

HET NATIONAAL VERKEERS-  
EN VERVOERSPLAN EN  
STEDELIJKE VERNIEUWING

HET NATIONAAL VERKEERS- EN VERVOERSPLAN  
EN STEDELIJKE VERNIEUWING

Verslag Breed Beraad gehouden op 8 en 9 december 2000

Mr F.M. Damme

## INHOUD

VERSLAG	4
AGENDA	10
DEELNEMERS	14
ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING	16
BESTUUR	20

VERSLAG

Op vrijdagavond 8 december en zaterdagochtend 9 december 2000 organiseerde de stichting Forum voor Stedelijke Vernieuwing, geheel in haar traditie, een Breed Beraad over het thema 'Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en Stedelijke Vernieuwing'. Aan de bijeenkomst onder voorzitterschap van de heer dr J.M. Linthorst werd deelgenomen door circa 20 personen afkomstig uit de wereld van het openbaar bestuur en deskundigen op het gebied van verkeer- en vervoerbeleid, wetenschap, politiek en adviesbureaus.

### *Achtergrond*

Op 16 oktober 2000 presenteerde de Minister van Verkeer en Waterstaat, mw T. Netelenbos, deel 1 van de PKB Nationaal Verkeers- en Vervoersplan. De voornaamste reden voor nieuw beleid, in vervolg op het Structuurschema Verkeer en Vervoer 2 (SVV2), is de geconstateerde doorgroei van de mobiliteit (met name over de weg) en de omslag in het denken hoe daarmee in de toekomst om te gaan. Vetrekpunt voor het NVVP is de stellingname dat mobiliteit mag en hoort bij een moderne samenleving. Het kabinet wil deze groei van mobiliteit opvangen en tegelijk de veiligheid en leefbaarheid verbeteren. Als instrumenten zet het kabinet in op beter benutten van bestaande infrastructuur, bouwen waar knelpunten blijven en het inzetten van prijsbeleid in de vorm van variabilisatie en differentiatie van kosten om de keuze van vervoer de modelsplit te kunnen beïnvloeden. Hierdoor ontstaat een direct verband tussen gebruiken en betalen. Ook de toepassing van nieuwe technologie kan en moet volgens het kabinet bijdragen aan een betere bereikbaarheid, meer veiligheid en een betere leefbaarheid. Een van de speerpunten uit het NVVP is de koppeling van de ruimtelijke inrichting, in het bijzonder de stedelijke netwerken en de nieuwe verstedelijking en het infrastructuurnetwerk. Daartoe worden aanzetten gedaan voor knooppunten- en lokatiebeleid. Een ander speerpunt van de nota betreft het sturingsconcept. Een zakelijke benadering, flexibel, en meer publiek-private samenwerking zijn elementen daarvan. Daarnaast is voorgenomen om verkeer- en vervoergelden voor regionale infrastructuurprojecten te decentraliseren naar provincies. Gekoppeld aan het NVVP zijn de afspraken in het kader van het Bereikbaarheid Offensief Randstad (BOR) waarin onder meer afspraken zijn gemaakt over het invoeren van een proef met het spitstarief, uitbreidingen van infrastructuur en investeringen in OV.

### *Probleemstelling*

Hoe verhoudt de in het NVVP gepresenteerde visie, doelstellingen, instrumenten en aanpak zich tot de ontwikkeling van de samenhang tussen stedelijke gebieden (binnen de Randstad en daarbuiten) en met de inzet van andere overheden en private partijen in dat kader?

De discussie zoals die werd gevoerd laat zich aan de hand van een aantal thema's als volgt samenvatten:

#### \* Infrastructuur dragend voor ruimtelijke inrichting

Er wordt over het algemeen positief gedacht over de insteek van het NVVP om vanuit het infrastructuurnetwerk te kijken naar de gewenste ruimtelijke inrichting. Dat er nu een heldere koppeling tussen verstedelijking en infrastructuur wordt gelegd is waardevol. Er is opgemerkt dat die koppeling in het NVVP nog sterker had gekund waar het gaat om het kiezen voor een robuust raamwerk voor de lange termijn en het sturend werken van deze insteek voor integraal beleid op provinciaal en lokaal niveau. Daarbij gaat het vooral om de strategische keuze voor

een netwerk op Europees niveau. Hoe wordt het infrastructuurnet van Nederland gekoppeld aan infrastructuur in bijvoorbeeld Duitsland. Vragen als 'hoe gaan wij naar Berlijn' moeten dan gesteld worden. Waar urgentie aan de orde is kan de rijksoverheid op dit terrein een sterkere rol kiezen.

