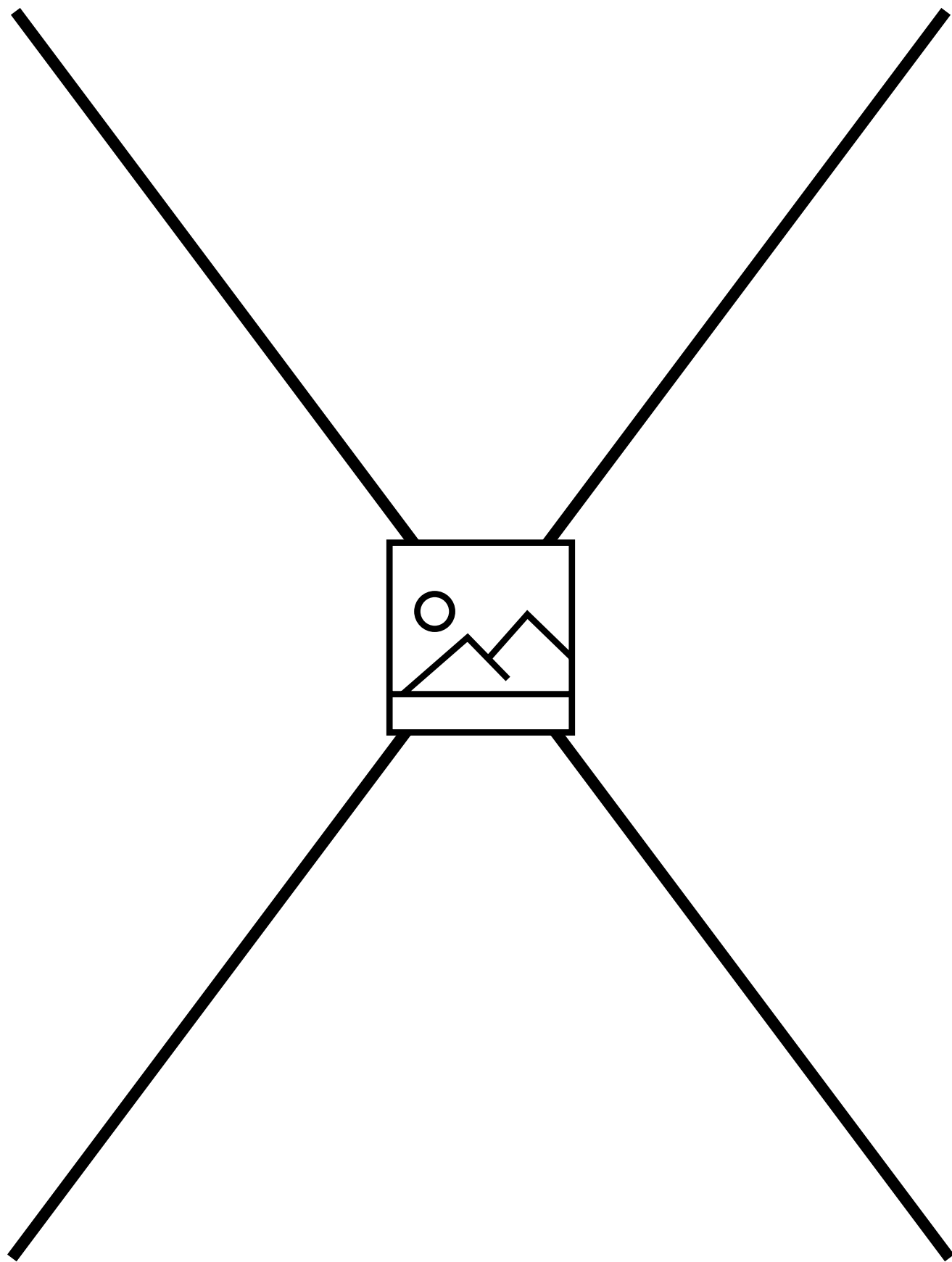
Maar liefst 42 procent van de Europese steden met meer dan 200.000 inwoners had in de afgelopen twintig jaar met een krimpende bevolking te maken.

•

Europa is niet uniek in deze tweedeling tussen succesvolle en leeglopende stedelijke gebieden. In Noord-Amerika is dezelfde ontwikkeling te zien.

•

Hoewel de vergrijzing buiten de stad groter is, worden stadsbewoners door de betere gezondheidszorg en een bewustere levensstijl simpelweg ouder dan vroeger.



Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.

"WE WILLEN
GEEN AUTO,
MAAR
MOBILITEIT.
WE WILLEN
GEEN LAMPEN
MAAR LICHT"

THOMAS RAU



Thomas Rau (54) richtte in 1992 RAU Architecten op in Amsterdam. Rau is geboren en getogen in Duitsland, studeerde pedagogiek in Bonn en architectuur in Aken. Daarnaast volgde hij de Kunstacademie in Bonn. In 2008 richtte hij het One Planet Architecture institute op en in 2010 Turntoo, een dienstverlener voor circulair economische en performance based business modellen. Rau, die graag probeert en confronteert om denken en doen in beweging te krijgen, staat al jaren hoog genoteerd in de Duurzame Top 100 van het Nederlandse dagblad *Trouw*.

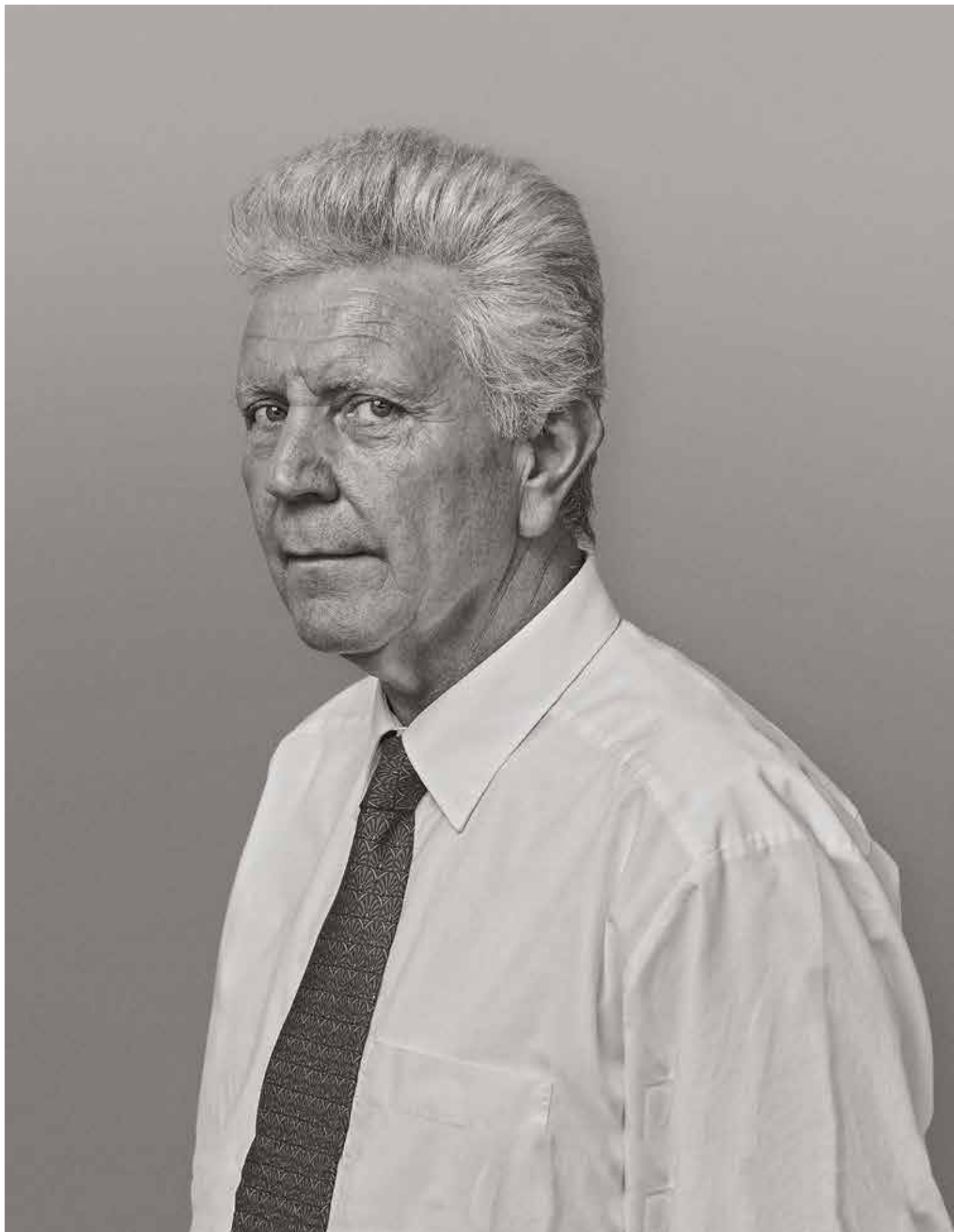
ARCHITECT
THOMAS RAU



FRANZ-JOSEF LICKTEIG

DIRECTIEVOORZITTER BPD IMMOBILIENENTWICKLUNG

Franz-Josef Lickteig (56) is sinds 2000 directievoorzitter BPD Immobilienentwicklung (voorheen Bouwfonds GmbH). Lickteig studeerde Volkswirtschaftslehre aan de Universität Mannheim waaraan hij ook vijf jaar als wetenschappelijk medewerker verbonden was. Na zijn wetenschappelijke loopbaan en vóór zijn indiensttreding bij Bouwfonds werkte Lickteig bij Hausbau Rheinland-Pfalz AG, Wilma Bauprojekte GmbH en Mengler Wohnbau KG.





RADICAAAL ANDERS

Wat is de overeenkomst tussen een radicale denker en een op groei gerichte ontwikkelaar? Beiden zien de noodzaak van een ander economisch systeem waarmee de (bouw)wereld beter en langer vooruit kan. Thomas Rau, directeur van architectenbureau RAU en Turntoo, en Franz-Josef Lickteig, directievoorzitter BPD Immobilienentwicklung, bepleiten nieuwe spelregels. "De gebruiker wordt gebruiker."

THOMAS RAU IS een radicale denker die de confrontatie niet schuwt. Sterker nog: die zoekt hij zoveel mogelijk op. Hij is overtuigd van de noodzaak van een radicale transformatie in ons economisch systeem. Met zijn verregaande ideeën over een duurzaam georganiseerde wereld loopt hij soms voor de muziek uit. Maar het blijft niet alleen bij woorden. De CO₂-neutrale, energieproducerende, circulaire en demontabele gebouwen die Rau ontwerpt, getuigen van een hoog ambitieniveau en zijn richtinggevend in de sector. Aan zulke ambities mankeert het ook bij Franz-Josef Lickteig van BPD Deutschland niet, maar de praktijk van alledag is weerbarstiger dan hij zou willen. Hij leidt een onderneming met stevige groeidoelen, een onderneming die *living environments* en duurzame ontwikkeling wil realiseren. Maar BPD heeft in de dagelijkse realiteit te maken met traditionele economische verhoudingen

en winstdoelstellingen. *Shall the twain ever meet?*

GEEN ENKEL RECHT

'Bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van de maatschappij': zo luidt de doelstelling van BPD die prominent op de website staat. Lickteig: "Dat gaat verder dan het ontwikkelen van duurzame woningen. Onze producten moeten het samenleven faciliteren. De gebouwde omgeving is in feite de omlijsting, in die context ontstaat het sociale milieu. En of dat milieu duurzaam is, hangt af van hoe wij die vormgeven en inrichten." Rau: "Duurzaamheid heeft vooral met gedrag en houding te maken. Of we nu naar de gebouwde omgeving, de voedselketen of het grondstoffenverbruik kijken, de houding van de mens in relatie tot onze planeet moet anders. We zijn hier te gast, we hebben geen enkel recht om roofofbouw te plegen. De aarde is een gesloten systeem: wat we

opmaken, komt niet meer terug."

Lickteig: "Eens, maar dat is tegelijkertijd het probleem. De variabelen in dat gesloten systeem veranderen steeds. Kijk bijvoorbeeld naar de wereldbevolking die maar blijft groeien."

Rau: "Ik zie maar één echte oplossing: we moeten de lineaire economische structuur vervangen door een circulaire structuur. Dan veranderen de variabelen binnen het systeem."

ROOFBOUWMAATSCHAPPIJ

Rau is vooral stellig. Lickteig eerder sceptisch: "De mens is een individu dat uit is op het maximaliseren van zijn persoonlijk welbevinden. Bij bedrijven is het niet veel anders; alles is gericht op winstmaximalisatie. In deze tijd is het nog zo dat degene die niet duurzaam handelt op de korte termijn voordeel kan behalen, terwijl de gevolgen van zijn handelen op de lange termijn iedereen treffen. Duurzaam handelen is helaas

geen collectieve verplichting. De vrije-markteconomie staat een gedragsverandering in de weg.”

Rau: “Daarom hebben we nieuwe spelregels nodig. En dan echt níeuw. Wat we nu in duurzaamheidsprogramma’s doen, is een fout systeem optimaliseren. Dat is een doodlopende weg. We zijn de ecologie aan het economiseren, terwijl we de economie moeten ecologiseren. De wereld heeft zich tot roofofbouwmaat-schappij ontwikkeld.”

Lickteig: “Exact. Toen ik jong was kon ik niet voor tachtig euro heen en weer vliegen van Frankfurt naar Hamburg. Nu

wel. We zijn verder dan ooit verwijderd van het verstandig omgaan met eindige grondstoffen, terwijl we nota bene de zon als oneindige energiebron voor het grijpen hebben. Alleen vinden we die te duur.”

Rau: “Zonne-energie is niet te duur, olie is veel te goedkoop.”

FEESTSTEMMING

Onbewust schetsen beide heren een wat somber perspectief voor de toekomst van onze aarde. Rau denkt echter wel dat het besef van de eindigheid van essentiële bronnen groeit en dat dit de ommekeer

teweeg gaat brengen: “Het bewustzijn dat we slechts ‘te gast zijn’ op de aarde groeit. Als we vanuit dat besef ons bestaan organiseren, kan er een nieuw economisch systeem ontstaan. Juíst met het oog op volgende generaties.”

Lickteig: “Een groot deel van de bevolking heeft echter geen kinderen en denkt al snel: na mij de zondvloed.”

Rau: “Maar de geschiedenis laat beweging zien. De Industriële Revolutie stelde de mens in staat dingen voor elkaar te krijgen die hij niet met eigen spierkracht voor elkaar kreeg. De Digitale Revolutie heeft mensen in staat gesteld dingen te denken die hij nooit op eigen kracht kon bedenken. We zijn nu aan de vooravond van een Existentiële Revolutie: we moeten ons ‘zijn’ opnieuw definiëren, meer en meer beseffen dat alle materie eindig is.”

Lickteig vult aan: “Het probleem is dat de eindigheid van wat we aan de planeet onttrekken, niet altijd en overal even

“WE MOETEN ONS ‘ZIJN’ OPNIEUW
DEFINIËREN, MEER EN MEER BESEFFEN
DAT ALLE MATERIE EINDIG IS”

"ZONNE-
ENERGIE
IS NIET
TE DUUR,
OLIE IS
VEEL TE
GOEDKOOPT"

THOMAS RAU





“WE ZIJN VERDER
DAN OOI
T VERWIJDERD
VAN HET
VERSTANDIG
OMGAAN
MET EINDIGE
GROND-
STOFFEN”

FRANZ-JOSEF LICKTEIG

“WE ZIJN DE ECOLOGIE AAN HET
ECONOMISEREN, TERWIJL WE
DE ECONOMIE MOETEN ECOLOGISEREN”

duidelijk is. Bovendien: de economie hier in Duitsland loopt momenteel best goed. Er heerst daardoor een feeststemming, we vergeten de urgentie een beetje.”
Rau: “Dat is inderdaad een punt. Het besef is er wel, maar we handelen er nog te weinig naar. We laten ons nog te veel leiden door de waan van de dag.”

GEEN LAMP MAAR LICHT

Daarom: tijd voor actie. Want ondanks het groeiende besef blijkt een appèl op vrijwilligheid dus niet te werken. Hoe kunnen we dan toch een gedragsverandering afdwingen?

Rau: “De keten in de bouwsector is nu zo georganiseerd dat niemand meer verantwoordelijk is voor de consequenties van zijn handelen.”

Lickteig: “Precies. Die verantwoordelijkheid is over zoveel partijen verdeeld dat je niemand kunt aanspreken op de keuzes die hij of zij maakt en bijvoorbeeld het materiaal dat wordt gebruikt.”

Rau: “We moeten echt nieuwe spelregels ontwikkelen. Ik denk dat we toegaan naar een situatie waarin producten veranderen in services. Verbruiker wordt gebruiker. Vooral bij jonge generaties slaat dit aan: men wil geen auto maar mobiliteit, geen lampen maar licht, geen

wasmachine maar schone was. Lickteig: “Men wil geen woning maar woonplezier, geborgenheid en identiteit.”

Rau, volmondig: “Precies. Maar zo werkt de markt nog niet. Neem de iPhone, de enige die weet wat daarin zit, is de fabrikant. Die moet eigenlijk altijd de verantwoordelijkheid voor dit product behouden en de iPhone alleen als *performance-based service* op de markt brengen. Als de klant de telefoon niet meer nodig heeft, neemt de fabrikant de iPhone terug. Nu is het zo dat je slechte producten kunt maken, want eenmaal verkocht ben je er toch vanaf. Maar als de klant een servicepartner wordt, blijft de verantwoordelijkheid bij de fabrikant liggen. Dan gaat hij anders met dat product om, dan is dat product een ‘grondstoffendepot’ en gaat hij die grondstoffen hergebruiken op het moment dat ze in het eerste ‘depot’ niet meer nodig zijn.”
Lickteig: “Dat lijkt me een goede oplossing. Je verlengt zo de levenscyclus van producten. Als de fabrikant verantwoordelijk blijft, maakt hij immers betere producten.”

BLINDE VLEK

Dat opent perspectieven voor de vastgoedsector: een woning, kantoor of

fabrieksgebouw als grondstoffendepot.

Lickteig: “In zekere zin hebben we dit systeem al: de gebruiker of huurder draagt geen verantwoordelijkheid voor het product, die ligt bij de verhuurder.”
Rau zet daar tegenover: “Maar ook die verhuurder heeft geen idee welke materialen gebruikt zijn en wat de grondstofwaarde van de te verhuren objecten is. Onze omgeving staat bol van de grondstoffen in de vorm van gebouwen, maar het ‘hoe’ en ‘wat’ is één grote blinde vlek. Ik zou willen dat de ontwikkelaar of bouwer verantwoordelijk blijft en dat de verhuurder alleen het gebruik afneemt. De ‘maker’ blijft eigenaar van de grondstoffen en wordt zo gedwongen die te hergebruiken. Zo voorkom je dat een grondstof ergens in de cyclus afval wordt, zoals dat in het huidige bouwproces het geval is.”

Lickteig: “Zover zijn we in de sector nog niet. We houden nog niet bij hoeveel grondstoffen, zoals beton, staal, koper en ijzer, we aan de aarde onttrokken en in gebouwen gestopt hebben. Op de balans staan de waarde van het gebouw en de ingekochte materialen, maar we hebben geen eco-balans.”

Rau: “Wij wel. Voor twee gebouwen hebben we inmiddels een grondstof-



“DE HOUDING VAN DE MENS IN RELATIE TOT ONZE PLANEET MOET ANDERS.”

fenpaspoort gemaakt, waarmee we de grondstoffen identiteit geven. Daarin noteren we vijf waarden: materiaalwaarde, componentwaarde, productwaarde, toekomstwaarde en herkomstwaarde. Daarnaast hebben we een databank ontwikkeld waarmee we kunnen zien welke grondstof waar in het gebouw zit. De opdrachtgever schrijft zo'n gebouw nooit af tot nul, want de grondstofwaarde blijft altijd minimaal een procent of twintig.”

LEVE DE ZON

Zou een dergelijk 'paspoort' het ei van Columbus zijn voor de grondstoffen-verslindende bouwsector? Lickteig is gematigd positief: “Wat je afdwingt, is dat gebouwen die minder economische waarde hebben dan grondstofwaarde, sneller in de kringloop terugkomen. Maar laten we het niet te rooskleurig

zien, in de huidige bouwcultuur is het hergebruik van bouw materiaal allesbehalve efficiënt. Hoe krijg je immers alles weer bruikbaar uit elkaar? Bovendien gebruiken we nog altijd materiaal dat schadelijk is voor milieu of gezondheid: isolatiemateriaal, verf, lijm. Onze prioriteit moet misschien wel zijn dat we zoeken naar vervanging van dit soort materialen.” Rau: “Waarmee we terug zijn bij de zon. Als we anders in de energievraag gaan voorzien, namelijk vanuit de óneindige beschikbaarheid van zonne-energie en niet vanuit de éindige fossiele bronnen, hebben we zoiets als isolatie misschien niet meer nodig. Eenzijdige optimalisering leidt nooit tot betere gebouwen.” Lickteig: “Klopt. Ontwerpen worden monotoner omdat we een steeds hogere isolatiewaarde willen bereiken, minder

brandstofgebruik, minder uitstoot van CO₂ en fijnstof. Het zou veel beter zijn om energie te gebruiken die er toch in overvloed is, zodat je weer wat speelruimte creëert.”

HARDE OF ZACHTE AANPAK?