Anderzijds wordt ook de kanttekening geplaatst dat de insteek erg pretentieuus overkomt. Uiteindelijk is de kern van het NVVP erop gericht om ten aanzien van ruimtelijke inrichting en bijbehorende investeringen en investeringen in infrastructuur een zakelijke benadering te hanteren. In dat licht is de koppeling gewenst.

\* Bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid; normen

Het forum heeft in de discussie aandacht gevraagd voor het onevenwichtige karakter van de aandacht voor de drie thema's van het NVVP, te weten bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. In termen van maatschappelijke kosten is veiligheid mogelijk een veel zwaarder probleem dan bereikbaarheid. In het NVVP en het daarbij horende Bereikbaarheidsoffensief Randstad wordt echter vooral de nadruk gelegd op de bereikbaarheid van Nederland, ook in de mate van investeringen. Zeker voor veiligheid geldt dat de doelstelling wel scherp is (-25% doden in 2010), maar er worden veel minder middelen voor gereserveerd. Een meer inzichtelijke afweging is dan op zijn plaats. Verder wordt door een aantal leden van het forum opgemerkt dat het NVVP te weinig normatief is. Normatieve uitspraken die richting geven aan het beleid, waarvoor de provincie verantwoordelijk wordt, zijn gewenst. Als het uitgangspunt is dat het infrastructuurnetwerk leidend is voor de ruimtelijke inrichting dan zullen normen gesteld moeten worden waaraan het systeem moet voldoen. Het NVVP is voorzichtig en stelt dat het ministerie conditionerend, faciliterend is. De norm van reistijd tussen twee knooppunten is bijvoorbeeld heel zichtbaar en duidelijk. Concrete indicatoren over wat verstaan wordt onder ruimtelijke kwaliteit ontbreken eveneens. Overigens geeft het NVVP wel aanzetten voor een aantal normen, zoals 60 à 80 km per uur doorstromingsnelheid op hoofdwegennet, normstelling voor OV-rail (kwalitatief: frequentievrehoging) en geluid voor Schiphol. Op milieuterrein blijft het moeilijk, vooral voor wat betreft CO2 en geluidhinder.

\* Beprijzen

Er is brede steun voor het gedachtegoed van beprijzen, hoewel de eerste stap, het spitstarief, nog wat twijfel oproept, onder andere omdat het draagvlak nog onvoldoende is. De perceptie is dat de burger 'iets betaalt voor niets'. Het idee van de mobiliteitsfondsen wordt eveneens ondersteund. De discussie richtte zich op de langere termijn en de wijze waarop dan het idee van de gebruiker betaalt zou kunnen worden uitgewerkt. Pay-for-use systeem, ook op regionaal niveau, met vergaand doorgevoerde variabilisatie. Bij de set van maatregelen hoort ook het aanpassen van de werktijden en het prikkelen van bedrijven om vervoersmanagement te voeren. De verantwoordelijkheden moeten daar komen waar ze horen te liggen. Uiteindelijk zal met een betrekkelijk klein percentage dat niet meer in de spits rijdt (10 à 15%) de helft van de files voor de korte termijn opgelost kunnen worden. Vastgesteld wordt echter dat met de stijgende welvaart de bedragen die nog prikkelen steeds hoger komen te liggen. Eerder tussen de f 15,- en f 20,- dan f 5,- per passage.

\* Decentralisatie

De voorgenomen decentralisatie van de verkeer- en vervoergelden voor regionale projecten tot 500 mln. wordt door het forum breed gedragen. Tegelijkertijd blijkt uit de discussie dat vele vragen over de verandering van de bestuurlijke verhoudingen nog onbeantwoord blijven.

Daarbij valt uit de inbreng van de deelnemers te constateren dat daarin juist een aantal belangrijke strategische keuzes liggen. Er kan gekozen worden voor ofwel een gelijkwaardige, voornamelijk horizontale aanpak ofwel een meer hiërarchische aanpak. Overigens komt uit de discussie helder naar voren dat decentralisatie niet betekent dat er een digitale scheiding van verantwoordelijkheden in het verkeers- en vervoersbeleid mag ontstaan. Afwenteling van problemen die spelen op het hoofdnet naar onderliggend net en omgekeerd moet worden voorkomen. De decentralisatie betekent een systeemverantwoordelijkheid om de verantwoordelijkheden van de verschillende bestuurslagen weer te koppelen. Bestuurlijke samenwerking en overleg zal heel belangrijk worden.

\* Stedelijke netwerken en knooppunten

In dit stadium is nog moeilijk in te schatten in hoeverre het voorgestelde beleid in het NVVP voldoende is om die gewenste koppeling tussen infrastructuur en stedelijke netwerken in de praktijk te kunnen leggen. Op papier zijn er wel kansen. Uiteindelijk is het een sturingsvraag. Samenhang in de netwerken is het criterium voor beleid. Vooral in het stedelijk gebied is een goede samenhang tussen hoofdwegennet en onderliggend net van groot belang. De vraag is in hoeverre het rijk wil kiezen voor wegen met een doorrijfunctie of regionale functie. Vragen die gesteld moeten worden zijn:

- stuurt de set van doelen/criteria en normen wel voldoende het decentrale proces?
- zou dat niet duidelijker moeten?
- horen daar geen ruimtelijk-economisch doel/criteria/normen bij?

In dat verband wordt gesuggereerd meer te doen met het vervoersknooppunten-concept.

De multimodale knooppunten bieden mogelijkheden voor private investeringen en kunnen veel meer functies een plaats bieden dan nu het beleid voor ogen staat (sociaal, cultureel). Voor de herstructurering van bestaand stedelijk gebied is bereikbaarheid een voorwaarde. Wat kunnen we bereiken gezien de grenzen van de bestuurlijke structuur? Er wordt meerdere malen opgemerkt dat het ministerie van V&W wel snel genegen is om te gaan rekenen als het gaat om investeringen in infrastructuur. Zeker waar een koppeling met de ruimtelijke ontwikkeling wordt gelegd betekent dat het mede in ogenschouw nemen van de diverse functies die met die investering worden bediend een voorwaarde is. Vooral de (niet altijd exact te kwantificeren) effecten op langere termijn spelen dan een rol.

\* Regionale en lokale OV

De voorzitter werpt de vraag op in hoeverre de aanleg en verbetering van het OV goed gekoppeld kan worden aan de exploitatie van het OV. Er wordt opgemerkt dat er van de zijde van het bestuur onvoldoende inzicht is in mobiliteit. Het is moeilijk grip te krijgen op de exploitatie (vb dienstregelingen). Door meerdere leden van het forum wordt een pleidooi gehouden voor het in zijn samenhang bezien van het OV en de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (vb samenhang platteland, naar ziekenhuis in de stad). Daarbij wordt nu door V&W te snel naar de kosten/baten gekeken. Het idee is dat te weinig rekening wordt gehouden met de verschillende functies, de spreiding daarvan en de baten op de langere termijn. Dit hangt samen met de ontwikkeling die gaande is binnen het OV, te weten van zeer overheidsgestuurd naar meer privaatgestuurd. Voor wat betreft de rol van de overheid wordt erop gewezen dat de provincie zou moeten sturen op het voorzieningenniveau in plaats van de haltes.

#### \* Sturing

Er tekende zicht brede steun af voor de ingezette vernieuwende lijn van de decentralisatie. In de discussie op zaterdagochtend over de sturing is specifiek verder gegaan op de vraag wat interbestuurlijk nodig is om ook na de decentralisatie afgestemd beleid te hebben.

Beleidsinhoudelijk is de afstemming van de lijstjes van de verschillende bestuurslagen van belang. Dat kan worden vastgelegd in een 'afsprakenkaart' met ieders verantwoordelijkheden en activiteiten. Voordeel hiervan is dat het op een horizontale manier tot stand kan komen.

Daarnaast is veel gesproken over 'stokken achter de deur' voor de provincie, in de vorm van arbitrage, conflicthantering en projectbevoegdheden. Nadeel is dat daarmee de hiërarchische relatie wordt benadrukt. Maar in de discussie wordt dit wel als noodzakelijk voor de voortgang van de besluitvorming gezien.

Uit de discussie komt naar voren dat het werken met deadlines heel goed kan werken, eigenlijk voorwaarde is. Het voorkomt dat het een eindeloos onderhandelingsproces wordt, uiteindelijk resulterend in een homogeen ('iedereen wat') resultaat. Een deadline kan zorgen voor keuzes. Als de kaders en randvoorwaarden goed zijn geformuleerd, hoeft niet de zwakste onderhandelaar te verliezen. De spelregels zul je met elkaar moeten bepalen. Dit vraagt overigens een bestuursstijl die nog niet bij alle bestuurders aanwezig is. Durven leren van elkaar.