Wat blijft, is de uitdaging om deze toekomstbeelden tot dagelijkse praktijk om te vormen. Dit doen via de zachte weg, heeft de voorkeur van Lickteig: “Het begint toch met communicatie met klanten. Als wij er niet in slagen om gedragsverandering te stimuleren, is de enige weg: zoeken naar optimalisering van het bestaande systeem. BPD is in Duitsland met pilotprojecten gestart om woningen duurzamer te maken, zo nodig leveren we daar bijvoorbeeld woonruimte voor in. Dit is geen *window dressing*, we gaan echt zoeken naar

“ARBEID IS ONEINDIG
EN LAADT ZICH ELKE
NACHT OPNIEUW OP”

mogelijkheden om zulke projecten op grote schaal te herhalen, om volume in duurzame woningbouw te creëren.” Rau wil de verantwoordelijkheid voor een transformatie veel meer bij de eigen sector leggen: “Ik werk alleen voor opdrachtgevers met een hoog ambitieniveau in duurzaamheid. Opdrachtgevers die een grote maatschappelijke verantwoordelijkheid niet alleen voelen maar er ook naar handelen.” Lickteig: “Dat zou ik ook wel willen, en de visie van onze moedermaatschappij onderschrijft ook een stevige duurzaamheidsambitie. Maar dan moet ook geaccepteerd worden dat de financiële performance misschien tijdelijk wat minder is, omwille van het bereiken van die koppositie in duurzaamheid. Dat wordt de lakmoesproef voor de sector: accepteren we op de korte termijn een mindere opbrengst omwille van projecten die hoog scoren in duurzaamheid en die een wegwijzer kunnen zijn voor de toekomst?”

HET MES ERIN

Rau wil er graag meer vaart in brengen en oppert enkele ideeën (naast het eerder genoemde performance based consumeren) die de zaak wat kunnen

opstoken: “Het mes moet er in, anders gaat het fout aflopen op onze planeet. In de eerste plaats pleit ik voor een Belasting Onttrokken Waarde (*Minderwertsteuer*) in plaats van de Belasting Toegevoegde Waarde (*Mehrwertsteuer*). Dus belasting op het onttrekken van waarde aan de aarde. En ik zou ook niet arbeid belasten zoals nu gebeurt, want arbeid is oneindig en arbeid laadt zichzelf elke nacht weer vanzelf op. We moeten juist het gebruik van grondstoffen belasten, want die zijn eindig. Een tweede voorstel: voor elk gebouw zouden we het genoemde grondstoffenpaspoort moeten invoeren, nauwkeurig documenteren wat erin zit. Drie: ik zou opdrachtgevers willen verplichten om aan te tonen dat er, zodra een gebouw zijn functie verliest, niets verloren gaat van het materiaal.” Lickteig: “Stuk voor stuk ideeën waar we zeker verder over na moeten denken. Het laatste voorstel is vrij eenvoudig te implementeren, we werken al met vergelijkbare ‘stamaketes’ bij gemeenschappelijk eigendom. En een grondstoffenpaspoort en Minderwertsteuer: in principe moet het mogelijk zijn, dus waarom niet? Het vergt wel veel met name politieke

besluitvorming, dus ondertussen moeten we ook blijven hameren op de noodzaak en urgentie van verandering. Daar ligt ook een grote taak voor ons soort bedrijven.”



INSPIRATIE

Leestip van Franz-Josef Lickteig:
*prof. dr. ing. Dirk Althaus: Nachhaltigkeit.
Denken, planen, konstruieren,
bauen, betreiben*



Thomas Rau: “Geen boek of blog, maar het besef van het tijdelijke ‘van ons’ zijn. En de kunst van Joseph Beuys, Mark Rothko en vooral Marina Abramovic die ons ‘zijn’ identiteit geeft.”

ONLINE

bpdeurope.com / bpd-de.de

rau.eu

turntoo.com



EEN MAQUETTE VAN HET DANSTHEATER
IN HET SPUIKWARTIER IN DEN HAAG.
DIT PROJECT IS DOOR DE GEMEENTE
UITEINDELIJK NIET UITGEVOERD.

PROJECTEN VAN RAU ARCHITECTEN

- Hoofdkantoor Alliander (Duiven, 2015), het eerste circulaire gebouw in Europa
 - Gemeentehuis Brummen (2013), het eerste 'grondstoffendepot' in Europa
- WOOPA (Lyon, 2011), het eerste CO₂-neutrale, energie-producerend kantoorgebouw in Frankrijk
 - Hoofdkantoor WNF (Zeist, 2006), het eerste CO₂-neutrale gebouw in Europa
- Hoofdkantoor Triodos Bank (Zeist, 2006), CO₂-neutraal, gerecycled bouw materiaal
 - Artur Woll Haus (Siegen, 2002), testproject energiezuinige technologieën





MOBIEL IN DE STAD

Circa zeventig procent van de Europese bevolking woont in steden. De krachtproef: hoe bevorderen we de doorstroming en verbeteren we tegelijkertijd de leefbaarheid? Voorbeelden uit Duitsland, Frankrijk en Nederland

“HET BEGINT BIJ BEWUSTWORDING,
JE MOET OOK MOBIEL ZIJN
IN JE DENKWIJZE”



DRIEWIELERS

Hij wordt steeds vaker gespot in het stadsbeeld: de elektrische driewieler, bijvoorbeeld de Toyota i-ROAD. In het Franse Grenoble wordt deze nieuwe tweezitter getest in een autodeel-project. Wat deze stadsmobiel aantrekkelijk maakt, is dat hij smal en wendbaar is als een scooter.



BENENWAGEN EN FIETS

Freiburg profileert zich als de *Stadt der Zu-Fuß-gehenden und Radler*. In de binnenstad is de fiets het populairste vervoermiddel en bijna dertig procent van de transportkilometers in de stad legt de Freiburger ermee af. Er zijn veel Bike + Ride-plekken waar de fietser kan overstappen op bus of tram en er is een Scherben-Hotline waar burgers troep op de weg kunnen melden. Alles om het de fietser zo gemakkelijk mogelijk te maken.

CONGESTIE IN STEDELIJKE REGIO'S kost in de EU jaarlijks 100 miljard euro (een procent van het bbp). Mobiliteitsverbetering vergroot dus niet alleen de aantrekkingskracht van de stad, maar levert ook forse kostenbesparingen op. Toegankelijke mobiliteitsoplossingen betekenen ook een toename van de menselijke interactie in de openbare ruimte. Maar hoe verbeter je de mobiliteit en verminder je tegelijkertijd schadelijke gevolgen, zoals luchtverontreiniging, onveiligheid, lawaai en ergernis? En wat zijn de gevolgen voor de binnenstedelijke ontwikkeling?

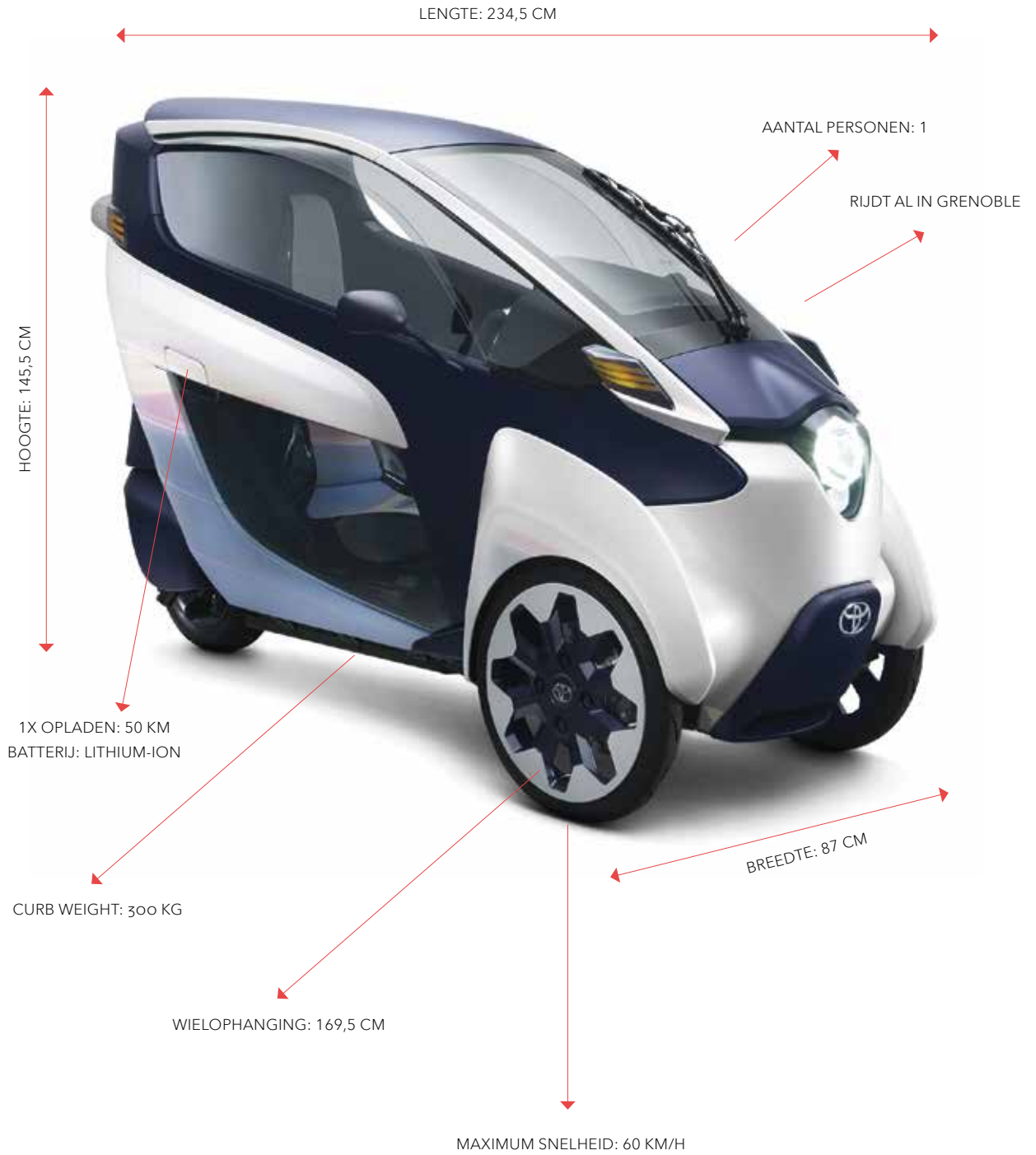
FREIBURG: MOBIEL IN DENKWIJZE

“De kunst is passende duurzame oplossingen te vinden en dat lukt alleen bij een integrale aanpak”, zegt professor Martin Haag, de Baubürgermeister van Freiburg, “Als we ons afvragen hoe we de mobiliteit moeten organiseren, vragen we ons dus eigenlijk af hoe we de stad organiseren. Daarin spelen projectontwikkelaars een grote rol. In Freiburg betrekken we hen er al in de strategiefase bij, want het gaat niet om het realiseren van woningen maar om de configuratie van de stad.” De stadsplanning in Freiburg is geënt op de filosofie *Stadt der kurzen Wege*, oftewel: ruim baan voor voetgangers, fietsers en

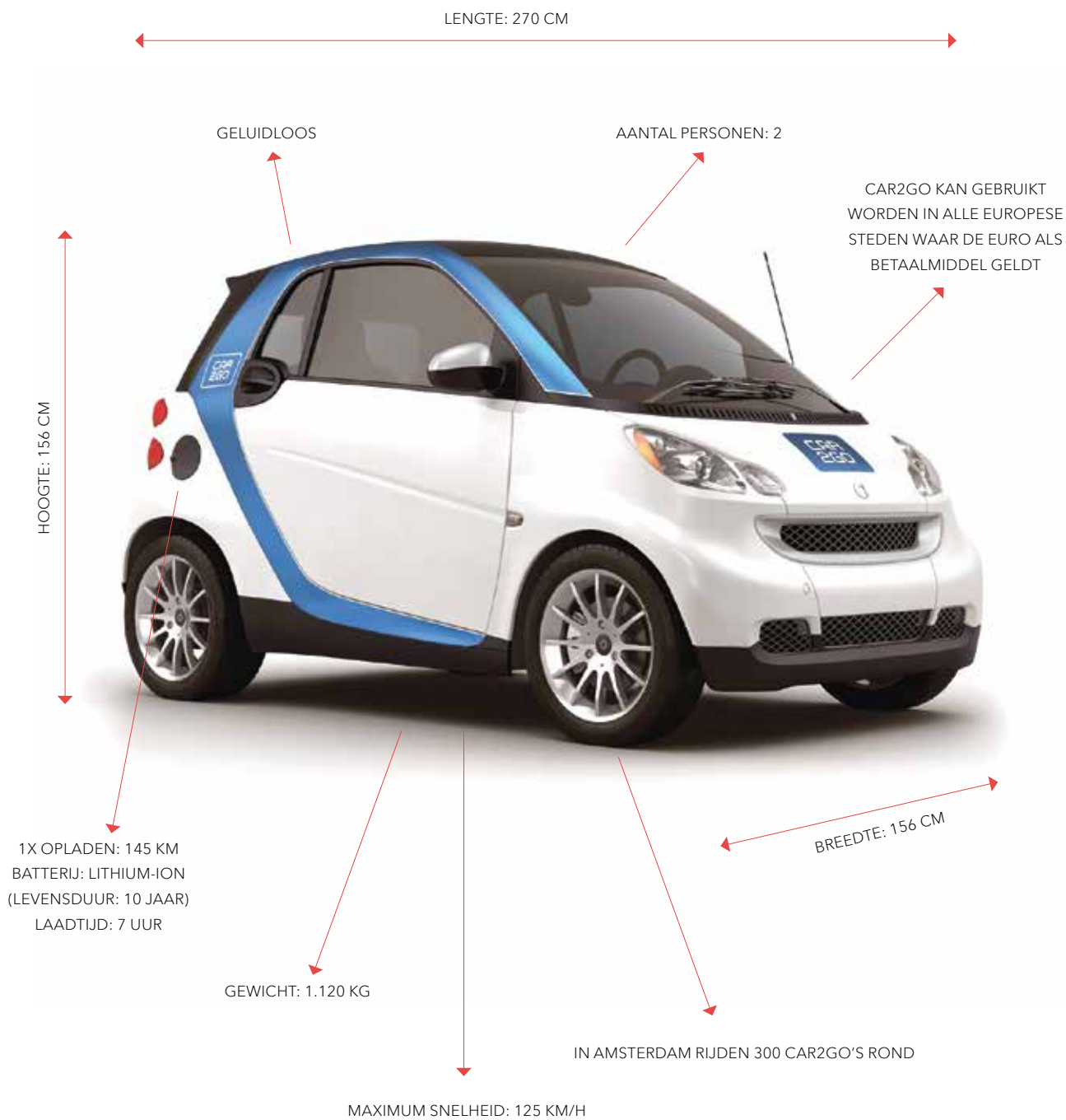
openbaar vervoer. *Umsteigen - Umdenken* luidt het motto. Haag: “Het begint bij bewustwording, je moet ook mobiel zijn in je denkwijze. We creëren de voorwaarden waaronder mensen andere keuzes in gedrag kunnen maken: hoogwaardig openbaar vervoer, uitbreiding van fiets- en wandelwegen.”

Geen onlogische keuze, gezien de geografische situatie van Freiburg. De stad bevindt zich in een nauw dal, richting Schwarzwald, met zeer drukke verkeersaders langs en door delen van de stad. “Juist daarom willen we in de binnenstad minder autoverkeer. Niet iedereen is daar blij mee, maar het is niet zo dat we de auto compleet uitbannen. De prioriteit ligt alleen bij de meer duurzame vervoersmogelijkheden. Onderzoeken wijzen uit dat bewoners zich goed kunnen vinden in deze aanpak.” Freiburg gaat dan ook op de ingeslagen weg verder, aldus Haag: “Het openbaar vervoer en het wegennet voor fietsers en voetgangers kunnen nog beter, vooral voor ouderen en bijvoorbeeld rolstoelgebruikers. Wij zijn ervan overtuigd dat mobiliteit ook een voorwaarde is voor sociale integratie. Als mensen hun huis niet uitkomen omdat de openbare ruimte en de infrastructuur dat onvoldoende toelaten, dan doe je het als

TOYOTA I-ROAD
TOYOTA'S ANTWOORD OP SLIM VERVOER



CAR-2-GO



“GEEN ENKELE WERELDSTAD MAAKT ZO’N ENORM BUDGET VRIJ OM HET VERVOERSSYSTEEM AAN TE PASSEN AAN DE MODERNE TIJD ALS PARIJS: 25 MILJARD EURO”

bestuur niet goed. Wij moeten de verbinding stimuleren, en mobiliteit is daarin een doorslaggevende factor.”

AMSTERDAM: ELEKTRISCH RIJDEN MET BONUSPUNTEN

Amsterdam doet veel om de mobiliteit en veiligheid in de stad te verbeteren. Er zijn projecten om de aanrijdtijd van hulpdiensten bij ongevallen te verkorten, er is een beloningsprogramma voor fietsers en een project om de luchtkwaliteit rond retailcentra – waar veel vrachtverkeer is – te verbeteren.

Een project dat al succesvol draait is Car2Go: 350 elektrische Smarts staan ter beschikking van bewoners. Het is een gebruiksvriendelijk systeem: je reserveert een auto, toetst een pincode in, rijdt weg en parkeert waar je maar wilt (gratis, in tegenstelling tot veel soortgelijke systemen). Parkeren bij één van de ruim duizend oplaadpalen levert bonuspunten op. Op de Car2Go-app kunnen deelnemers zien waar de dichtstbijzijnde vrije Smart staat. Je huurt de auto niet per kilometer, maar per gebruikstijd (minuut-, uur- of dagprijs). Het ‘verzorgingsgebied’ beslaat tachtig vierkante kilometer; daarbuiten mag de auto ook gebruikt worden, maar kan de auto niet worden ingeleverd.

Op deze manier wil de gemeente de uitstoot

van schadelijke stoffen verder terugdringen.

De ambitie daarin is groot, want in 2020 wil de stad dat er 40.000 elektrische wagens deel uitmaken van het stedelijk wagenpark (200.000 in 2040).

Car2Go is operationeel in dertig steden in Europa en Noord-Amerika. In Amsterdam is Car2Go in 2011 als eerste stad gestart met uitsluitend elektrische auto’s. In die eerste drie jaar zijn er circa acht miljoen kilometers mee afgelegd, oftewel 9.000 kilometer per jaar, per auto (jaarlijks worden in de stad 800 miljoen kilometers gereden). Aanvankelijk kannibaliseerde Car2Go vooral het openbaar vervoer, maar nu lijken steeds meer gebruikers er de eigen auto voor te laten staan of zelfs de deur uit te doen.

PARIJS: GEDRAGSVERANDERING EN ONBEGRENSDE AMBITIE

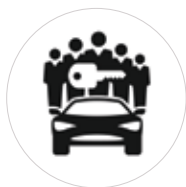
Zoveel mogelijk variëteit en keuze bieden in mobiliteit: dat is de leidraad in Parijs. Volgens Alexandre Labasse, algemeen directeur van het Pavillon de l’Arsenal – kenniscentrum voor stadsplanning en architectuur – spant de Franse hoofdstad de kroon qua ambitie: “Geen enkele wereldstad maakt zo’n enorm budget vrij om het vervoerssysteem aan te passen aan de moderne tijd als Parijs: 25 miljard euro. Reistijd is tegenwoordig echt een issue. Daarom is het



KARLSRUHE STADTBahn

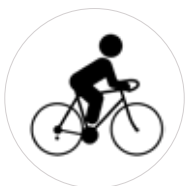
Karlsruhe kent een dicht ov-netwerk dat voorsteden en dorpen in de omgeving directe verbinding naar het stadscentrum biedt. Dit ‘Karlsruhe Model’ dat trein en tram op één spoor integreert, is een voorbeeld voor veel steden. Ook omdat het laat zien hoe je “het openbaar vervoer naar de burger kan brengen in plaats van andersom”, zoals Dieter Ludwig, voormalig directeur Karlsruher Verkehrsverbund, het verwoordt.

“WE STREVEN NAAR EEN SAMENSPEL VAN DEELOPLOSSINGEN, WANT JUUST DIE VARIËTEIT IS EEN GROOT GOED”



AUTOLIB EN VELIB

In de regio Île-de-France participeren 71 gemeenten in het deelauto-programma 'Autolib'. Er zijn 3.000 Bluecars en 70.000 abonnees die samen gemiddeld 13.000 keer per dag een auto huren. Een zelfde succes is de deelfiets 'Velib': inmiddels zijn er 20.000 fietsen en 1.450 stallingen. Het gebruik van de fiets is in de afgelopen vijftien jaar verdrievoudigd.



RING RING

In de Amsterdamse wijk IJburg is op initiatief van bewoners een spaarsysteem voor gereden fietskilometers opgezet (wat inmiddels navolging heeft gekregen in de stad Utrecht). Hoe meer kilometers je fietst, hoe meer korting je krijgt bij winkels en hoe meer je spaart voor de financiering van buurtprojecten.

een doel dat 90 procent van de inwoners op maximaal twee kilometer afstand een station heeft. Er komen dus nieuwe stations en nieuwe lijnen, terwijl we nu al een grotere dichtheid en veel meer materieel hebben dan bijvoorbeeld Londen, Madrid of Berlijn. De afgelopen tien jaar is het ov-gebruik met twintig procent gestegen. Niet omdat de bevolking gegroeid is, maar omdat we een gedragsverandering hebben bereikt.”

Niet alleen het openbaar vervoer krijgt in Parijs een enorme kapitaalinjectie. Labasse: “We streven naar een samenspel van deeloplossingen, want juist die variëteit is een groot goed: wegverkeer, trein, metro, tram, bus – op een vrije busbaan – deelauto, deelfiets (Parijs was met 'Vélib' de eerste stad met een deelfietsplan): alles pakken we aan. De komende jaren komt er bijvoorbeeld ook 700 kilometer fietspad bij.”

Volgens Labasse vergt deze uitdaging niet alleen veel aansporingsbeleid en regelgeving, maar ook medewerking en burgerinitiatieven, zoals Uber (taxidienst) en Drivy en Quicar (het verhuren van je auto aan de bureu). Én er is betrokkenheid van ontwerpers en ontwikkelaars nodig: “We moeten voldoen aan nieuwe verwachtingen van bewoners. Zo komt er meer vraag naar fietsenstallingen bij woningen. En we moeten anders denken over parkeren in de stad. In de binnenstad blijkt het aantal

auto's per huishouden namelijk al te dalen. Er zijn veel factoren die bij het creëren van een goede duurzame mobiliteit meespelen. Naast de uitbreiding van het ov-net en het verder faciliteren van fietsers zijn gedragsverandering, budget, behoeften van nieuwe generaties, burgerschap en voorlichting belangrijk. Het goede nieuws is dat tegenwoordig iedereen wil meehelpen om steden mobieler én groener te maken.”



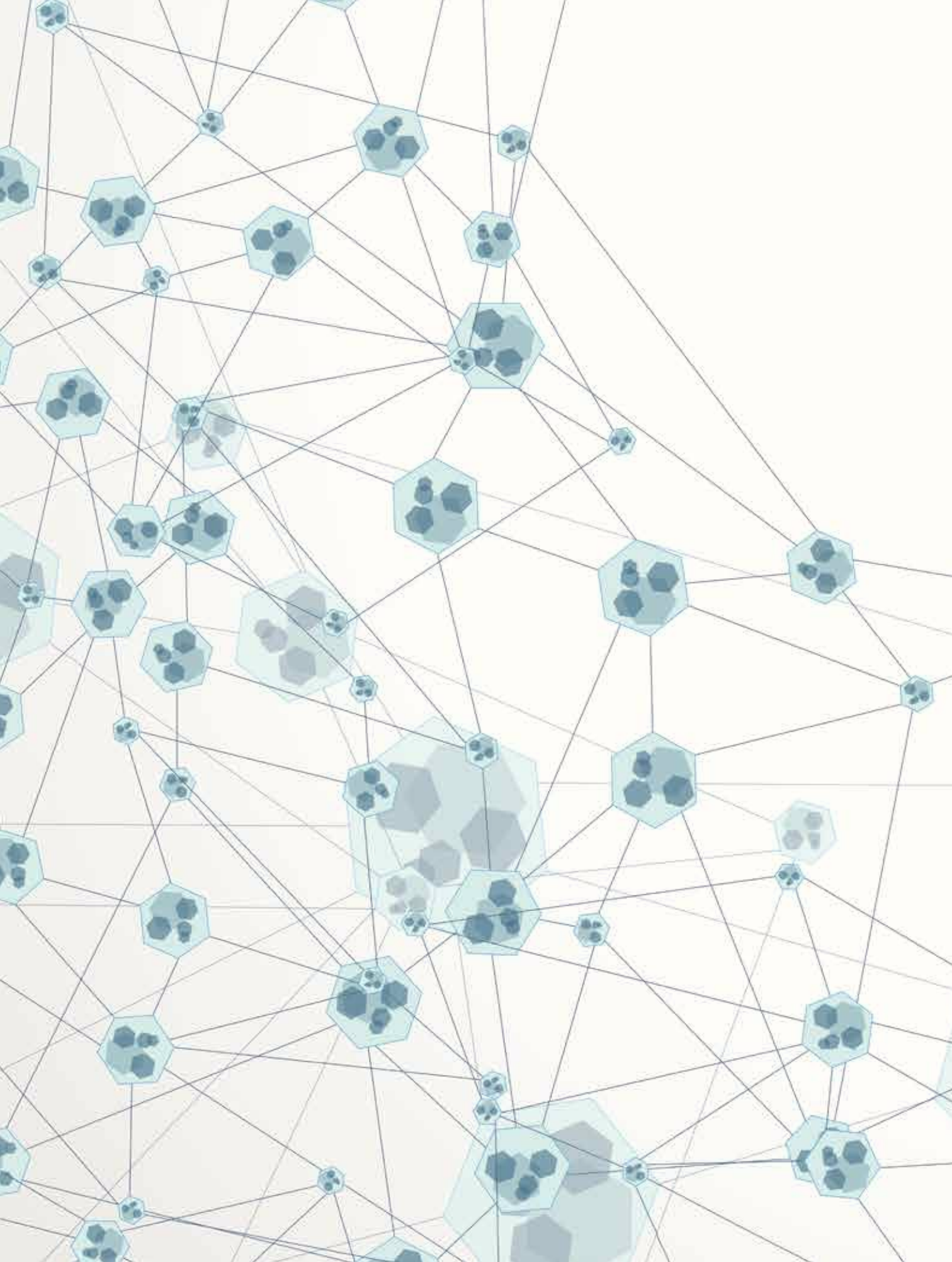
INSPIRATIE

Interessante websites over dit thema zijn:
ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/
•
zerauto.nl

ONLINE

car2go.com
en.velib.paris.fr
tramtrain.org/en/index.html







SMART CITIES VOLGENS GREG CLARK

DE KRACHT VAN VERBINDING

Steden zijn niet slim, mensen zijn slim, stelt urbanist Greg Clark. Zij zijn de drijvende kracht achter vernieuwing, waarbij technologie slechts een hulpmiddel is. *Smart cities* hebben volgens Clark drie kenmerken: slimme bewoners, slimme stadsbestuurders en goede datasystemen.



URBANISTEN ZIJN DOL op begrippen. We hadden al *sustainable cities*, *entrepreneurial cities*, *digital cities* en *eco-cities*. Nu hebben we *smart cities* en, nóg nieuwer, de *flexible cities*. Zoek vijf omschrijvingen van smart cities en je vindt vijf verschillende. Bedenker van de term Greg Clark wordt er niet warm of koud van. Het is beschrijvende theorie en we moeten hier niet te dogmatisch in zijn, wil hij maar zeggen. Clark kan het weten. Hij adviseerde wereldwijd meer dan honderd steden, waaronder London, New York en São Paulo. Sinds kort is hij ook betrokken bij de positionering van de Nederlandse G4 – de vier grootste steden die het hart van de Randstad regio vormen –, onder meer voor de 2016 Mipim Expo in Cannes. De



GREG CLARK

Greg Clark (1962) is urbanist met een academische achtergrond in de economie, sociologie en politicologie. Hij adviseert wereldwijd over steden en investeringen en werkt voor instellingen als Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), The Brookings Institution en Urban Land Institute (ULI).

randstad biedt grote potentie, volgens Clark: “De G4 kunnen uitgroeien tot slimste regio ter wereld, met de stadse chic van Amsterdam, het ruwe bolster gevoel van Rotterdam, de institutionele correctheid van Den Haag en het kleinsteedse karakter van Utrecht.”

WAT IS EEN SMART CITY?

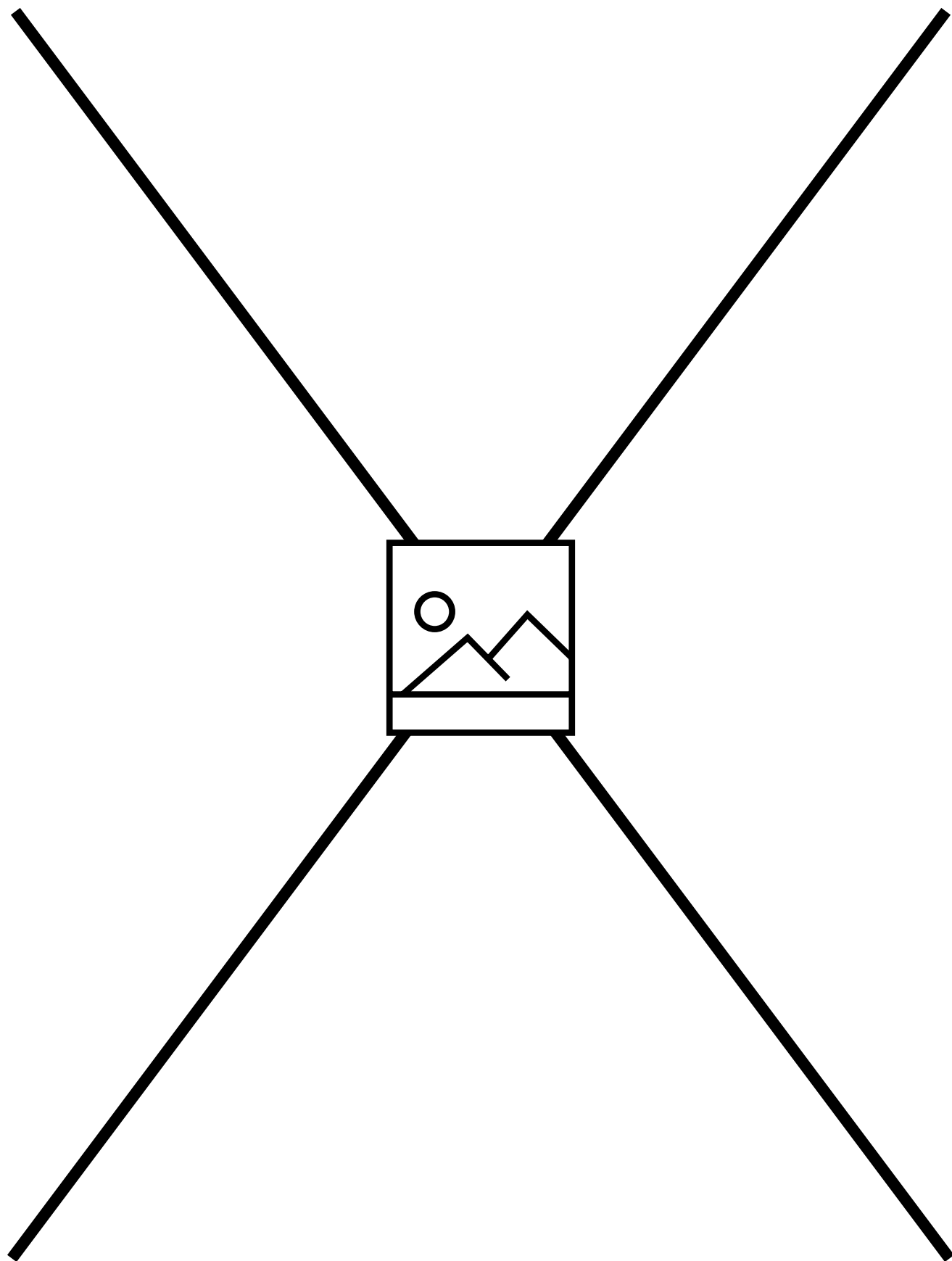
“Een smart city is eigenlijk een gek denkbeeld, want steden zijn niet slim maar mensen zijn slim. Zij zijn de drijvende kracht; technologie maakt dingen alleen mogelijk. Een stad wordt slimmer naarmate zijn burgers meer en betere informatie krijgen waarmee zij betere keuzes kunnen maken. Die krijgen ze als bestuurders intelligenter gebruik maken van datasystemen en zo de algehele levenskwaliteit in de stad vergroten. Maar Europese steden staan ook voor andere uitdagingen. Elke grote stad krijgt te maken met armoede, sociale ongelijkheid en verschillen in gezondheid tussen bevolkingsgroepen. Europese steden moeten niet alleen ondernemender en concurrerder worden, ze moeten ook gezonder en sociaal gelijk worden. Slimme verdichting kan een bijdrage daaraan leveren: het vergroten van de dichtheid trekt gemengde functies aan en creëert meer gemengde buurten. Enkelvoudig gebruik van de ruimte leidt tot verdeling, de rijken hier, de armen daar. Verdichting is ook een voorwaarde voor de deeleconomie, van het succesvol exploiteren van openbaar vervoer tot het delen van auto’s, fietsen en zelfs honden! Op de lange termijn creëert de deeleconomie banen en levert het toegevoegde waarde. Het heeft alleen tijd nodig; mensen moeten wennen aan het idee om een auto te delen. De *early adaptors* van een *smart* levensstijl kunnen daarin helpen. Maar de focus moet liggen op het creëren van een *shared city*, een gedeelde stad – dat reikt verder dan de deeleconomie alleen.”

WELKE DATASYSTEMEN BEDOELT U?

“Systemen voor huisvesting, openbaar vervoer, goedertransport, energie, water, afval, enzovoort. Als je

“SLIMME BEWONERS, SLIMME
STADSBESTUURDERS EN SLIM
GEBRUIK VAN DATASYSTEMEN”





Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.

energie opwekt met afval en hulpbronnen hergebruikt, dan draagt dat bij aan een beter leefmilieu. Als je een verkeersmanagementsysteem inzet om de weg vrij te maken voor hulpdiensten na een ongeluk, verbeter je de gezondheidszorg. Het is de kunst om die systemen zoveel mogelijk te integreren. Philadelphia heeft bijvoorbeeld één betaalkaart voor alle publieke diensten. Hong Kong heeft met de Octopus-card iets vergelijkbaars. Daarnaast is het belangrijk om data te delen. Denk aan een parkeer-app voor parkeergarages. Als je weet in welke garage ruimte is, vermindert dat het zoekverkeer in drukke stadscentra. Dat is dus goed voor de veiligheid en de luchtkwaliteit. Een mooi voorbeeld van systeemintegratie is het duurzame systeem voor afval, water en energie in Hammarby Sjöstad, een deel van Stockholm.” (Zie kader, red.)

WAT IS DE SMARTEST CITY TER WERELD?

“Geen enkele stad is volledig smart. Bovendien is en blijft het een kwestie van smaak. Smart cities maken een moderne levensstijl mogelijk: mobieltjes met handige apps, one card-oplossingen, deelauto's, flexibele werkplaatsen... Maar wat de één leefbaar en efficiënt vindt, noemt de ander steriel en onpersoonlijk. Sommigen willen hun leven liever niet perfect plannen, zij willen het genoeg van het toeval proeven.”

U ZIET GROTE POTENTIE VOOR DE NEDERLANDSE G4. HOE DOET NEDERLAND HET INTERNATIONAAL GEZIEN?

“Nederland doet het erg goed. Het is nog niet het niveau van Seoul, Singapore, Vancouver en Seattle, maar de G4 en de stad Eindhoven doen absoluut mee. Net als middelgrote steden zoals Stockholm, Oslo, Bazel, Hamburg en München bieden ze een kwalitatief goede leefomgeving. Daarnaast bieden ze *gezamenlijk* de schaalgrootte van steden als Londen en Parijs – dat is een winnende combinatie. Maar er ligt wel een uit-



SLIM STOCKHOLM

De langetermijnstrategie van Stockholm om zich te positioneren als schone, groene en leefbare stad met een leidende rol in ICT, *cleantech* en *life sciences* zie je terug in de stedelijke ontwikkeling. De bouw van nieuwe wijken wordt aangegrepen om het gebruik van nieuwe 'slimme' technologieën te testen en promoten en om bewezen duurzame technologieën op grotere schaal toe te passen. De publieke en private expertise die daarbij wordt opgedaan, wordt vervolgens internationaal vermarkt. Een van de meest 'slimme' projecten is de innovatieve integratie van systemen op infraniveau in Hammarby Sjöstad. In deze nieuwe wijk op een voormalig industrie-terrein heeft het stadsbestuur van begin af aan samengewerkt met ondernemers, wetenschappers en ontwikkelaars. Dat heeft geleid tot een integrale oplossing

voor energie, afval en water, waaronder de productie van biogas uit rioolwater en huishoudelijk afval. Het energie- en watergebruik in Hammarby is ongeveer de helft van het Zweedse gemiddelde. Het stadsbestuur kreeg als grote landeigenaar ontwikkelaars mee in de ambitieuze doelstellingen. De enorme politieke steun zorgde tegelijkertijd voor grote publieke investeringen in de noodzakelijke bodemsanering. De stad heeft inmiddels een aanzienlijk deel van dit bedrag terugverdiend met de verkoop en leasing van grond. Hammarby is momenteel zeer in trek bij buitenlandse delegaties als geslaagd voorbeeld van duurzame stadsontwikkeling. Dankzij dit succes en de branding strategie van Stockholm als schone en leefbare stad, profiteren ook de innovatieve bedrijven van deze beeldvorming.

daging voor Nederland. De Nederlandse steden kunnen concurreren met grote Europese economische centra als Londen en Parijs als ze bereid zijn om te groeien en gezamenlijk op te trekken. Ze moeten het initiatief naar zich toetrekken. Het smart city-concept kan daarbij helpen.”

WELKE ROL KUNNEN OVERHEDEN, PRIVATE EN ANDERE PARTIJEN SPELEN?

“Het is de kunst om alle stakeholders te mobiliseren en op één lijn te krijgen voor een gemeenschappelijke agenda. Er moet eerst een gedeelde visie komen: de volgende stap is experimenteren met innovatieve toepassingen, en burgers en betrokkenen bewust maken van de voordelen daarvan. Denk bijvoorbeeld aan een uniforme betaalpas voor alle publieke diensten. De laatste stap is het implementeren van bewezen toepassingen en deze voortdurend monitoren en verbeteren. Private en andere partijen zoals universiteiten, spoorwegen, havens, luchthavens, grote culturele instellingen en intergouvernementele organisaties zouden meer synergie kunnen creëren door beter met elkaar samen te werken. Daarnaast zouden alle organisaties in een regio zich als één metropool moeten presenteren in het buitenland. Zoals Vancouver en Seattle dat doen. Of zoals de noordelijke Engelse steden Manchester, Leeds, Liverpool, Sheffield en Newcastle zich nu presenteren als *The Northern Powerhouse*. Een ondernemende en concurrerende metropool is aantrekkelijker voor buitenlandse investeerders. Die kunnen voor een enorme kwaliteitsimpuls zorgen!”

SMART CITY MÜNCHEN IS AL ZÓ DUUR GEWORDEN DAT BEDRIJVEN EN INSTELLINGEN MOEILIK MENSEN KUNNEN VINDEN DIE ER WILLEN WONEN EN WERKEN. WORDT EEN SMART CITY ZO UITEINDELIJK NIET EEN PLEK VOOR DE HAPPY FEW?

“Je moet actief inspelen op de gevolgen van succes.

Als je ondernemend wilt zijn, meer banen wilt creëren en bedrijven, onderzoekscentra en universiteiten wilt aantrekken, moet je de stad helpen groeien. Succes leidt altijd tot groei. Die moet je in goede banen leiden met verdichting van het grondgebruik en door functies te combineren. Amsterdam heeft net als München een probleem met huisvesting, maar Amsterdam heeft een goed vertakte, bredere omgeving om de groei te helpen opvangen. De steden moeten leren hoe ze kunnen groeien zonder verder uit te dijen; een meer compact groeimodel verdient absoluut de voorkeur om de stad aantrekkelijk te houden. Slimme verdichting met meer gemengde functies: wonen, werken, ontspannen. Gemengd functiegebruik geeft dag en nacht vitaliteit en trekt een mix van inkomens aan.”



MEER INFO

Business-Friendly and Investment-Ready Cities
(Greg Clark, september 2014).

Zie europe.uli.org/wp-content/uploads/sites/3/ULI-Documents/Business-Friendly-Report-final.pdf

ONLINE

-  bpdeurope.com
 -  thebusinessofcities.com
 -  gregclark.com
 -  [@TheBizOfCities](https://twitter.com/TheBizOfCities)
-



“PHILADELPHIA HEEFT
BIJVOORBEELD ÉÉN
BETAALKAART VOOR ALLE
PUBLIEKE DIENSTEN”

OH OH BORDEAUX

Van prachtige oude schatten tot duurzame oplossingen in nieuwe wijken. Bordeaux heeft het beste van beide. Kijk mee naar een stad die het verleden koestert en de toekomst omarmt.









De **TRAM VAN BORDEAUX** is de belangrijkste vorm van openbaar vervoer binnen deze stad aan de Garonne.



OVER BORDEAUX

'Van een stoffige brunette naar een stralende blondine' wordt de transformatie van Bordeaux wel genoemd. In de afgelopen vijftien jaar is de stad uitgegroeid van lelijk eendje tot prachtige zwaan. In deze ambitieuze omgeving opende BPD in 2014 een nieuwe vestiging. Hiervandaan worden projecten uitgevoerd in bijvoorbeeld Caudéran: ooit een lieflijk dorpje in de Gironde, maar sinds 1965 een luxueuze buitenwijk van Bordeaux. Met een vermelding op de werelderfgoedlijst in 2007, kreeg Bordeaux een opsteker voor het in ere herstellen van de oude binnenstad. Maar de metamorfose van de gebieden eromheen, zoals de oevers van de Garonne, gaat gestaag door. En over twee jaar zit er dankzij een verbeterde dienst van de TGV nog maar een reis van twee uur tussen Parijs en Bordeaux. De stad zal er alleen maar aantrekkelijker door worden.



BOVEN Genieten van de natuur langs de oevers. 95 procent van de inwoners van Bordeaux is trots om hier te wonen.

RECHTS De ecowijk Ginko biedt innovatieve oplossingen voor duurzaam bouwen en wonen.





Het indrukwekkende PLACE DE LA BOURSE met de fontein Trois Grâces aan de noordkant van Bordeaux in het oude centrum. Op de achtergrond het Palais de la Bourse dat in de achttiende eeuw in barokstijl is gebouwd.





PLACE DE LA COMÉDIE de plek waar alle belangrijkste verkeersaders van de stad samenkomen. Hier staat ook het Grand Théâtre.