Publiek debat is en blijft noodzakelijk; een openbaar proces leidt tot creativiteit van allerlei beroeps- en belangengroepen. Daarvoor is het nodig een omslag in denken te maken van minder institutioneel, naar meer aandacht voor het proces. De vraag is in hoeverre de provincie de aangewezen bestuurslaag is om dit op te pakken. Een belangrijke constatering dat dit een leerproces is.

Een idee wat langskwam was de mogelijke vorming van een regionale mobiliteitsautoriteit waar de relevante uitvoering van de verschillende overheden zou kunnen worden geconcentreerd.

#### \* Goederenvervoer

Aandacht wordt gevraagd voor het onderscheiden van personenvervoer en het goederenvervoer. Op zich wordt dat in het NVVP gedaan, maar in de discussies wordt het zelden of nooit expliciet gemaakt. Het risico hierbij is dat het alleen over personenvervoer gaat als we het hebben over het verkeer- en vervoersbeleid. Ook op decentraal niveau is het van belang om personen- en goederenmobiliteit in het beleid te onderscheiden (NB niet scheiden). Van belang is dat we uitgaan van betrouwbare (dedicated) goederenstromen. Dat vergt een logistieke toets en een kwaliteitsnetwerk van infrastructuur.

#### \* Publiek-private samenwerking

De discussie over PPS blijft enigszins beperkt tot de constatering dat het NVVP de kansen voor PPS wel vergroot, maar dat alles toch vooral afhangt van de wil van publieke en private partijen om risicodragend mee te willen doen. De vraag wordt opgeworpen of PPS alleen aan de orde is voor de zogenaamd extra projecten, de projecten die niet in eerste instantie tot uitvoer zouden worden gebracht. Moet je niet toe naar een veel nadrukkelijker betrokkenheid van de markt ook bij prioriteiten die de overheid zelf stelt? In elk geval is het niet verstandig om PPS te zien als het dichten van een financieel gat, maar als kwaliteitsverbetering. Innovatieve aanbesteding is een voorbeeld van hoe die kwaliteitsverbetering via PPS kan



werken. Daarbij gaat het ook om efficiency en snelheid. Er valt nog heel veel te leren op dat vlak.

Kortweg gaat het in de discussie om een aantal aspecten/varianten van PPS:

- 1 build, construct, finance en maintain;
- 2 alleen voor de extra projecten (slagroom op de taart);
- 3 scope verbreden; infrastructuurinvesteringen koppelen aan waardestijging van de grond;
- 4 nadenken over privatiseren van de exploitatie van de infrastructuur;
- 5 regionale PPS-projecten.

De politieke discussie is nu vooral gericht op de grote projecten, maar het NVVP-beleid ten aanzien van PPS is juist bedoeld voor PPS-mogelijkheden voor regionale projecten.

Het NVVP biedt zeker kansen voor PPS, maar niet volgens het model waarbij elke bestuurslaag (of partij) iets inlegt, het rijk strijkt met de eer waarna het later toch anders moet en vervolgens de lagere overheid (of de andere partij) daarop wordt aangekeken. De verschillende mogelijkheden, constructies moeten verder ontwikkeld en uitgewerkt worden. Innovatieve kracht is nodig.

### *Concluderend*

Als eindconclusie van het debat kan gesteld worden, dat

- met name de omslag in het denken zoals verwoord in het NVVP ondersteund wordt;
- de capaciteit van de infrastructuur met het voorgestane instrumentarium voor de korte termijn kan worden vergroot;
- het sturingsconcept positief wordt beoordeeld;
- de wederzijdse beïnvloeding van infrastructuur en stedelijke ontwikkelingen – mits afgestemd – nieuwe kansen biedt voor een goede maatschappelijke en economische ontwikkeling;
- PPS (publiek-private samenwerking) kansen biedt, maar dat scherp in de gaten moet worden gehouden welk type samenwerking toegepast moet worden. Het is zeker geen laatste redmiddel voor projecten;
- op langere termijn de in het NVVP gegeven prognose van circa 100% toename goederenvervoer en van 30% toename personenvervoer, beide over de weg, om een andere schaal van oplossingen vragen.

AGENDA

Geannoteerde agenda voor het Breed Beraad over het thema ‘Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en Stedelijke Vernieuwing’, dat op vrijdagavond 8 december en zaterdagmorgen 9 december 2000 wordt gehouden in Hotel ‘Oud London’ in Zeist.