Hardlopen, fietsen, flaneren – de kade langs RIVIER DE GARONNE leent zich er goed voor.



De ecowijk **DARWIN** in Bordeaux is inmiddels een culturele hotspot. De voormalige pakhuizen zijn sinds 2008 gerenoveerd en daarna door verschillende ondernemers in gebruik genomen.



"4.000 AUTO'S
MINDER IN DE
OCHTENDSPITS
BIJ MARSEILLE
EN DE
OPLOSSINGEN
IN UTRECHT EN
HAMBURG"



LOT VAN HOOIJDONK
WETHOUDER IN UTRECHT



MARCUS KELLER
VESTIGINGSMANAGER
BPD IN HAMBURG



ANNE-LAURE CARADEC
WETHOUDER IN MARSEILLE



VERRASSINGEN IN THE CITY

Verkeersopstoppingen, luchtverontreiniging en parkeergebrek: drie problemen die de auto in steden veroorzaakt. De auto verbannen is niet realistisch. Dus komen tal van steden met soms verrassende oplossingen. Wethouders uit Marseille en Utrecht en de vestigingsmanager van BPD in Hamburg vertellen over hun verhouding met de auto en de innoverende ideeën van hun stad.

LOT VAN HOOIJDONK

Lot van Hooijdonk is wethouder Verkeer & Mobiliteit, duurzaamheid en milieu bij de gemeente Utrecht. Tussen 2003 en 2010 was zij actief binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, onder meer als persvoorlichter, stafadviseur en senior adviseur in het project *Anders Betalen voor Mobiliteit*. Aansluitend was Van Hooijdonk drie jaar adjunct-directeur van Natuur en Milieufederatie Utrecht.





UTRECHT: NAAR EEN STAD DIE IN ÁLLE OPZICHTEN GEZOND IS

Utrecht is de eerste Nederlandse stad met een rijverbod voor oude dieselauto's. Een effectieve maatregel, want deze reduceert de roetuitstoot met dertig procent door de meest vervuilende personen- en bestelauto's te weren. Wethouder Lot van Hooijdonk van de gemeente Utrecht is er blij mee, maar ziet liever het gehele systeem veranderen.

HOE IS DE VERHOUDING TUSSEN UTRECHT EN DE AUTO?

“De auto heeft wel een plek in Utrecht, maar we zorgen ervoor dat hij zo min mogelijk overlast geeft. Dat doen we vooral door de alternatieven te versterken. Auto's staan gemiddeld 23 van de 24 uur geparkeerd; meestal in de openbare ruimte. In Utrecht neemt het autobezit in alle wijken van de stad af, maar er rijden nog veel mensen die niet in Utrecht moeten zijn door de stad; van de A2 naar de A27. Dat verkeer geeft alleen maar overlast, daar willen we vanaf. We streven daarom naar zoveel mogelijk 30-kilometerzones. De concurrentiepositie van de fiets wordt versterkt door het verlagen van de autosnelheid. En dat geeft een veel rustiger, prettiger beeld van de stad. In een openbare ruimte die gedomineerd wordt door rijdende of stilstaande auto's kijk je letterlijk tegen blik aan.”

WELK BELEID HEEFT UTRECHT HIEROP ONTWIKKELD?

“Door minder capaciteit te creëren voor auto's maken we het minder aantrekkelijk om de stad in te rijden. Tegelijkertijd is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer voor bedrijven een belangrijk alternatief voor de auto. We willen

daarom meerdere grote stations, als een ruggengraat waar je omheen ontwikkelt. In het zuiden van het centrum krijgen we een nieuw station. Daar komt ook de tram langs die mensen van buiten, de stad in kan brengen. En dat is wat we willen: auto's die om de stad heen rijden. En die in de stad alleen dáár komen waar het echt nodig is.”

HEEFT HET AUTOBELEID INVLOED OP HET WONEN IN DE STAD?

“Eén van mijn voorgangers heeft in een ambitiedocument een visie beschreven waarmee het verkeersbeleid echt op zijn kop is gezet. De kern ervan is dat verkeer niet over bereikbaarheid moet gaan, maar over de kwaliteit van de leefomgeving. Met andere woorden: de kwaliteit voor de mensen die hier wonen, is belangrijker dan de mensen die hier langskomen. Dat heeft veel consequenties, want als het

gaat om gebiedsontwikkeling zeggen we: ontwikkelingen moeten zich aanpassen aan wat de stad kan hebben aan verkeer. Die beredenering is echt het omgekeerde van het oude beleid. We zijn nu bezig met een verkeersplan waarin dit ambitiedocument ook juridisch handen en voeten krijgt.”

WAT VINDT U DE BESTE INNOVATIE?

“De 'deelauto', zoals MyWheels, is een mooie *peer-to-peer*-oplossing, waarbij mensen hun eigen auto tegen een vergoeding uitlenen. Dit leidt ertoe dat je minder snel een auto aanschaft. Mensen moeten bewuster kiezen; per rit kijken welk vervoer de beste oplossing is. Met een elektrische fiets kan nu ook een veel langere acceptabele reisafstand worden afgelegd – ongeveer vijftien kilometer. Daarmee bereik je de stad ook vanuit de hele regio.”

HOE REIST U ZELF DOOR DE STAD?

“Zelf doe ik alles op de fiets. De fiets is voor mij veel meer dan een vorm van schoon, zuinig en stil vervoer. Een openbare ruimte die gedomineerd wordt door fietsen betekent ook meer oogcontact, meer sociale verbinding en vrijheid; een fiets is een veel democratiserender vervoermiddel.”

“DE KWALITEIT VOOR DE MENSEN DIE HIER WONEN, IS BELANGRIJKER DAN VOOR DE MENSEN DIE HIER LANGSKOMEN”



GEEN ALTERNATIEVEN VOOR DE AUTO IN HAMBURG

Marcus Keller heeft het geluk dat hij lopend naar zijn werk kan. Veel andere inwoners van Hamburg moeten zich dagelijks met de auto een weg banen door de files. Daar wil de stad graag verandering in brengen.

HOE STAAT HAMBURG TEGENOVER DE AUTO?

“Lokale politici willen natuurlijk dat mensen zich zo veel mogelijk zonder auto verplaatsen. In de binnenstad is dat vrij makkelijk. Met de bus en de trein kom je overal. En met de auto is het daar sowieso lastig, omdat je vaak geen parkeerplek kunt vinden.

Aan de rand van de stad is het anders, vooral als je niet in de buurt van het station woont. Er zijn fietspaden, maar veel mensen moeten twintig kilometer of meer afleggen om in het centrum te komen. Daarom stappen veel pendelaars nog steeds in de auto. Dat resulteert steevast in files bij de uitvalwegen en grote knooppunten.”

WAT VINDT U DE BESTE INNOVATIE OP HET GEBIED VAN MOBILITEIT?

“De stad Hamburg heeft ongeveer 1.500 huurfietsen ter beschikking gesteld bij 130 stallingen in en rond de binnenstad. Via een app kun je zien waar de volgende vrije fiets staat. Je meldt je aan en je kunt meteen wegfietsen. De huurfietsen vallen goed in de smaak, dus in de loop van het jaar zullen er nog eens 500 fietsen en veertig stallingen bij komen.

Juist in Hamburg is deze maatregel belangrijk, omdat het metronetwerk vrij beperkt is. De uitbreiding van de metro is na de oorlog in andere grote steden

in Duitsland in een stroomversnelling gekomen, maar Hamburg is daarbij achtergebleven. Dat moet nu allemaal worden ingehaald, maar het is extreem duur en lastig om metroplannen in steden ten uitvoer te brengen. Als de Olympische Spelen van 2024 daadwerkelijk naar Hamburg komen, is dat de perfecte gelegenheid om de achterstand in te halen en een compleet en slim verkeersconcept te ontwikkelen.”

HOEVEEL INVLOED HEEFT HET VERKEERSBELEID OP DE WONINGMARKT?

“De stad heeft bijvoorbeeld de regels voor parkeerplaatsen veranderd. Woningen moeten nu alleen plek hebben voor fietsen, maar niet meer per se voor auto's. We merken wel dat veel kopers en huurders toch een parkeerplek willen voor hun auto. Investeerders in woningbouw beslissen dus per geval of en hoeveel parkeerplekken ze aanleggen.

De politiek wil de wijziging van deze regel in de randgebieden misschien terug-

“HET IS EXTREEM DUUR EN
LASTIG OM METROPLANNEN
IN STEDEN TEN UITVOER
TE BRENGEN”

draaien, omdat je daar vaak een auto nodig hebt. Maar dan moet eerst worden bepaald waar die randgebieden precies beginnen.”

WELKE STAD BEKIJKT U MET JALOEZIE ALS HET OM MOBILITEIT GAAT?

“Ik ben twee keer in Kopenhagen geweest en ik was verbaasd hoe goed het verkeer daar doorstroomt. Er zijn veel mogelijkheden om van A naar B te komen, dus de auto's verspreiden zich beter over de stad. Over het algemeen hechten de Denen minder waarde aan een auto dan de Duitsers. Dat maakt het natuurlijk ook makkelijker.

In München is het stads- en streekvervoer erg goed, maar echt jaloers op een andere stad in Duitsland ben ik niet. Ook al is de situatie in Hamburg niet optimaal.”

WELKE ROL ZAL DE AUTO IN HAMBURG IN DE TOEKOMST SPELEN?

“In ieder geval een kleinere dan nu. Maar zolang auto's en alle zaken die daarbij komen kijken - zoals parkeerplekken, verzekering en benzine - betaalbaar zijn, zullen veel mensen een auto rijden. Zelfs als ze hem maar zelden nodig hebben. Als de politiek wil dat er minder auto's de weg op gaan, moeten ze voor handige alternatieven zorgen. En daar ontbreekt het in Hamburg nog aan.”

MARCUS KELLER

Marcus Keller werd in 1964 in Keulen geboren en is deels in Kerpen in Rheinland en deels in Rwanda opgegroeid.

Na zijn studie architectuur behaalde hij nog een diploma op het gebied van vastgoedeconomie aan de EBS en in 2000 legde hij zich toe op investeringen en projectontwikkeling. Sinds mei 2011 werkt hij in Hamburg als regiodirecteur van BPD.

MARCUS KELLER

Hamburg



ANNE-LAURE CARADEC

Anne-Laure Caradec, 48 jaar, afgestudeerd in stedenbouwkunde en vastgoedeconomie, is sinds 2014 wethouder van Marseille en belast met stadsontwikkeling. Behalve lid namens het UMP van de departementsraad van Bouches-du-Rhône is zij ook voorzitter van het Bureau voor Stadsontwikkeling van de Stadsregio Marseille en vice-voorzitter van de stedelijke gemeenschap Marseille-Provence-Métropole en van de Nationale Federatie van Bureaus voor Stadsontwikkeling.





VAN WATERBUSSEN TOT SCOOTERVERVOER IN MARSEILLE

Marseille staat bekend om zijn verkeersopstoppingen. Anne-Laure Caradec, wethouder stadsontwikkeling, wurmt zich vaak op haar scooter behendig tussen de auto's door, waarvan ze er graag minder op de weg zou willen zien. Een eind 2014 uitgekomen 'Witboek Vervoer' bepleit voor de komende vijftien jaar een uitbreiding van het openbaar vervoer voor een bedrag van zeven miljard euro.

HOE ZIET DE VERKEERSITUATIE ER IN MARSEILLE UIT?

"Historisch gezien heeft Marseille een hechte band met de auto: met haar oppervlakte van 24.000 hectare, ingeklemd tussen zee en heuvels, is het een zeer uitgestrekte stad. Reeds in de jaren zeventig werd de snelweg doorgetrokken tot aan de wijk Vieux-Port. Om deze wijk verkeersluw te maken, is de achtbaansweg (die op enkele plaatsen zelfs tienbaans was) teruggebracht tot twee banen. Hierdoor is het aantal voertuigen dat 's ochtends het centrum doorkruist tussen 2002 en 2013 met zestig procent afgenomen. Anders gezegd: vierduizend auto's minder in de ochtendspits! Nu rijden automobilisten om via tunnels die respectievelijk in 1993, 2007 en 2013 werden opengesteld. De randweg L2 zal naar verwachting eind 2017 klaar zijn."

WELKE ONTWIKKELINGEN ZIJN ER DE AFGELOPEN TIJD GEWEEST?

"De invoering van betaald parkeren heeft de verkeersstroom beheersbaar gemaakt. Verder zijn er twee nieuwe tramlijnen aangelegd en zijn twee bestaande metrolijnen verlengd. We geven prioriteit aan de noord-zuidas om de dichtstbevolkte stadsdelen rond Hôpitaux-Sud en Quartiers-Nord goed bereikbaar te

houden. Volgens het eind 2014 gepresenteerde 'Witboek Openbaar Vervoer Aix-Marseille-Provence' moet er de komende vijftien jaar zeven miljard euro geïnvesteerd worden om het hoofd te bieden aan het mobiliteitsprobleem, de belangrijkste rem op werkgelegenheid. Dit programma zet in op versterking van het spoorwegnetwerk, verdubbeling van het openbaar vervoer en aanpassingen ten gunste van fietsers en voetgangers."

WAT IS ER 'GROEN' AAN MARSEILLE?

"Marseille heeft projecten opgezet voor fietsdelen, carpooling en autodelen. Er is een aantal oplaadpunten voor elektrische auto's geplaatst. We hebben zes elektrische bussen aangeschaft en hebben er nog eens zes in bestelling. Het gemeentelijk wagenpark schakelt helemaal over op elektrisch. Particulieren die een elektrische auto kopen krijgen vierhonderd euro subsidie. Sinds 2012 varen er waterbussen op en neer tussen Vieux-Port en Pointe-Rouge. Na de invoering

in 2013 van een tweede verbinding tussen Vieux-Port en L'Estaque wordt er deze zomer op proef doorgevaaren tot aan Les Goudes. Wat betreft parkeerplaatsen bij woningen lopen de eisen nogal uiteen. Op het demonstratie-eiland Allar, een groene wijk in aanbouw op een voormalig bedrijventerrein, zijn straks de niet-voorbehouden parkeerplekken in de dubbele ondergrondse garage overdag voor de kantoren en 's avonds voor de bewoners te gebruiken."

HOE VERPLAATST U ZICH ZELF IN DE STAD?

"Ik beschik over een auto met chauffeur. Maar ik rijd ook graag scooter, een veelgebruikt vervoermiddel in steden aan de Middellandse Zee, waar het meestal lekker weer is. Mijn man en ik nemen ieder een kind achterop. Het verkeer in Marseille loopt vaak vast door de vele smalle straten en het gebrek aan doorgaande wegen. Straatsburg fungeert in Frankrijk als modelstad, maar daar zijn geen heuvels zoals hier. In de toekomst krijgen auto's zo weinig mogelijk ruimte en mogen ze zo min mogelijk vervuilen. We willen de stad zo ombouwen dat alternatieven voor de auto een kans krijgen, waardoor de bewoners zich gemakkelijker kunnen verplaatsen en bewegen."

"WE WILLEN DE STAD ZO
OMBOUWEN
DAT ALTERNATIEVEN
VOOR DE AUTO
EEN KANS KRIJGEN"



ONDERWEG NAAR DUURZAAMHEID

Of we het nou hebben over hernieuwbare of duurzame energie, near-zero-energy-buildings, duurzame gebiedsontwikkeling, we zijn allemaal op weg naar hetzelfde doel: keuzes maken waarmee we toekomstige generaties niet belemmeren in hún keuzes. Zo hebben we meteen de kern van de discussie te pakken.

DUURZAAMHEID GAAT OVER veel meer dan energie alleen, maar vaak blijft de discussie over het algemeen beperkt tot dat onderwerp. Zo hebben Duitsland, Frankrijk en Nederland te maken met het 20-20-20-beleid van de EU. Dat stelt onder andere dat we in 2020 twintig procent minder energie gebruiken en dat twintig procent van onze energie duurzaam moet zijn. Voor onze sector is dat vertaald in de *European Performance Building Directive* (EPBD), die voorschrijft dat we in 2020 alleen nog maar zo goed als energie-neutrale gebouwen mogen ontwikkelen; de *near-zero-energy-buildings*. Dat is ons gemeenschappelijke doel. De weg er naartoe verschilt nogal.

De ambitie voor het bouwen van energiezuinige woningen is in Nederland in het Lente-akkoord Energiezuinige Nieuwbouw (2007) verder uitgewerkt. Nieuwbouwwoningen die sinds 2015 ontwikkeld worden, mogen nog maar de helft van de energie gebruiken ten opzichte van 2005. In 2020 moet dat zijn teruggebracht naar nul. Die regels zijn strikt. We krijgen gewoon geen bouwvergunning meer om woningen

“VANDAAG MOETEN WE KEUZES
MAKEN DIE DE KEUZES VAN DE
TOEKOMSTIGE GENERATIES NIET
IN DE WEG STAAN”

te realiseren die daar niet aan voldoen. Duitsland en Frankrijk kennen hun eigen equivalent van de steeds verdergaande aanscherping van energieprestaties. Dat is vastgelegd in de Energie Einsparverordnung (EnEV) en de Réglementation Thermique (RT) en Bâtiment de Basse Consommation énergétique (BBC).

Techniek en innovatie zijn van levensbelang in onze reis naar energieneutrale woongebieden, maar ze zijn nooit het definitieve antwoord. Echter, daar zitten grenzen aan. Je kunt een huis op een gegeven moment niet nog meer isoleren zonder dat het ten koste gaat van de leefbaarheid. Bovendien worden nieuwe aanpassingen relatief duurder doordat de opbrengst steeds kleiner is. Dus verschuift de aandacht naar het efficiënt opwekken en hergebruiken van warmte. Dat wordt mogelijk door nieuwe technieken, bijvoorbeeld door het gebruik van warmtepompen en warmteterugwinningsinstallaties. En natuurlijk het zelf opwekken van groene stroom door middel van bijvoorbeeld zonnepanelen. Duitsland is daar inmiddels heel ver in. En in Nederland komt het de laatste jaren ook op gang; sinds 2011 verdubbelt de capaciteit elk jaar.

CONSUMENTEN

Inmiddels is ons doel in zicht gekomen; we realiseren steeds meer energieneutrale woningen. Maar dat is nu al niet genoeg meer. Nederlandse gemeenten eisen steeds vaker dat ontwikkelaars *notaloze* en *nul-op-de-meter* woningen ontwikkelen. Gebouwen dus die zelf



BAS VAN DE GRIENDT

Bas van de Griendt is als Manager MVO en Duurzaam Ontwikkelen verantwoordelijk voor de duurzaamheidsagenda van BPD in Nederland. Voordat hij in 2005 bij BPD begon, werkte hij vijftien jaar als milieuadviseur voor de vastgoedmarkt. Hij studeerde Fysische Geografie aan de Universiteit Utrecht en promoveerde in 2007 op een onderzoek naar de gevolgen van bodemverontreiniging voor de woningmarkt in Nederland. Centraal in zijn werk en onderzoek staat het verbinden van de disciplines milieu, ruimte en economie, waarbij hij altijd aandacht heeft voor de beleving, belangen en behoeften van consumenten en eindgebruikers.

alle energie opwekken die ze nodig hebben; niet alleen voor het verwarmen van de woningen, maar ook voor huishoudelijk gebruik. Zodat de bewoner per saldo geen energierekening hoeft te betalen of zelfs geld terugkrijgt van het energiebedrijf. Steeds meer Nederlandse gemeenten stellen voor de ontwikkeling van nieuwbouw de keiharde eis voor dergelijke woningen. De vastgoedsector, ontwikkelaars en bouwers kunnen er niet meer omheen. Maar hoe zit dat met de consumenten?

Het wordt tijd dat we de ambities van professionals - beleidsmakers, ontwikkelaars, bouwers - op het gebied van duurzaamheid gaan verbinden met de belangen en behoeften van consumenten. In Nederland beslaan de energiekosten gemiddeld een kwart van de vaste woonlasten. Dat is veel geld. Energie zal de komende jaren, wanneer de energieprijzen blijven stijgen, alleen maar duurder worden. Toch speelt dit argument in de discussie nauwelijks een rol. Als een koper helemaal geen geld meer kwijt is aan zijn energierekening, heeft hij ruimte over voor een hogere hypotheek en dus een groter huis. Duurzaam bouwen kan dus ook een financiële prikkel zijn, waarom niet? Ook consumenten spinnen er dus garen bij.

Nu de technische kant van duurzaamheid zo ver is ontwikkeld, kunnen we wat mij betreft een stapje terugdoen. Van het *hoe* naar het *waarom* in de duurzaamheidsdiscussie. Waarom wilden we ook alweer duurzaam bouwen en leven? Natuurlijk: het klimaat

“ALS ER VEEL OUDEREN IN EEN
WIJK WONEN, ZORG DAN DAT ER
GEZONDHEIDSVORZIENINGEN
IN DE BUURT ZIJN. DAT IS ÓÓK
EEN VORM VAN DUURZAAMHEID”

is erbij gebaat en we willen voor onze energiebehoefte minder afhankelijk zijn van de grillen van buitenlandse mogendheden. Nooit meer een energierekening, wie wil dat nou niet? Maar duurzaamheid is in essentie een gedragsvraagstuk. We hebben het steeds over gebouwen en woningen, maar deze discussie is breder en gaat vooral over gebiedsontwikkeling.

Een bekende wet in de vastgoedwereld is dat de waarde van onroerend goed wordt bepaald door locatie, locatie én locatie. De uitdaging voor een duurzamere levensstijl zit daarom veel meer in de omgeving van het gebouw. Want hoewel de consument gebaat is bij een energiezuinige woning en een lage energierekening, willen wij in de eerste plaats gebieden ontwikkelen waarin mensen willen wonen, werken en recreëren. Als je in een gebied woont waar je je thuis voelt, biedt dat misschien wel meer garantie voor een duurzame toekomst dan die energieprestatie van jouw individuele woning.