---

### *Achtergronden*

Op 16 oktober j.l. heeft de minister van Verkeer en Waterstaat namens het kabinet het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan ‘Van A naar Beter’ (NVVP) gepresenteerd. In dit NVVP schetst het kabinet zijn beleidsvoornemens met betrekking tot verkeer en vervoer voor de periode 2010-2020. Het is de bedoeling dat het kabinet – na een tot 1 februari 2001 lopende inspraakronde – vóór juli 2001 zijn definitieve beleidsinzet bepaalt. Daarna is de behandeling in het parlement voorzien. Overigens heeft de minister van Verkeer en Waterstaat bij de presentatie van het NVVP aangegeven dat de hierin geschetste beleidsvoornemens ‘sporen’ met het kabinetsbeleid op het gebied van de ruimtelijke ordening dat voor het einde van dit jaar in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening wordt uiteengezet.

Ten opzichte van het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV II) bevat het NVVP een aantal wezenlijke beleidswijzigingen. Vertrekpunt voor het NVVP is de stellingname dat mobiliteit mag en hoort bij een moderne samenleving. De mobiliteit groeit. Het kabinet wil deze groei opvangen en tegelijk de veiligheid en leefbaarheid verbeteren. Als instrumenten hiervoor zet het kabinet in op: beter benutten van bestaande infrastructuur, bouwen waar knelpunten blijven en prijsbeleid in de vorm van variabilisatie en differentiatie van kosten. Hierdoor ontstaat een direct verband tussen gebruiken en betalen. Ook de toepassing van nieuwe technologie kan en moet volgens het kabinet bijdragen aan een betere bereikbaarheid, meer veiligheid en een betere leefbaarheid.

De in het NVVP geschetste aanpak kenmerkt zich door:

- het centraal stellen van de behoefte van de burger: keuzes van burger en bedrijven worden gerespecteerd, maar de gebruiker betaalt voor wat hij kiest;
- een zakelijke benadering: instrumenten worden ingezet naar effectiviteit;
- infrastructuur is drager van ruimtelijk-economische ontwikkelingen;
- er komt meer ruimte voor publiek-private samenwerking bij aanleg en exploitatie van infrastructuur;
- decentraal wat kan, centraal wat moet. Er komen regionale mobiliteitsfondsen; flexibiliteit om rekening te kunnen houden met de dynamiek in de samenleving.

De vraag rijst hoe de in het NVVP gepresenteerde visie, doelstellingen, instrumenten en aanpak zich verhouden tot de ontwikkeling van en samenhang tussen stedelijke gebieden (binnen de Randstad en daar buiten) en met de inzet van andere overheden en private partijen in dat kader. Daarbij gaat het niet alleen om ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer maar ook om vragen met betrekking tot de ruimtelijke en economische ontwikkeling en de bestuurlijke verhoudingen.

### *Aandachtspunten voor de discussie*

Tegen de hiervoor geschetste achtergrond zullen tijdens het Breed Beraad de volgende aandachtspunten/vragen aan de orde worden gesteld:

#### 1 Het NVVP nader bezien

Ten opzichte van het in het SVV II vastgelegde rijksbeleid op het gebied van verkeer en vervoer bevat het NVVP een aanzienlijk aantal beleidswijzigingen. Hoe fundamenteel zijn deze beleidswijzigingen? Hoe verhouden de in het NVVP beschreven beleidsvoornemens op het gebied van verkeer en vervoer zich tot (nieuw) rijksbeleid op het gebied van ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, economische ontwikkeling, plattelandsontwikkeling, groen, water, milieu, bestuurlijke organisatie etc.? Hoe verhouden de in het NVVP beschreven beleidsvoornemens zich tot internationale (beleids)ontwikkelingen? En hoe wordt het NVVP tegen deze achtergrond in algemene zin beoordeeld?

#### 2 Het NVVP en de vernieuwing van stedelijke gebieden

Mobiliteitsvraagstukken manifesteren zich in ons land overwegend binnen en tussen stedelijke gebieden. Hoe verhouden de in het NVVP door het kabinet gepresenteerde visie, doelstellingen, instrumenten en aanpak op het gebied van verkeer en vervoer zich tot de ontwikkeling van en samenwerking tussen stedelijke gebieden en tot de inzet van andere overheden en private partijen in dat kader? Hoe wordt het NVVP tegen deze achtergrond beoordeeld?

#### 3 Bestuurlijke organisatie

Gelet op het overwegend regionale karakter van mobiliteitsvraagstukken impliceert het NVVP een substantiële decentralisatie van taken, bevoegdheden en middelen op het gebied van verkeer en vervoer naar regionale overheden (provincies en kaderwetgebieden). Wat betekent dit beleidsvoornemen voor (de afstemming tussen) de inzet van regionale overheden, gemeenten en de rijksoverheid? Hoe wordt het NVVP tegen deze achtergrond beoordeeld?

#### 4 Publiek-private samenwerking

In het NVVP wordt meer ruimte geboden aan private partijen en – in het verlengde hiervan – aan vormen van publiek-private samenwerking bij de aanpak van opgaven op het gebied van verkeer en vervoer. Hoe verhouden de in het NVVP geschetste beleidsvoornemens zich tot de (nieuwe) inzet van private partijen op het gebied van verkeer en vervoer en welke nieuwe mogelijkheden dienen zich in dit licht aan voor vormen van publiek-private samenwerking met betrekking tot mobiliteitsvraagstukken. Hoe wordt het NVVP tegen deze achtergrond beoordeeld?

*Agenda*Vrijdagavond 8 december 2000

- 20.00 uur      welkomstwoord door ir P.O. Vermeulen, voorzitter Forum voor  
Stedelijke Vernieuwing
- 20.05 uur      opening door dr J.M. Linthorst, voorzitter Breed Beraad
- 20.15 uur      algemene introductie van het thema 'Het NVVP en Stedelijke Vernieuwing'  
door ir H. Leeftang
- 20.30 uur      discussie, toegespitst op de aandachtspunten 1 en 2
- 22.30 uur      afronding door dr J.M. Linthorst

Zaterdagmorgen 9 december 2000

- 09.30 uur      opening door dr J.M. Linthorst
- 09.45 uur      discussie, toegespitst op aandachtspunten 3 en 4
- 12.15 uur      afronding door dr J.M. Linthorst
- 12.30 uur      slotwoord door ir P.O. Vermeulen

## DEELNEMERS

Deelnemers aan het Breed Beraad over het thema 'Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en Stedelijke Vernieuwing' op vrijdagavond 8 december en zaterdagmorgen 9 december 2000 in Hotel 'Oud London' te Zeist.

---

A.J.M. van den Biggelaar	Stichting Natuur en Milieu
L. Boelens	Holland Railconsult
Drs M. van den Bossche	NEI
Prof.ir F. Le Clercq	UvA/Twijnstra Gudde
Mw mr F.M. Damme	Ministerie van V&W
Drs A.Th. van Delden	Ministerie van V&W/Forum
Prof.ir D.H. Frieling	TU Delft
Drs P.L.B.A. van Geel	Provincie Noord-Brabant
W.B. van der Ham	Gemeente Alkmaar
N.J.G. Janssens	Gemeente Rotterdam
Drs J. Krul	Amsterdam Airport Schiphol
Ir H. Leeftang	Ministerie van V&W
Dr J.M. Linthorst	Boer & Croon
Drs H.J. Meijer	Gemeente Zwolle
Drs J.J. Modder	NIROV
Ir K.J. Noordzij	TLN
Drs D.A. Regenboog	NEI Kolpron/Forum
Drs H.J. Schartman	Ministerie van V&W
Ir P.O. Vermeulen	Bank Ned.Gemeenten/Forum
D. Vroemen	Advin West
Prof.dr B. van Wee	Universiteit Utrecht

ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING



## ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING

De stichting Forum voor Stedelijke vernieuwing – opgericht in 1983 – stelt zich ten doel een bijdrage te leveren aan het inzicht in de specifieke positie en de sterke en zwakke punten van de stad. In samenhang daarmee wil het Forum de ontwikkeling stimuleren van een stedelijk vernieuwingsbeleid, dat is gericht op de bestrijding van sociale en materiële verpaupering en op een (re)vitalisering van de initiërende en stimulerende functies die de steden op velerlei gebied voor uiteenlopende betrokkenen (kunnen) vervullen. Dit betekent dat het Forum, naast de stedelijke fysieke omgeving, ook de stedelijke economische structuur, het sociaal-culturele klimaat in de steden en de organisatie van het bestuur van de steden tot zijn aandachtsgebied rekent.