GRACHTENGORDEL

In een gebied telt het collectief, dat is het sociale domein waar niet de energieprestaties leidend zijn, maar zaken als identiteit en verbondenheid. Daar gaat het over voorzieningen, diversiteit, omgangsvormen en bereikbaarheid; de *living environment*.

Neem bijvoorbeeld de Bijlmer in Amsterdam, een typische hoogbouwwijk van eind jaren '60 begin jaren '70. Vanuit technisch oogpunt was die wijk een stuk duurzamer dan de grachtengordel, maar inmiddels hebben we de halve Bijlmer afgebroken en staat de historische

grachtengordel in de hoofdstad er nog steeds. Waarom? Omdat we ons daarmee emotioneel verbonden voelen, omdat we ons daar prettig voelen. Daarom zijn we bereid de grachtengordel wél en de Bijlmer níet aan te passen aan veranderende behoeften.

Dat gevoel en die behoeften kun je ook in andere gebieden oproepen. Een omgeving die uitnodigt tot bewegen, draagt bij aan het welzijn en de gezondheid van de bewoners. Als er veel ouderen wonen, zorg dan dat er gezondheidsvoorzieningen in de buurt zijn. Dat is óók een vorm van duurzaamheid. Goede bereikbaarheid maakt een buurt aantrekkelijk voor forenzen of mensen die vaak onderweg zijn voor hun werk. Techniek is er genoeg, de innovaties vinden we vooral in de sociale en financiële kant. Dat sluit bovendien veel meer aan bij wat wij als gebiedsontwikkelaar willen en kunnen betekenen in deze discussie.

Duurzaam ontwikkelen betekent dat we vandaag keuzes maken die de keuzes van toekomstige generaties niet in de weg zitten. In termen van duurzaamheid presteren huizen met zonnepanelen erg goed. Maar als het gaat om keuzes maken, durf ik de stelling aan dat die panelen vaak geen duurzame oplossing zijn omdat ze niet flexibel genoeg zijn. Waar een paneel ligt, kun je geen dakkapel bouwen zonder dat het je energieopbrengst beïnvloedt. De keuze voor je energieopbrengst, beïnvloedt daarmee je woongenot. Het is of het één, of het ander, maar niet allebei. Dat is niet duurzaam. Een energieprestatie is dus niet de enige maat voor duur-

“BOUW HUIZEN MET LOZE LEIDINGEN VAN HET DAK NAAR DE METERKAST”

zaamheid. Waar het om gaat is een balans te vinden tussen *people, planet én profit*.

Als bouwers en ontwikkelaars kunnen wij inspelen op de behoeftes van de consumenten, zonder dat we daarin dwingend zijn. Bouw huizen met loze leidingen van het dak naar de meterkast. Wie kiest voor zonnepanelen kan ze heel eenvoudig aansluiten. Wil je ze niet, of wil je er op een gegeven moment minder omdat er vanwege gezinsuitbreiding een dakkapel moet komen, dan kan dat ook. Door in te spelen op die latente behoefte, gaan mensen bewegen.

KING'S CROSS STATION

Het thema duurzaamheid leeft onder Nederlandse consumenten een stuk minder dan in Duitsland en Frankrijk. Bovendien hanteren wij een heel smalle definitie. Dat valt onder andere op te maken uit het BPD-onderzoek *Woningmarkten in perspectief* van 2014. Waar duurzaamheid in Nederland vooral over energie gaat, staat bij de Duitsers maar ook bij de Fransen de sociaaleconomische en culturele duurzaamheid centraal. Die sociale duurzaamheid gaat onder meer over de samenstelling van de wijk, de voorzieningen, de mobiliteit.

In die zin is voor mij en veel anderen in het vak de Londense wijk *King's Cross Station* een mooi voorbeeld van duurzame gebiedsontwikkeling. In alle beschouwingen over dit deel van Londen valt het woord 'energie' nergens, maar gaat het over identiteit, verbinding en levendigheid. Een wijk waar men graag wil wonen en wil zijn. Als je het hebt over duurzame omgevingen

is King's Cross Station ideaal als inspiratiebron en als opstap tot het herdefiniëren van het begrip duurzaam ontwikkelen in onze branche.



HIGHLIGHTS

Techniek en innovatie zijn van levensbelang in onze reis naar energieneutrale woongebieden, maar ze zijn nooit het definitieve antwoord.

•

Het wordt tijd dat we de ambities van professionals – beleidsmakers, ontwikkelaars, bouwers – op het gebied van duurzaamheid gaan verbinden met de belangen en behoeften van consumenten.

•

Een duurzame omgeving gaat over identiteit, verbinding en levendigheid. Een wijk waar men graag wil wonen en wil zijn.

ONLINE

 bpdeurope.com

 [@basvandegriendt](https://twitter.com/basvandegriendt)

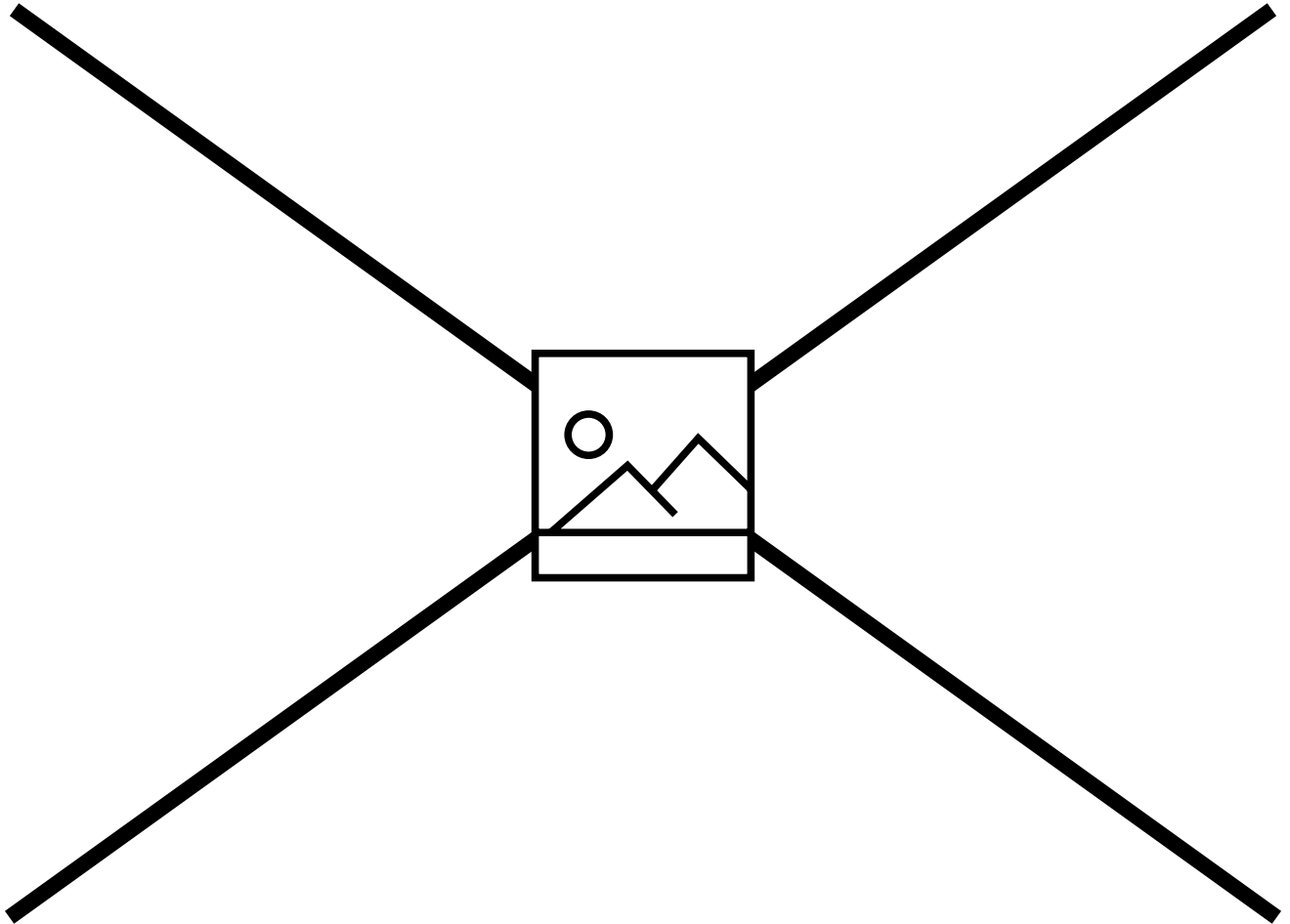


CHANGE AND THE CITY

In 115 jaar tijd kan veel veranderen, zo bewijzen de volgende landscape foto's van Hong Kong in 1910 en 2015. Kijk mee en verwonder u over hoe ook andere wereldsteden een magistrale verandering hebben doorgemaakt.



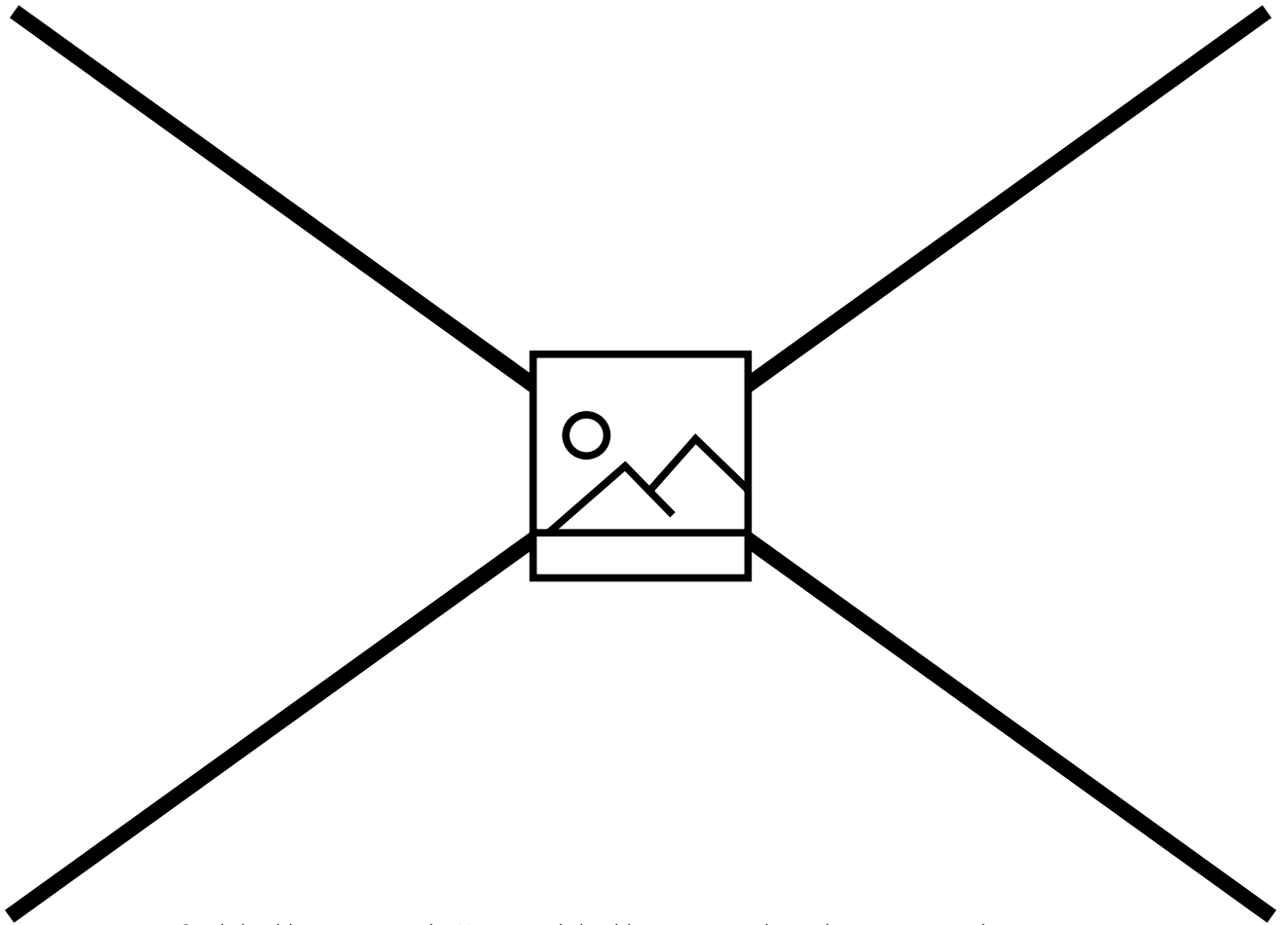
1910



Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.

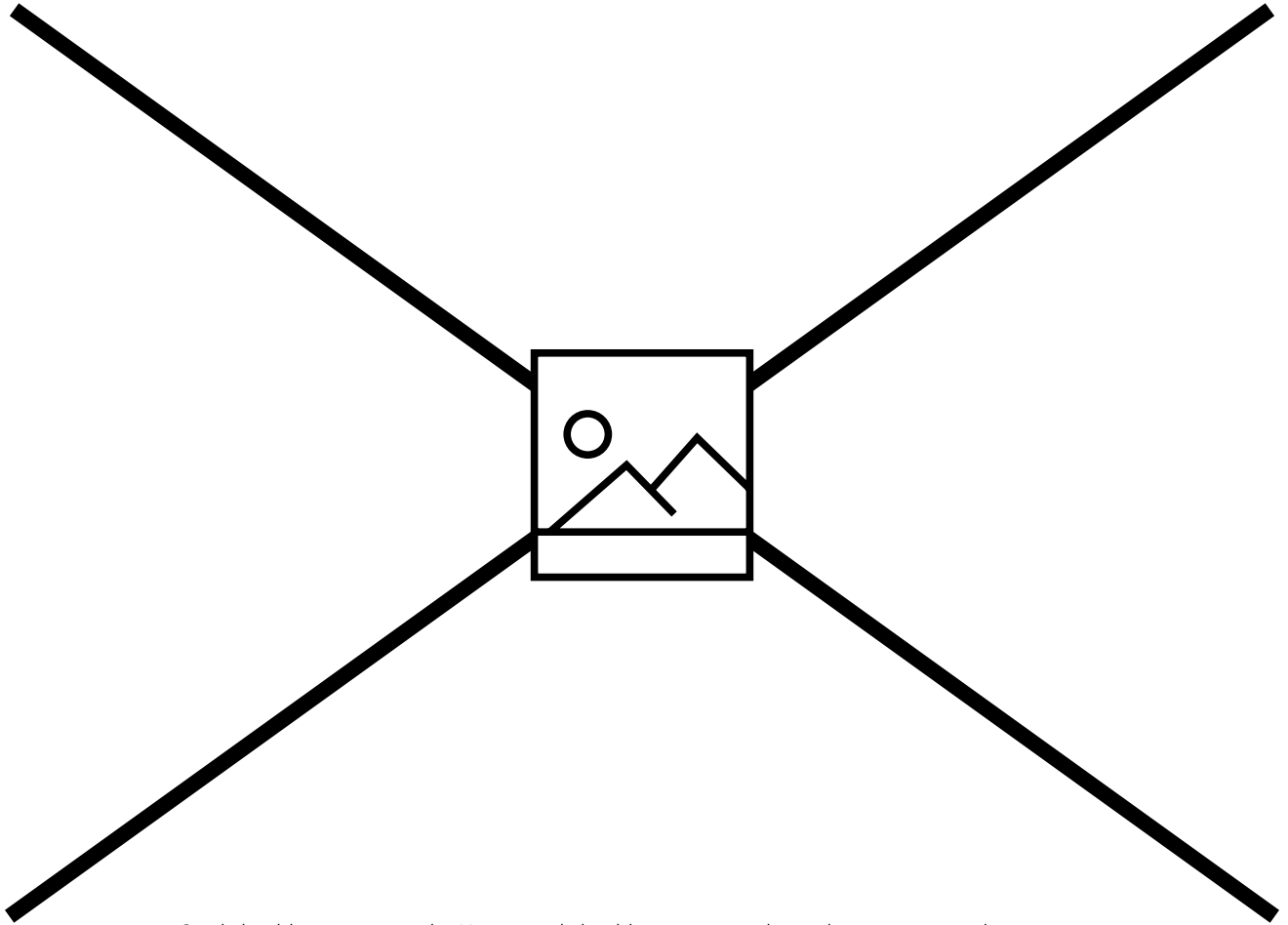
IN 1910 HAD HONG KONG SLECHTS 350.000 INWONERS, VANDAAG DE DAG ZIJN HET ER BIJNA 7,2 MILJOEN. HET GEMIDDELDE AANTAL INWONERS BEDRAAGT ONGEVEER 6.630 PER KM². IN WERKELIJKHEID VERSCHILT DE BEVOLKINGSDICHTHEID PER GEBIED ENORM. IN DE STEDELIJKE GEBIEDEN MET ZIJN WOLKENKRABBERS KAN DE BEVOLKINGSDICHTHEID OPLOPEN TOT ENKELE TIENDUIZENDEN INWONERS PER KM²! DE ENORME GROEI VAN DE STAD IS VOORAL TE DANKEN AAN VICTORIA HARBOUR, DE HAVEN DIE VAN DE STAD EEN BELANGRIJK HANDELSCENTRUM HEEFT GEMAAKT.

HONG KONG



Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.

1900

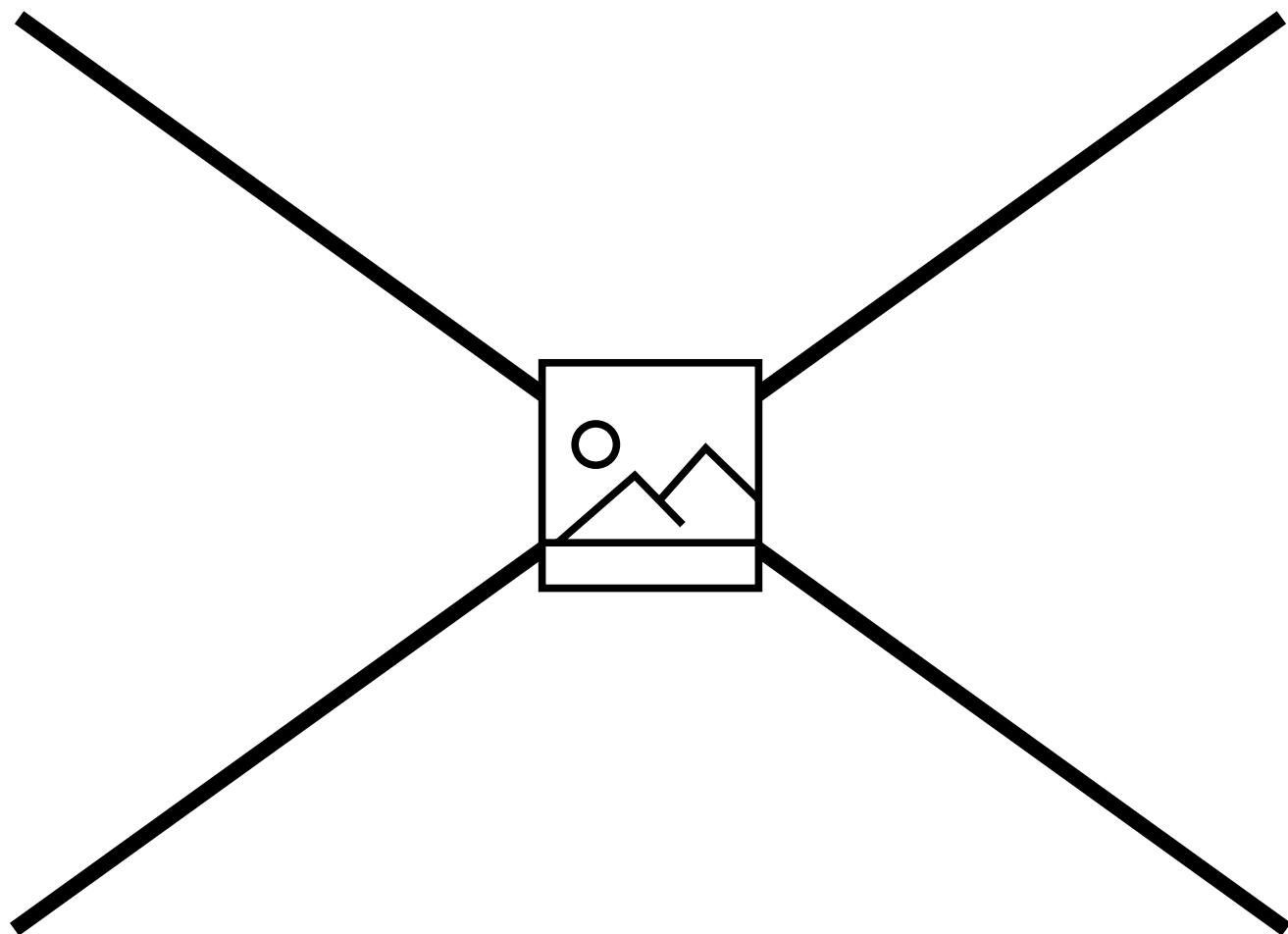


Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.