Het Forum is opgericht ten behoeve van alle organisaties en personen die bij de stedelijke vernieuwing zijn betrokken. Derhalve behoren niet alleen overheidsorganisaties, politici en ambtenaren, maar ook (vertegenwoordigers van) private organisaties, publicisten, wetenschappers en ‘stedelingen’ tot de doelgroep van het Forum.

In algemene zin probeert het Forum zijn doelstelling te realiseren door te functioneren als platform voor de tot zijn doelgroep behorende organisaties en personen. Het Forum organiseert daartoe allereerst zogenaamde Breed Beraden. Tijdens de Breed Beraden wordt door een per beraad wisselend gezelschap van personen, die betrokken zijn bij de stedelijke vernieuwing, gesproken over ontwikkelingen, problemen en strategieën die van belang zijn voor de revitalisering van de steden.

### Thema's Breed Beraden :

- economische revitalisering van de steden
- sociale en culturele revitalisering van de steden
- stedelijke vernieuwing en bestuurlijk-financiële verhoudingen
- stedelijk beheer
- stedelijke vernieuwing en informele economie
- stedelijke vernieuwing en openbare orde en veiligheid
- investeren in de stad
- public-private partnership
- flexibilisering van de geldstromen in de volkshuisvesting
- stedelijke vernieuwing en de randstad
- stedelijke vernieuwing en stadsvernieuwing in de jaren negentig
- publiek-private samenwerking bij de ontwikkeling van stedelijke vernieuwingsprojecten in middelgrote steden
- de financiering van de volkshuisvesting in de jaren negentig
- naar een actief, integraal beheer van de na-oorlogse wijken
- stedelijke vernieuwing en het bestuur in grootstedelijke gebieden
- stedelijke vernieuwing en de bestrijding van sociale en materiële verpaupering
- stedelijke vernieuwing in de periode 1990 – 1994
- stedelijke vernieuwing en architectuur
- stedelijke vernieuwing en milieubeheer

- stedelijke vernieuwing en de ontwikkeling van woningen in de sociale marktsector
- de relatie tussen gemeenten en woningcorporaties op lokaal niveau
- gerichte intensivering van ruimtelijke investeringen: mogelijkheden en beperkingen
- stedelijke vernieuwingsprojecten: hoe verder?
- de communicatie van de stedelijke vernieuwing
- financiële verhouding tussen de centrale overheid en de stedelijke overheden
- de toekomst van de knooppunten
- 'Belstato'
- stedelijke vernieuwing en projectontwikkeling
- stedelijke vernieuwing en de multiculturele stad
- beweeglijke burgers en stedelijke vernieuwing
- Europese eenwording, veranderende verzorgingsstaten en de stedelijke en bestuurlijke inrichting in Nederland
- stedelijke vernieuwing en openbaar vervoer
- het beeld van de VINEX-locaties
- de consequenties van het nieuwe beleid inzake perifere en grootschalige detailhandelsvestigingen voor de binnensteden
- stedelijke vernieuwing en de ontwikkeling van vraag en aanbod op het gebied van de volkshuisvesting
- stedelijke vernieuwing en het nieuwe Grote Stedenbeleid
- de herontwikkeling van vroeg-naoorlogse wijken
- de ontwikkeling van de IJ-oever
- stedelijke vernieuwing, vergrijzing en modernisering van de ouderenzorg
- stedelijke vernieuwing en de vernieuwing van het bestuur
- Zuidvleugel van de Randstad
- investeren in de bereikbaarheid van de steden
- herijking Belstato: de stedelijke vernieuwings en beheeropgave in perspectief
- stedelijke vernieuwing en publiek-private samenwerking: voortschrijdende inzichten?
- stedelijke vernieuwing, materiële armoede en sociaal isolement
- stedelijke vernieuwing en Nederland 2030
- stedelijke vernieuwing en de 24-uurs economie
- stad zonder horizon
- investeren in stedelijke gebieden
- aan het werk met het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
- TNLI: kansen en bedreigingen voor de vernieuwing van onze steden
- de educatieve stad
- ruimtelijke ontwikkeling en stedelijke vernieuwing
- sociaal investeren in steden
- de toekomstige ordening in de woonsector
- stedelijke vernieuwing en grondbeleid
- Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en Stedelijke Vernieuwing

#### Thema's studiedagen en symposia :

- stadsvernieuwing opnieuw bezien
- stadsvernieuwingsrapportage
- public-private partnership