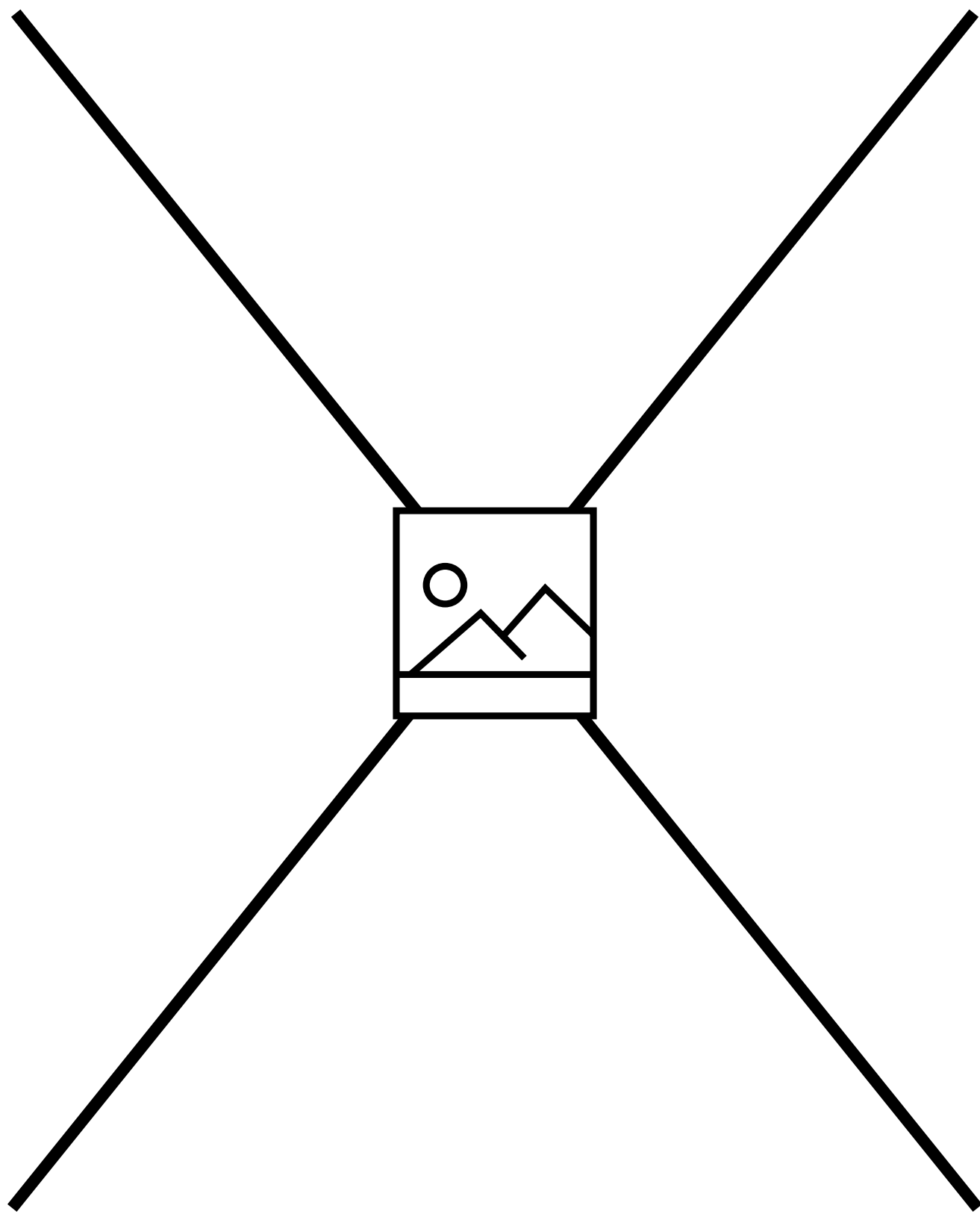
PARIJS WAS ROND 1900 AL EEN BIJZONDER WELVARENDE STAD. DIT UITTE ZICH VOORAL IN DE KUNST, MODE EN DE TYPISCHE PARIJSE ARCHITECTUUR. DIT EN HET UITGAANSLEVEN TROK MASSA'S TOERISTEN. IN 1900 WOONDEN ER AL **2,7 MILJOEN** MENSEN IN PARIJS, TEGENWOORDIG ZIJN DAT ER NOG ZO'N **2,25 MILJOEN**.

TUSSEN 1950 EN 1990 DAALDE DE BEVOLKING OMDAT VEEL MIDDENKLASSE GEZINNEN NAAR BUITENWIJKEN VERHUISDEN. SINDS HET BEGIN VAN DE 21E EEUW GROEIT DE BEVOLKING WEER, VOORNAMELIJK DANKZIJ JONGEREN.

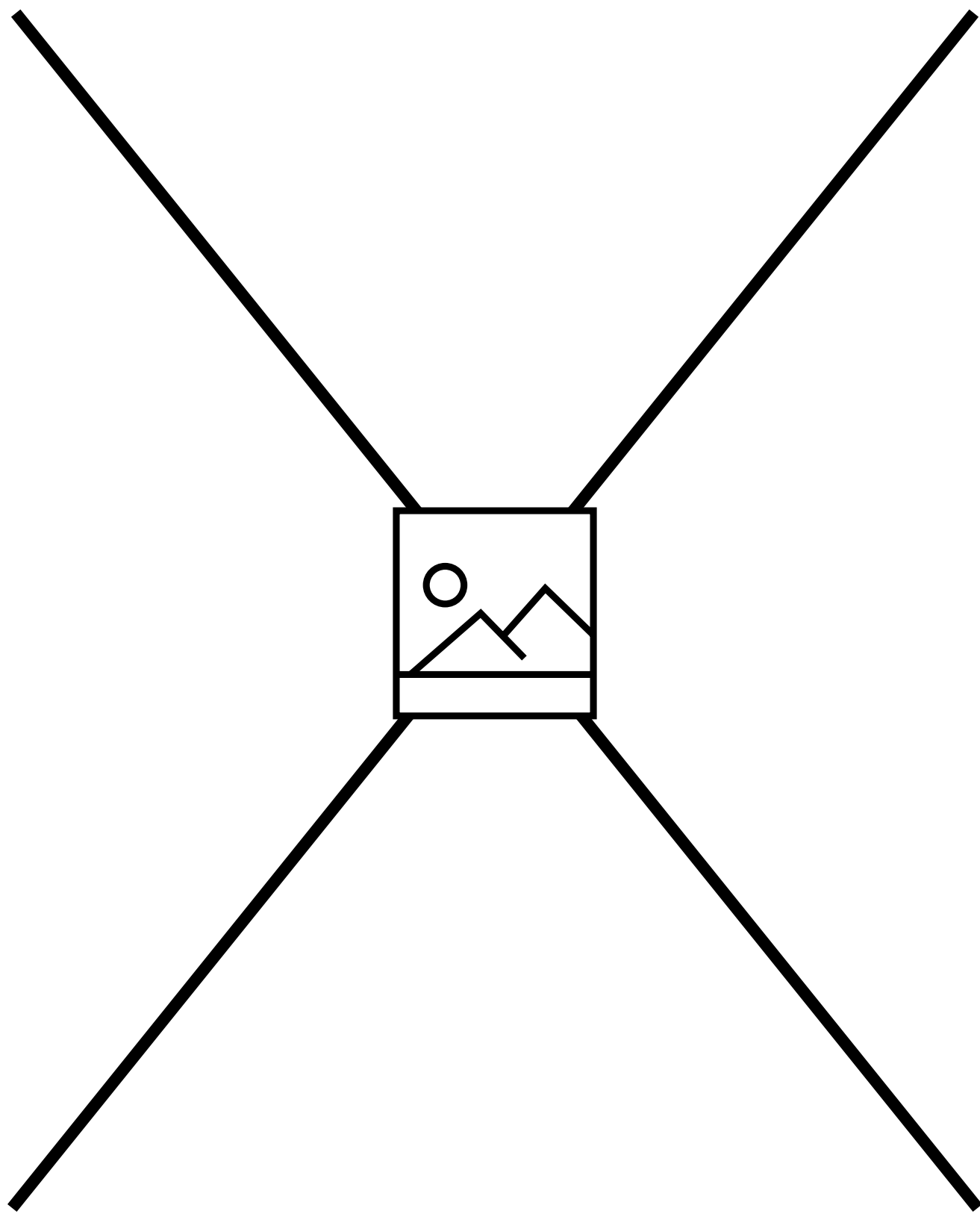
PARIJS



Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.

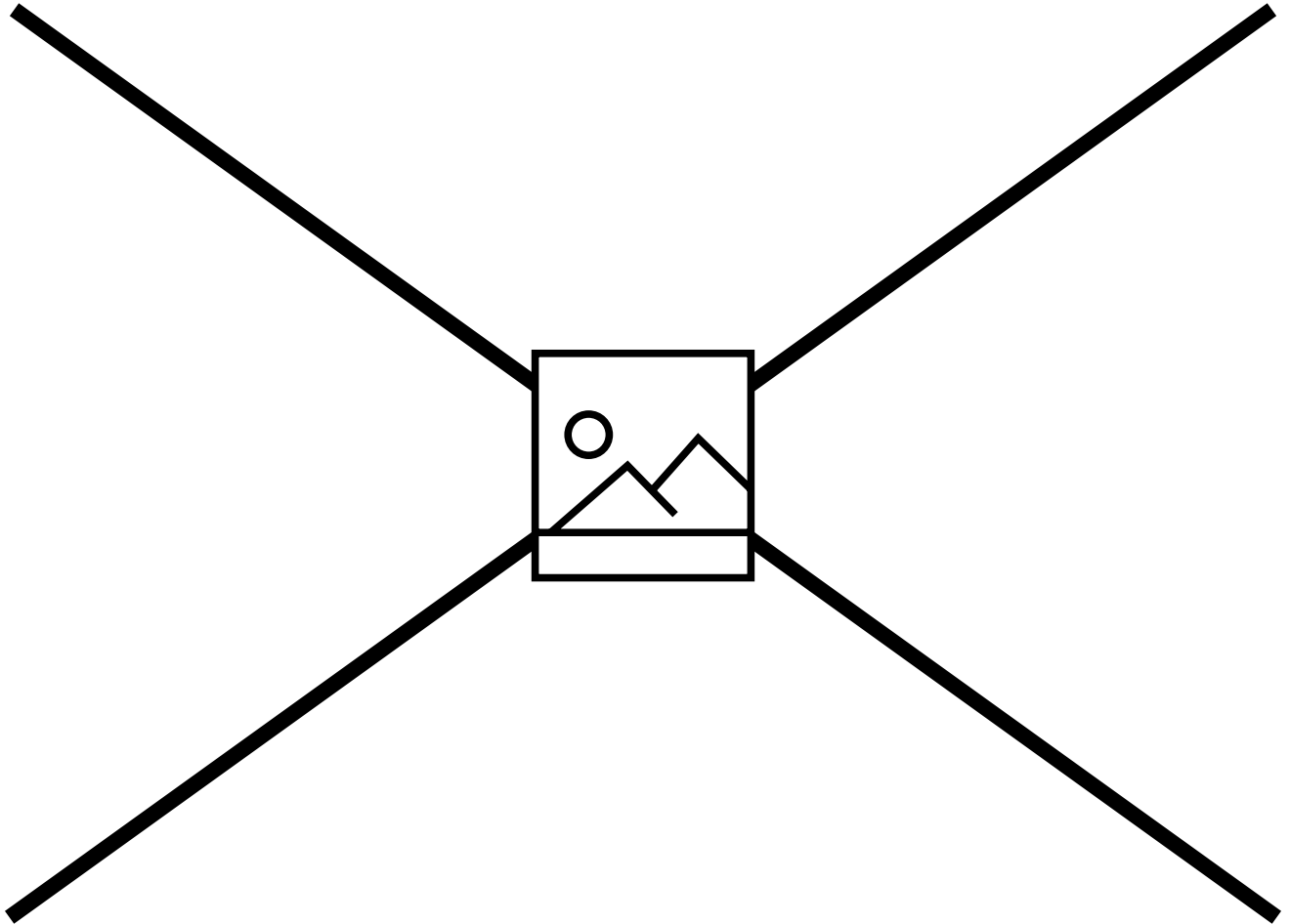


Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.



Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.

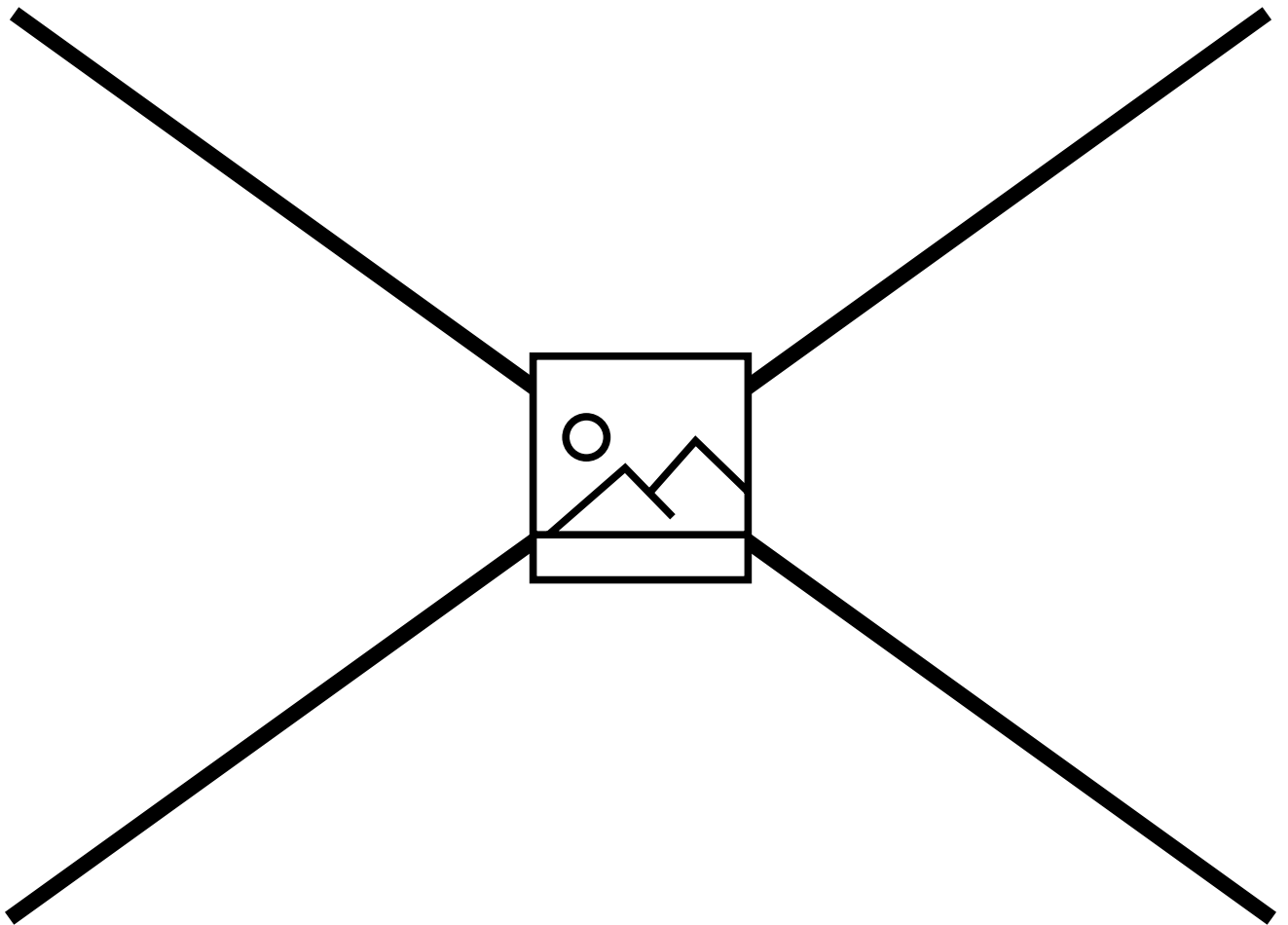
1910



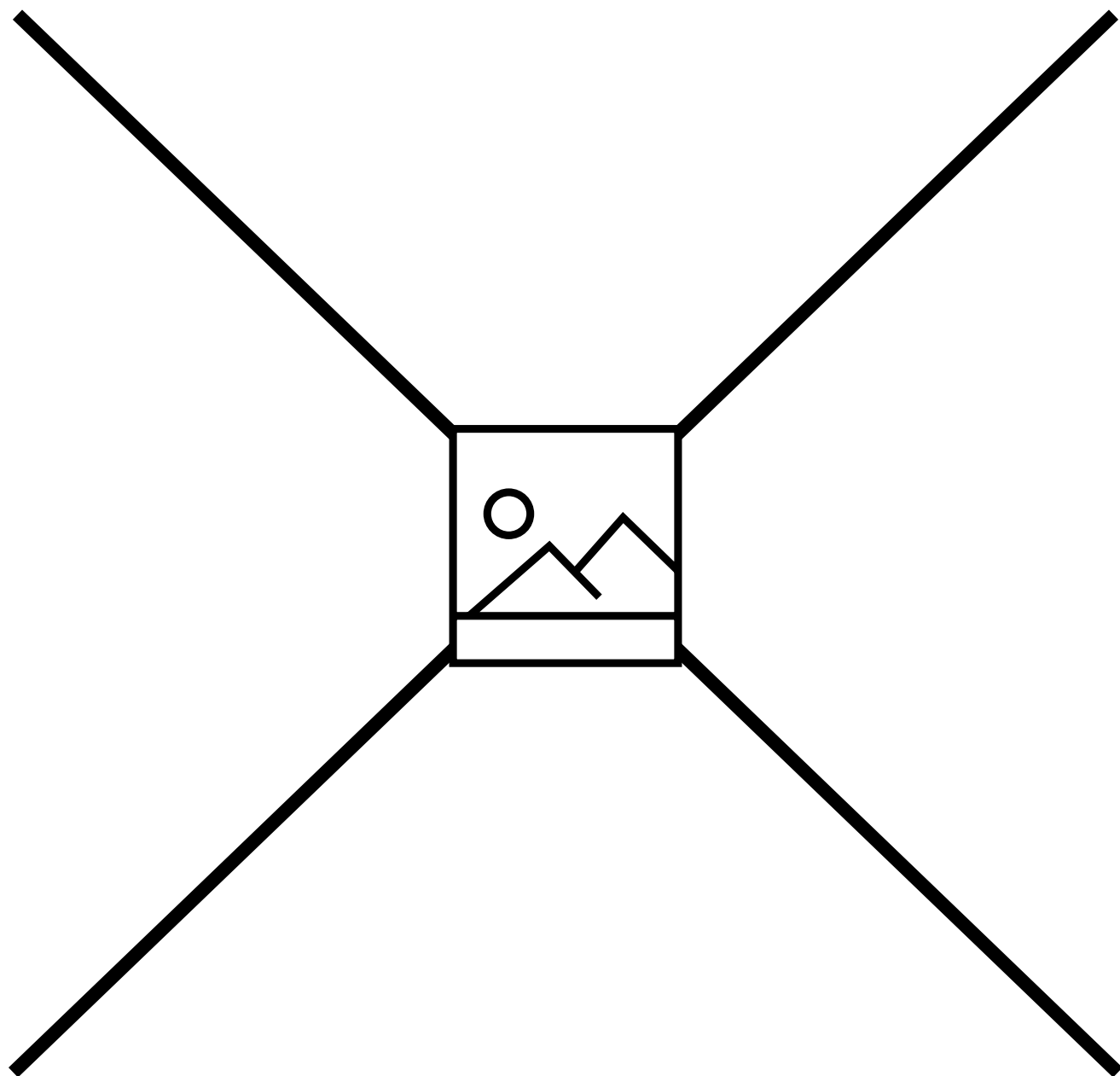
Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.

DE ARCHITECTONISCHE CULTUUR WAAR ROTTERDAM NU INTERNATIONAAL OM BEKEND STAAT, VINDT HAAR OORSPRONG IN DE TWINTIGSTE EEUW. DE AANLEG VAN NIEUWE HAVENS EN KADES ZORGDE VOOR ECONOMISCHE GROEI EN EEN TOENAME VAN DE STEDELIJKE BEVOLKING. TOEN AL DURFDE DE STAD RUIMTE TE GEVEN AAN ARCHITECTEN, ZOALS TE ZIEN BIJ DE BEKENDE VAN NELLE FABRIEK. NA HET BOMBARDEMENT IN 1940 MOEST DE BINNENSTAD WEER BIJNA VOLLEDIG WORDEN OPGEBOUWD. DIT GEBEURDE ONDER LEIDING VAN PRAGMATISCHE ARCHITECTEN, WAARBIJ RUIMTELIJKE KWANTITEIT ALTIJD VOOROP STOND. DE LAATSTE JAREN IS OPVALLENDE HOOGBOUW VERSCHENEN, OP EN ROND HET WILHELMINAPLEIN EN DE WILHELMINAPIER, WAARDOOR DE STAD DE BIJNAAM 'MANHATTAN AAN DE MAAS' HEEFT GEKREGEN. INMIDDELS WONEN ER BIJNA 620.000 MENSEN IN ROTTERDAM.

ROTTERDAM

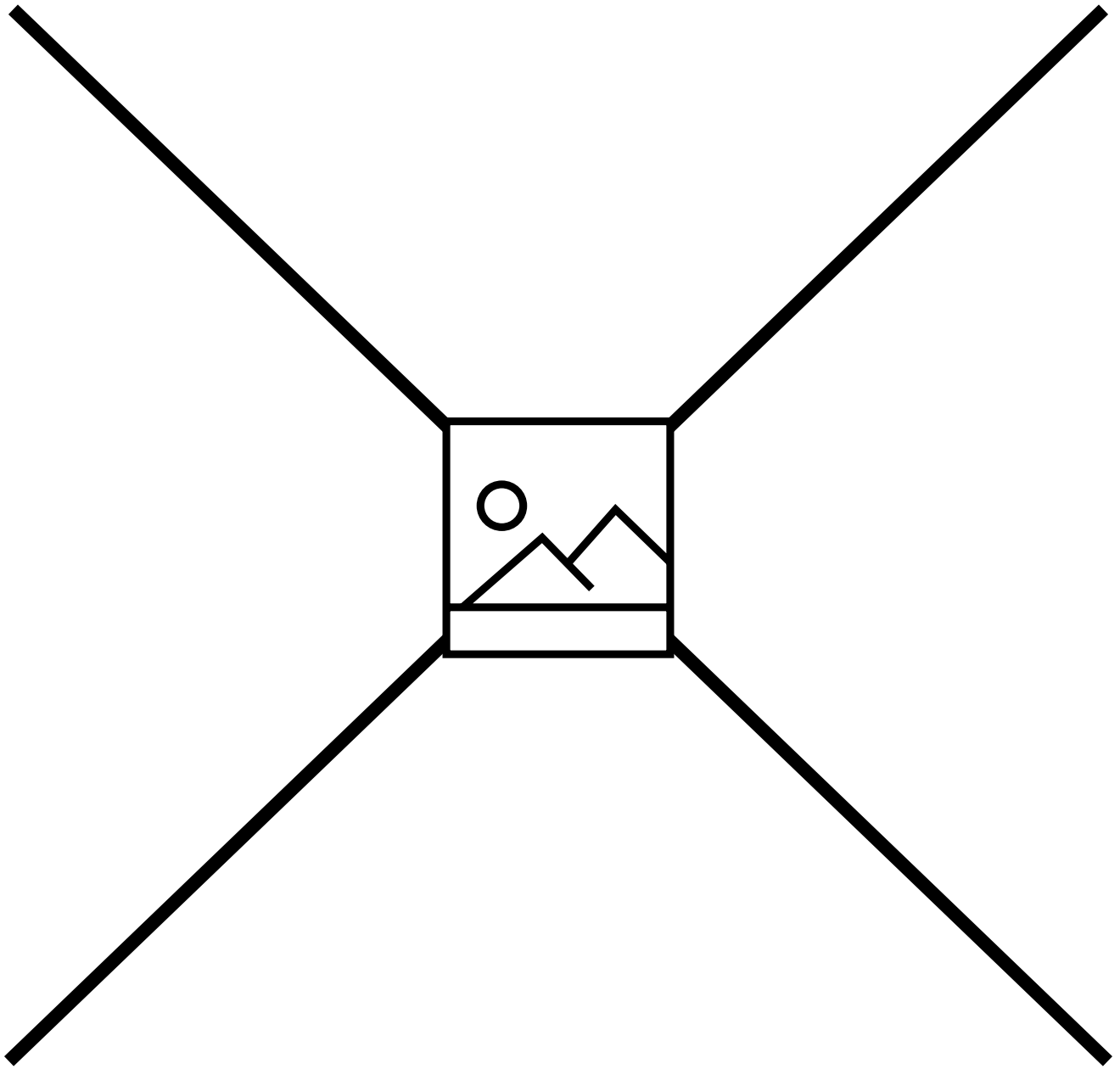


Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.



Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.

1935



Op dit beeld rust auteursrecht. Het originele beeld is terug te vinden in de printversie van het magazine.

NYC

DAT NEW YORK EEN MEGASTAD IS, KOMT VOORAL DOOR DE TALLOZE MIGRANTEN DIE VIA NEW YORK BINNENKWAMEN. VAAK TROKKEN ZE NIET VERDER HET LAND IN, MAAR BLEVEN IN NEW YORK WONEN. DOOR DEZE MIGRANTEN, DIE ALS ARBEIDERS GINGEN WERKEN, KWAM DE INDUSTRIE IN EEN VERSNELLING, WAARDOOR DE STAD WEER GROEIDE. MET ALS GEVOLG DAT ER NOG MEER MIGRANTEN KWAMEN. VANDAAG DE DAG WONEN ER ZO'N **8,5 MILJOEN** MENSEN, IN 1924 WAREN HET ER 'SLECHTS' **3 MILJOEN**. DOOR ZOVEEL CULTURELE DIVERSITEIT WORDEN ER MEER DAN **170 TALEN** GESPROKEN IN NEW YORK.



ILLUSTRATIE TZENKO

CV Prof. dr. Michael Voigtländer is hoofd van de afdeling financiële en vastgoedmarkten van het Institut der deutschen Wirtschaft in Keulen.

FLORERENDE NIEUWBOUW

Waarom zijn Duitsers het wonen in kleine en grote nieuwbouwwijken steeds meer gaan waarderen? Professor dr. Michael Voigtländer van het Institut der deutschen Wirtschaft in Keulen werpt zijn licht op deze ontwikkeling.

IN 2009 BEREIKTEN de bouwactiviteiten in Duitsland met slechts 140.000 woningen een absoluut dieptepunt. Vanwege de ongunstige demografische ontwikkeling, had het er alle schijn van dat deze trend zich zou voortzetten. Maar anno 2015 ziet het plaatje er heel anders uit.

Sinds 2010 heeft Duitsland te maken met een stijgende immigratie. Hierdoor is er vooral in de grote steden sprake van een sterke bevolkingsgroei, afkomstig uit zowel buiten- als binnenland. De redenen hiervoor zijn evident: de verbeterde werkgelegenheid, goede opleidingskansen en een sterke infrastructuur. En niet in de laatste plaats: korte afstanden, wat erg waardevol is in een maatschappij die onder een steeds grotere tijdsdruk leeft. In de Duitse steden zijn de afstanden om elkaar op te zoeken relatief kort, zodat je in je overvolle agenda weinig tijd kwijt bent met reizen.

Alleen al in Berlijn groeit de bevolking jaarlijks met 40.000 mensen. Om deze groei aan te kunnen, heeft de hoofdstad

volgens de berekeningen van IW Keulen (Institut der deutschen Wirtschaft Köln – red.) jaarlijks meer dan 15.000 nieuwbouwwoningen nodig. In heel Duitsland moeten per jaar minimaal 225.000 nieuwe woningen worden gebouwd. De behoeften van bewoners zijn in de afgelopen decennia drastisch veranderd. In de jaren zestig tot de jaren negentig werden veel huizen en appartementen gebouwd voor gezinnen. Tegenwoordig neemt het aantal twee- en eenpersoonshuishoudens juist toe.

Ook om kwalitatieve redenen is er meer vraag naar nieuwbouw dan ooit. Hoge energie-efficiëntienormen worden vaak alleen in nieuwbouwhuizen op rendabele wijze gerealiseerd, terwijl in de bestaan-

“DE BEHOEFTE VAN
BEWONERS ZIJN IN DE
AFGELOPEN DECENNIA
DRASTISCH VERANDERD”

de woningvoorraad energiezuinige huizen uitzonderlijk zijn.

In nieuwbouwwoningen wordt bovendien de toegankelijkheid goedkoper en eenvoudiger bewerkstelligd. De gemiddelde leeftijd van kopers neemt namelijk toe en veel mensen willen tot op hoge leeftijd in hun eigen woning blijven. Zeker in woningen uit de zestiger en zeventiger jaren kunnen vaak geen rolstoelvriendelijke badkamers en deurbreedtes worden aangelegd, en liften ontbreken meestal. Bij deze huizen zijn de moderniseringskosten vaak buitensporig hoog, terwijl die toegankelijkheid bij nieuwbouwwoningen juist eenvoudig is te realiseren.

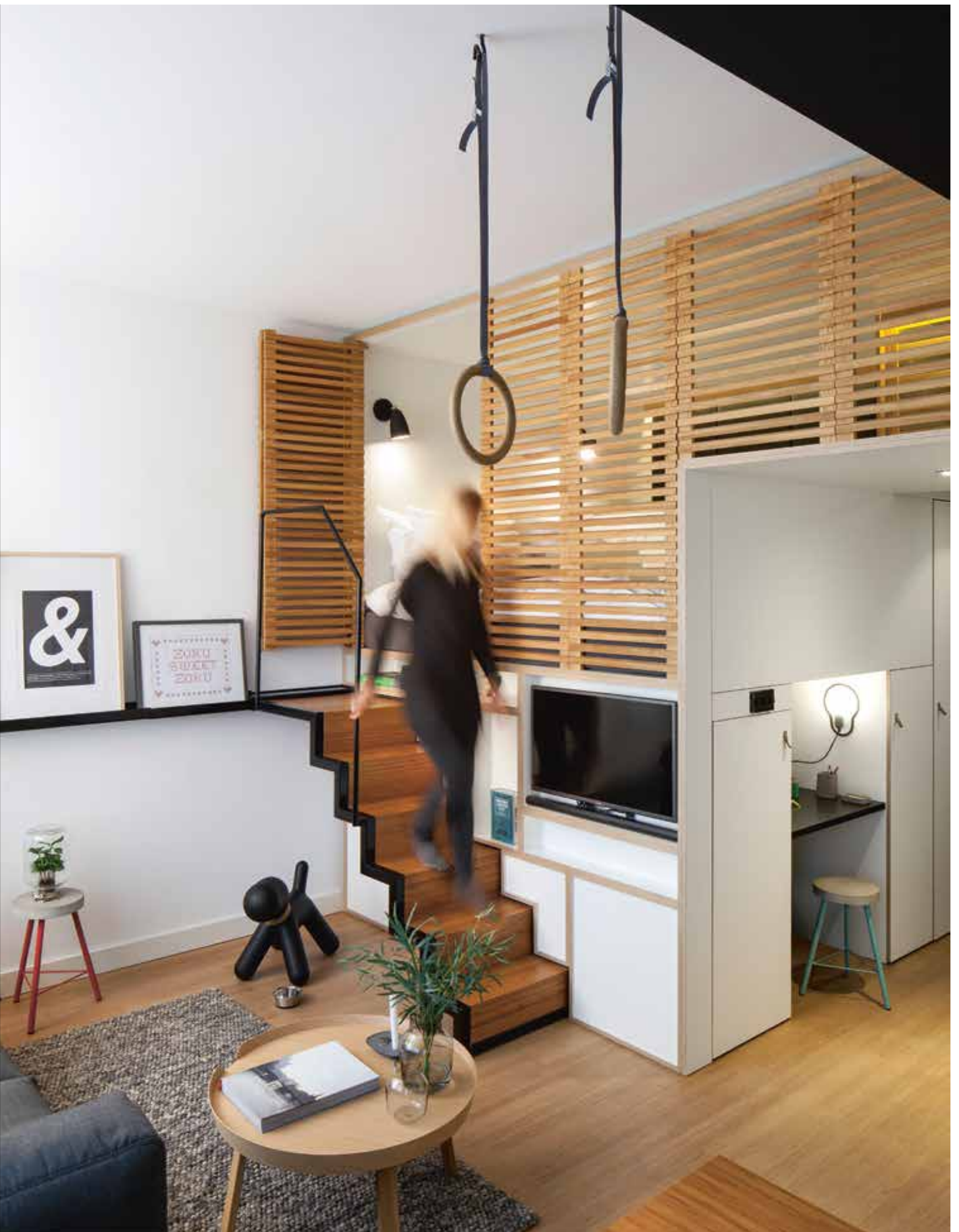
Grotere nieuwbouwprojecten hebben nog een bijkomend voordeel: personen met een vergelijkbare achtergrond worden burens. Zo ontstaat er sneller en makkelijker contact en dat bevordert de sociale cohesie. Redenen genoeg dus waarom nieuwbouw vooral in de florerende grote steden in Duitsland weer zo populair is.

Prof. dr. Michael Voigtländer
 @mvoigtlaender



HOE FIJN IS KLEIN?

Heel lang was de trend 'royaal wonen': hoe ruimer, hoe beter.
Maar het kleine wonen rukt op, vooral in de steden. Jonge
stedelingen kiezen voor compact, betaalbaar en centraal gelegen.
Een trend met voordelen, maar ook met schaduwkanten.



“STEDELINGEN WILLEN GENOEGEN NEMEN MET MINDER RUIMTE, MAAR DAN MOETEN DE LOCATIE EN KWALITEIT WÉL TOP ZIJN”

KLEINER WONEN is een trend die wereldwijd gaande is. Het wonen blijkt klein en nóg kleiner te kunnen. In New York worden in het kader van de ontwerpwedstrijd 'adAPT NY City' woningen gebouwd vanaf 23 vierkante meter. Maar dat is nog lang niet de ondergrens. In Seoul werden dit jaar in het Song-Pa Micro Housing-project acht micro-appartementen (van elk elf vierkante meter) opgeleverd, compleet met flexibele schuifwanden. Het Londense architectenbureau Horden Cherry Lee produceerde samen met studenten van de TU München in 2001 al de 'm-ch', een woning

van zeven (!) vierkante meter, bedoeld voor studenten, zakenlui, sporters en 'weekenders'.

Uiteraard zijn dit extreme voorbeelden, maar ook in landen als Nederland, Duitsland en Frankrijk rukt het compacte wonen op. Klein wonen in deze landen bevindt zich (zie ook het kader over de situatie in Frankrijk) ruwweg in de range tussen 19 en 50 vierkante meter. Daarbij worden de kleinste woningen in Duitsland opgeleverd: eenkamerwoningen die van alle comfort zijn voorzien en grotendeels gemeubileerd worden opgeleverd. In Nederland en Frankrijk gaat het vaker om tweekamerappartementen; de eenkamerwoningen zijn hier meer het domein van studenten en ze zijn vaak in de bestaande woningvoorraad te vinden. Een verband dat overal opgaat: hoe gewilder de stad, hoe kleiner de woningen en hoe meer er daarvan nieuw worden gebouwd.



**GUILLAUME NOUGARET ET
MARIE-THÉRÈSE PONTIER, BEIDEN LERAAR**

“Wij wonen al tien jaar in een bescheiden appartement van 26 m² in het 20e arrondissement van Parijs. Per openbaar vervoer is elke plek in de stad in hooguit twintig minuten te bereiken. Het Bois de Vincennes, winkels, markten, culturele en recreatieve voorzieningen: ze liggen om de hoek. Redenen genoeg om beslist niet naar een buitenwijk van Parijs te verhuizen, waar we voor hetzelfde geld een heel wat groter appartement zouden kunnen krijgen. We kijken met vol vertrouwen uit naar de komst van een kind in onze kleine tweekamerwoning. Een mooie gelegenheid om eens goed op te ruimen en een slaapbank aan te schaffen.”

TIPTOP OPGELEVERD

De nieuwbouwprojecten met kleine tot zeer kleine woningen zijn het antwoord op het toenemende aantal twee- en vooral eenpersoonshuishoudens in steden. Zo is 'AdAPT' geënt op de verdere groei van de bevolking van New York met nog 600.000 inwoners tot 2030. De groei betreft voornamelijk kleine huishoudens; in Manhattan woont straks bijna de helft van de inwoners alleen.

Overal ter wereld neemt de populariteit van steden toe en dat betekent dat steeds meer huishoudens op dezelfde vierkante meters binnenstedelijke grond moeten worden gehuisvest. Want ook dat is duidelijk: stedelingen willen wel genoeg nemen met minder ruimte, maar dan moeten de locatie en kwaliteit wél top zijn. Dus dichtbij de stedelijke voorzieningen en met goed openbaar vervoer in de directe nabijheid.

Deze trend komt duidelijk naar voren uit het onderzoek



FOTO'S: KITOKU STUDIO PARIS

Woningmarkten in perspectief, dat BPD in 2011 voor het eerst publiceerde in de drie kernlanden waar BPD actief is als gebieds- en projectontwikkelaar: Duitsland, Frankrijk en Nederland. Het leverde een uitgebreid overzicht op van overeenkomsten en verschillen, met bijzondere aandacht voor het functioneren van 22 sterke Noordwest-Europese stedelijke regio's. In de meest recente versie uit 2014 blijkt dat met name in Duitsland de stijging van bouw- en grondkosten door de consument wordt gecompenseerd met een kleiner appartement. Op andere aspecten worden echter geen concessies gedaan: appartementen moeten, hoe klein ook, tiptop worden opgeleverd.

FOCUS OP EENKAMERWONING

Vanuit de hoek van de investeerders wordt de groeiende belangstelling voor klein tot zeer klein wonen ook

(h)erkend. Volgens Dick Hasselbring, CEO van beleggingsmaatschappij Hamburg Trust, is hier sprake van een duidelijke trend. Zijn onderneming verwierf het afgelopen jaar twee projecten in dit marktsegment: 'Neue Hühnerposten' in Hamburg en 'Little East' in Frankfurt am Main. Het zijn omvangrijke projecten, met respectievelijk 353 en 272 één- en tweekamerwoningen. Hasselbring concludeert dat deze ontwikkeling door verschillende factoren wordt gevoed: "We zien dat de betaalbaarheid van het wonen in de steden in algemene zin steeds meer een issue wordt. Met BPD hebben wij bijvoorbeeld eerder een project in Hamburg gerealiseerd van twee- tot en met vijfkamerwoningen, maar we zien dat de vraag naar de grotere appartementen echt afneemt."

Naast de mensen die permanent in de stad wonen – bijvoorbeeld als student beginnen en er willen blijven –



WERNER AISSLINGER EN CHRISTIAN FRIEDRICH BEDACHTEN DE MOBIELE LOFT OM TE ONTSPANNEN, WERKEN EN LEVEN, MET EEN SLIM MODULAIR SYSTEEM OM DE BEPERKTE RUIMTE OPTIMAAL TE BENUTTEN. [LOFTCUBE.NET](https://www.loftcube.net).



“STEDEN MOETEN MEER PARKEN EN AANTREKKELIJKE OPENBARE RUIMTE AANLEGGEN, OM ZO HET GEBREK AAN BINNENRUIMTE IN DE WONINGEN ZELF TE COMPENSEREN”

signaleert Hasselbring een trend van ‘tijdelijke’ bewoners. Dit speelt vooral in de zeven grootste steden van Duitsland: “Steden worden in toenemende mate ook het domein van mensen die daar niet de hele week hoeven te zijn: pendelaars, arbeidsnomaden. Zij komen van buiten

maar willen graag in het centrum van de stad wonen. De focus bij hen ligt vooral op de eenkamerwoning.”

Die eenkamerwoning heeft bij genoemde projecten in Hamburg en Frankfurt een oppervlakte van 19 tot 21 vierkante meter, is volledig gestoffeerd en gemeubileerd (bed en matras, kast, tafel met twee stoelen) en heeft vloerverwarming. De keuken is compleet uitgevoerd met Duitse merken. Het zijn huurwoningen die voor een minimale periode van zes maanden in de markt worden gezet. De belangstelling voor dit nicheproduct is groot, geeft Hasselbring aan. “In Frankfurt hebben we driekwart van de woningen voor een periode van tien jaar aan spoorwegmaatschappij de Deutsche Bahn verhuurd. In andere steden zien we een vergelijkbare belangstelling van grote bedrijven. Zij zoeken naar goede huisvestingsmogelijkheden voor hun medewerkers. De grote Duitse steden kunnen zich daarmee onderscheiden als interessante vestigingsmilieus.”

Opvallend is dat het aantal parkeerplaatsen bij deze woongebouwen relatief beperkt is. De Hamburg Trust-CEO hierover: “We zien dat bewoners hier liever een auto huren of gebruik maken van het openbaar vervoer. Daarom is de locatie ook van belang. In Hamburg bevindt ons project zich zeshonderd meter van het centraal station. Wie heeft er dan nog een auto nodig? Het is een trend die ook in andere stedelijke woonmilieus waarneembaar is. Zelfs in gebieden als Europa Garten in Frankfurt neemt het autobezit af.”

BEHOEFTE AAN GROEN

Stedelijke huishoudens zijn ermee geholpen, ontwikkelaars en beleggers zien goede kansen, gemeenten zien hun inwoneraantal verder stijgen - klein wonen lijkt alleen maar voordelen te hebben. Toch zijn er ook schaduwkanten aan het schijnbare succesverhaal. Zo hoeft klein zeker niet altijd gelijk te staan aan betaal-



TOM GUGGER,
WEBONTWIKKELAAR IN KEULEN

“Ik heb een nieuwbouwappartement van 54 m² in het BPD-project Süd.Flügel, het wordt in 2016 opgeleverd. Ik ken de plek goed, omdat ik al in de straat woon waar het project wordt gebouwd. Momenteel woon ik op 30 m², dus ik heb al enige ervaring met klein wonen opgedaan. Spullen weggooien is er niet bij wanneer ik ga verhuizen; ik neem niets mee, koop alles nieuw. Ik pendel nu nog heen en weer naar mijn andere huis, in Oostenrijk. Ongeveer een jaar heb ik naar een nieuwe woning gezocht. Bestaande bouw zag ik niet zitten, een huurwoning evenmin: de huurprijzen in de stad stijgen alleen maar. Toen kwam dit project langs. Ik had misschien liever iets meer ruimte gehad, maar deze woning heeft een groot voordeel: een ligging op het zuiden met een mooi terras en vrij uitzicht op een groengebied. De plek in de stad is voor mij ideaal; er is genoeg ruimte om even te joggen en het is dichtbij het openbaar vervoer. Mijn auto heb ik inmiddels zelfs weggegeven, ik doe alles met de trein.”



baar, integendeel. De 55 eerder genoemde microwoningen in New York worden voor een deel in de *affordable housing* categorie aangeboden, met huurprijzen tussen 914 en 1.870 dollar per maand. De rest gaat weg tegen marktprijzen en dan geldt in New York: *the sky is the limit*. Daarmee zetten de eenkamerwoningen de prijzen in deze stad eerder verder onder druk dan dat ze zorgen voor een afkoeling van de oververhitte markt. Een ander nadelig aspect dat minder vaak wordt belicht, is de behoefte aan groen en ruimte in de directe nabijheid. Mensen die klein wonen, willen die ruimte dus elders wél. Steden moeten daardoor meer parken en aantrekkelijke openbare ruimte aanleggen, om zo het gebrek aan binnenruimte in de woningen zelf te compenseren. In die zin zijn er grenzen aan de mate waarin steden hun ruimtegebruik kunnen 'intensiveren' en woningen kunnen toevoegen: er moet ruimte blijven om te ademen. Dat geldt ook voor de mobiliteit: steden die veel kleine huishoudens aan hun stad willen toevoegen,



BETAALBAAR WONEN IN NEDERLAND

Betaalbaar stedelijk wonen is ook in Nederland een belangrijk issue. Bij het project Oostpoort Oost spelen ontwikkelaar BPD en de gemeente actief in op de groeiende vraag naar betaalbare woningen voor starters op de woningmarkt. De twaalf studio's hebben een omvang van circa 35 m² en beschikken over een ingerichte keuken en badkamer, vloerverwarming, videofooninstallatie en glasvezelaansluiting. Met het project wordt gericht ingezet op Amsterdammers met een inkomen tot € 42.000, die willen doorstromen van een huurwoning naar een eerste koopwoning.