- investeren in stedelijke vernieuwing
- de financiering van de volkshuisvesting in de jaren negentig
- de stad in de samenleving: ontbinding en vernieuwing
- internationalisering en stedelijke cultuur

Publicaties :

- stadsvernieuwing opnieuw bezien
- public-private partnership
- investeren in stedelijke vernieuwing
- volkshuisvesting gewogen
- financiële prikkels voor actieve steden
- de stad in de samenleving: ontbinding en vernieuwing
- opstellenbundel over stedelijke ontwikkelingen
- internationalisering en stedelijke cultuur

De activiteiten van het Forum worden mogelijk gemaakt door financiële bijdragen van vele bij de stedelijke vernieuwing betrokken partijen (rijk, provincies, steden, bouwondernemingen, projectontwikkelingsmaatschappijen, institutionele beleggers, onderzoeksinstituten etc.).

BESTUUR

## DAGELIJKS BESTUUR:

Ir P.O. Vermeulen	Lid Raad van Bestuur Bank Nederlandse Gemeenten	voorzitter
Mw ir I. Frankenmolen	Stedebouwkundig Procesmanager Kraaijvanger . Urbis	secretaris
Ing. J.Th. Blok	Directievoorzitter ERA Bouw	penningmeester
Ir H.S. Yap	Stedebouwkundig adviseur Yap Advies & Planning	lid
Prof. dr L.A. de Klerk	Hoogleraar Planologie Universiteit van Amsterdam	lid
Mr E.E. van der Laan	Kennedy Van der Laan Advocaten	lid
Drs D.A. Regenboog	Directeur NEI Kolpron	lid
Drs A.Th. van Delden	Plv. SG Ministerie van Verkeer en Waterstaat	adviseur

## ALGEMEEN BESTUUR:

Drs H.H. Apotheker	Gemeente Steenwijk
Drs A.L.L.M. Asselbergs	Rijksdienst voor de Monumentenzorg
J.B. Benraad	Stadswonen Rotterdam
Prof. ir M. van den Berg	Provincie Noord-Holland
Mw A.M.W. Bodewes	Anke Bodewes Makelaardij
Drs ir C.A.M. de Boo	Rodamco Europe
Mr G.Ph. Brokx	Bve-Raad
Mw I. van Ditshuyzen	TV DITS
Ir J.D. Doets	ING Vastgoed
A.Duivesteijn	Tweede Kamer
Mr W.F. Dutilh	ING Groep
Prof. dr G.B.M. Engbersen	Erasmus Universiteit Rotterdam
W. Etty	Andersson Elffers Felix
Drs P.L.B.A. van Geel	Provincie Noord-Brabant
P. van der Gugten	Proper-Stok Groep
D. Halbesma	Gemeente Almere
Mw M. Horselenberg-Koomen	Gemeente Doetinchem
Mw ir F.M.J. Houben	Mecanoo Architectengroep Delft
Ing. J.A.J.M. van den Hoven	Heijmans
Prof. dr A.M.J. Kreukels	Universiteit Utrecht
Drs J. Laan	ROM-Rijnmond
Mr W.D. van Leeuwen	Aedes Vereniging van Woningcorporaties

Prof. dr P.A.H. van Lieshout  
G.L. Mak  
Ir W.G. Meyer  
F.E. Nieboer  
Dr S.J. Noorda  
Mr P.G.A. Noordanus  
Ir J.A.P. van Oosten  
Drs J.W. Oosterwijk  
Mr R.J.J.M. Pans  
Drs J.H.A.A. Prins  
Prof. dr U. Rosenthal  
Ir P.S.M. Ruigrok  
Mw A.M.J. Rijckenberg  
Prof. dr P. Schnabel  
N.M. van der Spek  
Drs D.B. Stadig  
Mw ir Ria J. Steenaart  
Drs F.H. van der Veen  
Ir C.J. Vriesman  
Mr F. de Zeeuw  
J.H. Zwart

Ministerie van VWS  
NRC-Handelsblad/UvA  
Rotimex  
Nieboer Schouten  
Universiteit van Amsterdam  
VROM-raad  
Koninklijke BAM Groep  
Ministerie van Economische Zaken  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Eurowoningen  
Rijksuniversiteit Leiden  
Amstelland Ontwikkeling  
Gemeente Utrecht  
SCP  
Gemeente Eindhoven  
Gemeente Amsterdam  
Interimmanagement & Coaching  
Ministerie van VROM  
Ministerie van VROM  
Bouwfonds Woningbouw  
Timpaan Hoofddorp