MAQUETTE PARIJS. FOTO:
KITOKU STUDIO PARIS

'HABITER PETIT' IN FRANKRIJK

Begin van deze eeuw explodeerden de huizenprijzen in Frankrijk. Sindsdien leeft het thema van klein(er) wonen hier nog steeds. Ook in Frankrijk neemt het aantal kleinere huishoudens de laatste jaren snel toe. Het aandeel van een- en tweepersoonshuishoudens bedraagt in de steden met meer dan één miljoen inwoners (Parijs, Lyon, Marseille en Lille) inmiddels 66 procent. Zij zoeken met name een- en tweekamer

woningen, vooral aan het begin van hun stedelijke wooncarrière. In de totale Franse woningmarkt zijn die kleine woningen niet bepaald oververtegenwoordigd (19 procent), maar in de steden is dat beeld anders. Parijs loopt - uiteraard - voorop: 55 procent van de bestaande woningvoorraad bestaat hier uit een- en tweekamerwoningen. In de middelgrote en grote (andere) steden gaat het om een kwart tot een

derde van de voorraad. Franse vastgoedontwikkelaars spelen actief in op deze trend. Van de nieuw verkochte woningen maakt inmiddels 40 procent deel uit van het kleine segment. Van een trend in het aanbieden van echt kleine woningen, zoals in New York, lijkt nog geen sprake; de oppervlaktes beginnen bij 40 m² voor een tweekamerwoning. Op de vraag of hiermee gezinnen het steeds moeilijker krijgen om

zich in de binnensteden te vestigen, is een genuanceerd antwoord op zijn plaats. Aan de ene kant wel, omdat kleinere woningen makkelijker verkoopbaar blijken en grotere woningen steeds vaker opgedeeld worden in kleinere. Maar aan de andere kant ook niet, omdat jonge gezinnen op zoek zijn naar een betaalbaar huis en daarom genoeg nemen met minder ruimte.

“BELANGRIJKSTE VRAAG ZAL WORDEN OF DE STEDEN DE GROEI VAN DE BEVOLKING OP EEN GOEDE MANIER KUNNEN ACCOMMODEREN”

moeten over een excellent openbaar vervoersysteem beschikken. Voor parkeren is namelijk vaak geen plek of het is schreeuwend duur: bewoners zijn gedwongen zich met openbaar vervoer te verplaatsen. En weinig ruimte mag dan sexy zijn voor stedelijke pendelaars die af en toe in hun woning komen crashen, maar voor mensen die geen andere keuze hebben, is het plezier een stuk minder.

LAWAAI VAN ANDEREN

Maar ook dichterbij huis is ruimte soms een probleem. Uit onderzoek van de Royal Institute of British Architects (RIBA) blijkt dat gebrek aan ruimte de hoofdergernis is die mensen ervaren in hun woning. 47 procent zegt dat er niet genoeg ruimte is voor het meubilair, 57 procent klaagt over een gebrek aan opbergruimte en 28 procent lijdt onder het feit dat men niet kan ontsnappen aan het lawaai van anderen. De president van de Riba, Angela Brady, riep de Engelse ontwikkelaars dan ook op om “niet opnieuw een hele generatie povere woningen zonder daglicht en voldoende ruimte” op te leveren. Ook uit de hoek van de wetenschap klinken waarschuwend geluiden. Psychologen die reageren op de bouw van de micro-appartementen in New York wijzen erop dat deze woonvorm wellicht nog aanvaardbaar is voor jonge alleenstaanden, maar voor stellen met één of meerdere kinderen kan het tot een serieus gebrek aan privacy leiden, met daaraan verwante moeilijkheden (bijvoorbeeld leerproblemen).

De komende jaren zal de ontwikkeling van kleine woningen echter nog een verdere vlucht nemen. De trek naar de stad en het groeiend aantal kleine huishoudens is daar met name debet aan. Architecten en andere ontwerpers tonen zich creatief in de ontwikkeling van allerlei nieuwe concepten, vaak inclusief

(inklapbaar) meubilair. Ook overheden en ontwikkelaars zien kansen. Belangrijkste vraag zal worden of de steden de groei van de bevolking op een goede manier kunnen accommoderen. Kleine, in de fabriek gemaakte microwoningen op elkaar stapelen is niet zo moeilijk. Of daarmee ook aantrekkelijke, leefbare woonmilieus in de stad ontstaan, is een tweede. Ze zijn zeker niet bedoeld voor alle huishoudens die in de stad een goed onderkomen zoeken, zoveel is duidelijk. Uit een recent onderzoek in Nederland blijkt dat steeds meer bewoners in de stad blijven wonen. En op enig moment groeien zij uit hun micro-appartement. Dan moet de volgende stap in de stedelijke ‘woningladder’ ook aanwezig zijn, anders verlaten zij de stad alsnog. Voor gemeenten en ontwikkelaars dus een schone taak om een zo compleet mogelijk woningaanbod te realiseren.



HIGHLIGHTS

Gebrek aan ruimte is de hoofdergernis die mensen ervaren in hun woning.



Een nadelig aspect van klein wonen is de behoefte aan groen en ruimte in de directe nabijheid.



Architecten en andere ontwerpers tonen zich creatief in de ontwikkeling van allerlei nieuwe concepten, vaak inclusief (inklapbaar) meubilair.

FACTS & FIGURES OVER BPD



omzet in 2014	aantal verkochte woningen in 2014	woningen verkocht de afgelopen 10 jaar	woningen verkocht sinds oprichting	woningen in portefeuille	medewerkers
miljard	ruim	ruim	meer dan	ruim	meer dan
€ 1,3	7.800	90.000	310.000	75.000	800

BPD IS ÉÉN VAN DE GROOTSTE gebiedsontwikkelaars van Europa. Onze onderneming is werkzaam in Nederland, Frankrijk en Duitsland en realiseerde de woningen en woonwijken van meer dan een miljoen Europeanen. In Nederland en Duitsland is het bekend onder de naam BPD, in Frankrijk als BPD Marignan.

De grootte en complexiteit van de gebieden die BPD ontwikkelt, verschillen enorm. BPD is, met name in Nederland, verantwoordelijk voor uitbreidingswijken met soms duizenden woningen maar ook voor appartementencomplexen in München. Voor de nieuwste villa's in Nice en voor de kavel in de Amsterdamse binnenstad die slechts plaats biedt aan enkele huizen. In die zin zijn de werkerreinen van BPD heel groot én heel klein, en is het bedrijf project- en gebiedsontwikkelaar ineen.

LIVING ENVIRONMENTS

BPD wil een bijdrage leveren aan de verwezenlijking van 'living environments', leefomgevingen die ook zelf leven. Die rust bieden maar ook activiteiten op straat aanmoedigen en waarin bewoners met veel plezier wonen en samen wonen. BPD maakt zich sterk voor de kwaliteit van de gebouwde omgeving waarbij nauwgezet aandacht wordt besteed aan alles wat het woonplezier beïnvloedt. Van de inrichting van de openbare ruimtes tot en met de groenvoorzieningen. Van de architectonische afwisseling en harmonie tot en met de veiligheid en bereikbaarheid.

GEBIEDSREGISSEUR

Bij het ontwerpen en ontwikkelen van nieuwe woonwijken komt veel kijken en meekijken. Vrijwel altijd zijn er tal van partijen bij betrokken, waaronder (lokale) overheden, stedenbouwkundigen, architecten en bouwondernemingen. Dankzij haar organiserend vermogen speelt BPD in de ontwikkelingsprocessen, die vaak jaren duren, niet zelden de rol van initiator en regisseur. Als het mogelijk is koesteren we in de nieuwe wijken wat al bestond. Bouwen is voortbouwen, in een nieuwe woonwijk mogen het heden en het verleden voelbaar zijn.

REGIOKANTOREN

Dé Europese woningmarkt bestaat niet en zelfs binnen Nederland, Frankrijk en Duitsland komen grote regionale verschillen voor. In een Nederlandse provinciestad kan grote behoefte bestaan aan eengezinswoningen met een tuin op het zuiden, terwijl in Hamburg of Lyon vooral luxueuze appartementen in trek zijn, zeker als ze uitzicht bieden op de Elbe of de Rhône. Met tientallen regionale kantoren, verspreid over de drie landen, staat BPD middenin de lokale huizenmarkten en ontsnapt geen wootrend aan de aandacht.

GEBOREN IN NEDERLAND, GROOT GEWORDEN IN EUROPA

BPD is opgericht in 1946 door een aantal Nederlandse gemeenten. In de jaren van grote woningnood zorgden we voor fondsen om de bouw van betaalbare huizen mogelijk te maken. Die aanpak voorzag in een grote behoefte en vandaag staan er in Nederland bijna 310.00 huizen die met steun van onze onderneming zijn gerealiseerd. Inmiddels is BPD uitgegroeid tot een vooraanstaande project- en gebiedsontwikkelaar met bijna 30 vestigingen in Europa. Elk jaar worden er vele duizenden koop- en huurhuizen opgeleverd die met onze hulp zijn gerealiseerd. Sinds 2006 maakt BPD deel uit van de Rabo Vastgoedgroep, een volle dochter van de Rabobank. Dat geeft de rust en ruimte om voor onze onderneming om ons te concentreren op ons vakgebied: het creëren realiseren van 'living environments', waarin het goed wonen en leven is.

ONLINE

-  bpdeurope.com
 -  bpd.nl
 -  bpd-marignan.fr
 -  bpd-de.de
-

BPD EUROPE BV

Westerdorpstraat 66
3871 AZ Hoevelaken,
Nederland

T +31 (0)33 253 97 00
 www.bpdeurope.com
 MANAGING BOARD
 - Walter de Boer, *CEO*
 - Hayo Doornink, *COO*
 - Carl-Jan Kreikamp, *CFO*

NEDERLAND**BPD ONTWIKKELING BV**

HOOFDKANTOOR
Westerdorpstraat 66
3871 AZ Hoevelaken

T +31 (0)33 253 97 00
 www.bpd.nl
 ontwikkeling@bpd.nl
 Walter de Boer, *CEO*

REGIOKANTOREN**NEDERLAND****MIDDEN**

De Brand 30
 3823 LK Amersfoort
 T +31 (0)33 453 41 11
 www.bpd.nl
 ontwikkeling.amersfoort@bpd.nl
 Eric van Winsen, *regiodirecteur*

NOORD-OOST

Grote Voort 223
 8041 BK Zwolle
 T +31 (0)38 425 44 40
 ontwikkeling.zwolle@bpd.nl
 Frans Holleman, *regiodirecteur*

NOORD-WEST

Leidsevaart 588
 2014 HT Haarlem
 T +31 (0)23 530 66 03
 ontwikkeling.haarlem@bpd.nl
 Harm Janssen, *regiodirecteur*

ZUID

Kronehoefstraat 72
 5622 AC Eindhoven
 T +31 (0)40 265 98 59
 ontwikkeling.zuid@bpd.nl
 Carl Smeets, *regiodirecteur*

ZUID-WEST

Poortweg 2
 2612 PA Delft
 T +31 (0)15 268 08 08
 ontwikkeling.delft@bpd.nl
 Patrick Joosen, *regiodirecteur*
 Wim de Haas, *regiodirecteur*

DUITSLAND**BPD****IMMOBILIENENTWICKLUNG****GmbH**

HOOFDKANTOOR
Lyoner Straße 15
60528 Frankfurt

T +49 (69) 509 579 2900
 www.bpd-de.de
 Franz-Josef Lickteig,
directievoorzitter

REGIOKANTOREN**DUITSLAND****BERLIJN**

Mommsenstraße 73
 10629 Berlin
 T +49 (30) 889 276 510
 berlin@bpd-de.de
 Dirk Seidel, *regiodirecteur*

DÜSSELDORF

Kanzlerstraße 8
 40472 Düsseldorf
 T +49 (211) 537 290
 duesseldorf@bpd-de.de
 Tanja Kilger, *regiodirecteur*

FRANKFURT AM MAIN

Lyoner Straße 15
 60528 Frankfurt
 T +49 (69) 509 579 1000
 frankfurt@bpd-de.de
 Stefan Messemer,
regiodirecteur

HAMBURG

Sachsenstraße 8
 20097 Hamburg
 T +49 (40) 688 76 80
 hamburg@bpd-de.de
 Marcus Keller, *regiodirecteur*

KEULEN

Richard-Byrd-Straße 6a
 50829 Köln
 T +49 (221) 949 80 00
 koeln@bpd-de.de
 Tanja Kilger, *regiodirecteur*

MÜNCHEN

Bachbauernstraße 1
 81241 München
 T +49 (89) 384 76 80
 muenchen@bpd-de.de
 Achim Kleinert, *regiodirecteur*

NEURENBERG

Pirckheimerstraße 9
 90408 Nürnberg
 T +49 (911) 801 29 90
 nuernberg@bpd-de.de
 Frans-Josef Lickteig,
regiodirecteur

STUTT GART

Silcherstraße 1
 70176 Stuttgart
 T +49 (711) 656 79 53
 stuttgart@bpd-de.de
 Antonius Kirsch, *regiodirecteur*

FRANKRIJK**BPD MARIGNAN SAS**

HOOFDKANTOOR
70, rue de Villiers
F-92532 Levallois-Perret Cedex
 T +33 (0) 149 641 515
 www.bpd-marignan.com
 Jean-Philippe Bourgade,
directievoorzitter
 Pierre Arcens, *sectordirecteur*
vastgoedactiviteiten

REGIOKANTOREN**FRANKRIJK****MIDI-PYRÉNÉES/ AQUITANE**

70, rue de Villiers
 92532 Levallois Perret Cedex
 T +33 (0) 496 415 15
 m.gilli@bpd-marignan.com
 Marc Gilli, *regiodirecteur*

NORD-PICARDIE/ HAUTE-NORMANDIE/ ALSACE

521, Boulevard du Président Hoover
 BP 70003
 59008 Lille Cedex
 T +33 (0) 328 091 515
 v.dumartean@bpd-marignan.com
 Gildas Robic, *regiodirecteur*

PARIS/ ILE-DE-FRANCE

70, rue de Villiers
 92532 Levallois Perret Cedex
 T +33 (0) 149 641 515
 l.bonnardot@bpd-marignan.com
 Luc Bonnardot, *regiodirecteur*

PAYS-DE-LA-LOIRE / BRETAGNE/ CENTRE

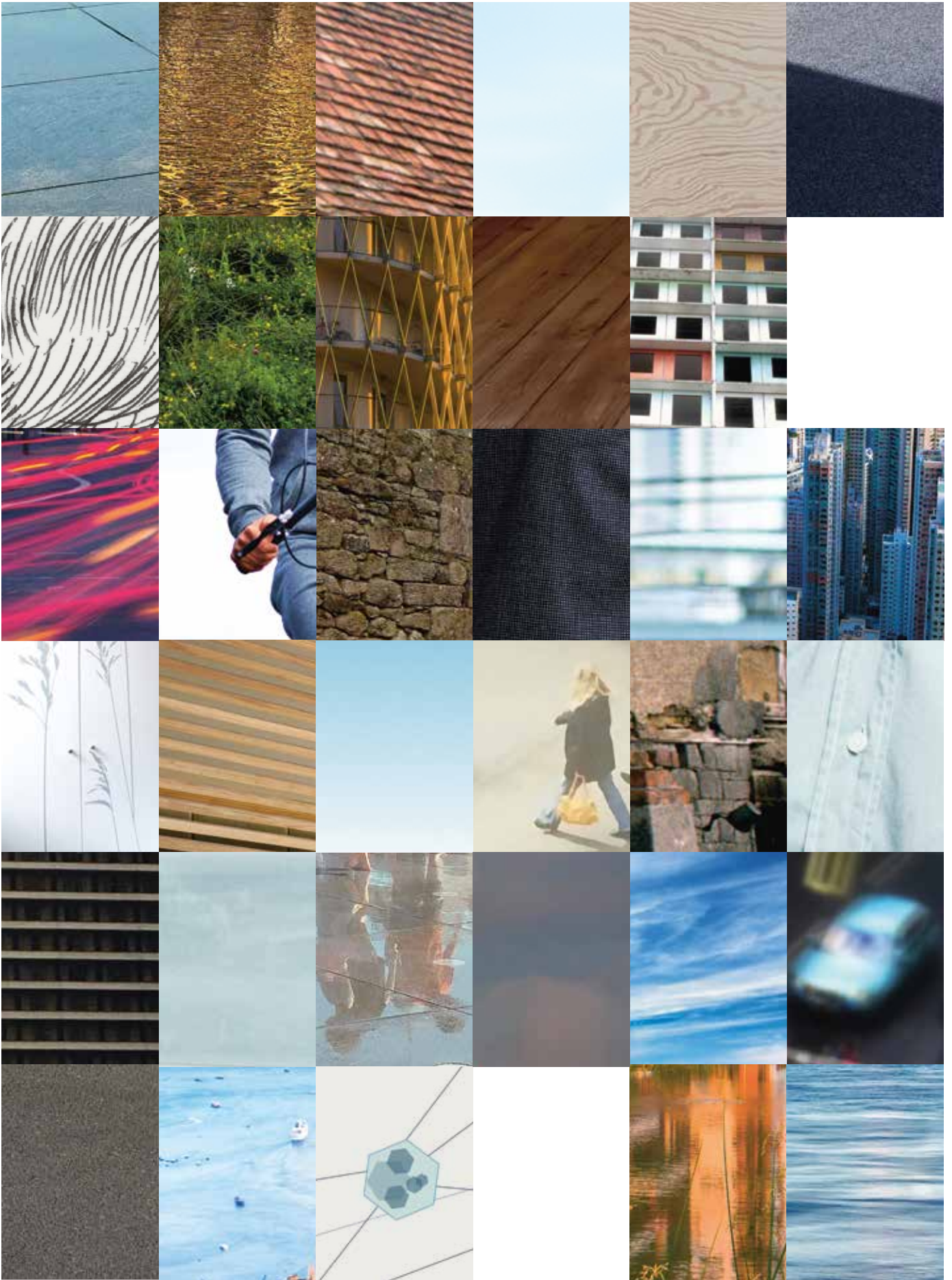
Immeuble Asturia
 Bâtiment A
 4 rue Edith Piaf
 44800 Saint-Herblain
 T +33 (0) 251 831 500
 m.niederlender@bpd-marignan.com
 Michel Niederlender,
regiodirecteur

PROVENCE/ LANGUEDOC/ VAR/ CÔTE D'AZUR

Immeuble le Ponant Littoral
 Bat E
 7, rue André Roussin
 CS 60328
 13322 Marseille Cedex 16
 T +33 (0) 496 151 815
 p.berger@bpd-marignan.com
 Pierre-Edouard Berger,
regiodirecteur

RHÔNE-ALPES/ SAVOIE

2, rue Lacassagne
 69425 Lyon Cedex
 T +33 (0) 472 361 415
 j.bonnet@bpd-marignan.com
 Jean-Xavier Bonnet,
regiodirecteur



"WE MOETEN VOORKOMEN DAT ER STRAKS
ALLEEN NOG MAAR RIJKE MENSEN IN MÜNCHEN
KUNNEN WONEN. OOK MENSEN MET EEN LAGER
OF MIDDENINKOMEN HOREN HIER THUIS"

WALTER BÜSER / STADTDIREKTOR VAN DE LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN / PAGINA 17



"WE MOETEN ONS 'ZIJN' OPNIEUW
DEFINIËREN. MEER EN MEER BESEFFEN
DAT ALLE MATERIE EINDIG IS"

THOMAS RAU / ARCHITECT / PAGINA 25



"GEEN ENKELE WERELDSTAD MAAKT
ZO'N ENORM BUDGET VRIJ OM HET
VERVOERSSYSTEEM AAN TE PASSEN AAN
DE MODERNE TIJD ALS PARIJS"

ALEXANDRE LABASSE / ALGEMEEN DIRECTEUR PAVILLON DE L'ARSENAL / PAGINA 39



"ALS ER VEEL OUDEREN IN EEN WIJK WONEN,
ZORG DAN DAT ER GEZONDHEIDSVORZIENINGEN
IN DE BUURT ZIJN. DAT IS OOK EEN VORM
VAN DUURZAAMHEID"

BAS VAN DE GRIENDT / MANAGER MVO EN DUURZAAM ONTWIKKELEN BPD NEDERLAND / PAGINA 71

