

RUIMTE VOOR MOBILITEIT

RUIMTE VOOR MOBILITEIT

Verslag Breed Beraad gehouden op 21 en 22 maart 2003

Drs J.C. Rutten

INHOUD

VERSLAG	4
AGENDA	10
DEELNEMERS	13
ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING	15
BESTUUR	19

VERSLAG

Inleiding

Op vrijdagavond 21 maart en zaterdagochtend 22 maart organiseerde de stichting Forum voor Stedelijke Vernieuwing onder voorzitterschap van prof.dr W. Derksen, directeur van het Ruimtelijk Planbureau, een Breed Beraad over het thema 'Ruimte voor mobiliteit'.

Centrale vraag betrof de relatie tussen ruimtelijke inrichting en mobiliteit. Verkeers- en vervoersstromen structureren de ruimte. Omgekeerd beïnvloedt de ruimtelijke inrichting de mobiliteit en bereikbaarheid. In de beleidspraktijk is er echter slechts een beperkte afstemming tussen het beleid op het gebied van verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening. Daardoor dreigen de ambities van de grote steden voor de economische, sociale en fysieke vernieuwing in de knel te komen. Doel van het Breed Beraad was te inventariseren hoe de beleidsafstemming kan verbeteren en wat de inbreng hierbij kan zijn van publieke en private partijen.

Samenhang

Is er een causaal verband tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit? Gedurende de vrijdagavondsessie kwam dit onderwerp voortdurend terug. Het merendeel van de sprekers was daarover sceptisch. Er is wel een samenhang, maar die ligt veel subtieler dan door veel beleidsmakers wordt verondersteld. In de aftrap voor de discussie werd meteen de toon gezet. Bij beleidsmakers bestaat het idee dat via functiemenging, intensief ruimtegebruik en de situering van nieuwbouwlocaties de mobiliteit kan worden gestuurd. Andere factoren zijn veel essentiëler, zoals demografie, inkomen, leefstijlen en woonvoorkeuren. Mede vanwege het toenemende aantal tweeverdieners is de werkplek niet langer bepalend voor de keuze van de woonplaats. De bestaande voorraad bepaalt het ruimtelijk en mobiliteitspatroon. De jaarlijkse toevoeging van nieuwbouw is marginaal. De mogelijkheden om via de ruimtelijke ordening te sturen is daarom beperkt.

Punt is ook, zo werd aangegeven, dat de beleidsdoelen op het gebied van verkeer en vervoer niet duidelijk zijn. Willen we minder autokilometers bereiken of de emissie verlagen. De sturing is verder vooral gericht op het verminderen van nadelen, zoals congestie en geluidsoverlast, maar minder op de bereikbaarheid van plekken.

Mede daarom staat het bedrijfsleven steeds kritischer tegenover het beleid. Het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid houdt onvoldoende rekening met het belang van economische activiteiten en de bereikbaarheid daarvan. Onduidelijk is ook wie daarop aanspreekbaar is: zowel op rijksniveau als op provinciaal en gemeentelijk niveau. Bij het bedrijfsleven ontstaat daarom het idee dat men het zelf beter kan. Niet in termen van meer asfalt, maar in de vorm van een goed prijsbeleid. Op dit moment is dat echter onbespreekbaar: 'Er is een desensibilisatiekuur nodig voor politiek en beleid'.

Vanwege de veronderstelde samenhang tussen ruimtelijke inrichting en mobiliteit wordt verder de focus in het beleid vooral gericht op grootschalige weg- en spoorinfrastructuur en het woon-werkverkeer. Dit gaat ten koste van de lokale en regionale problematiek en de leefkwaliteit in wijken. Op lokaal niveau, zo werd aangegeven, is er wel een duidelijke relatie tussen inrichting en mobiliteit. Intensief ruimtegebruik kan ertoe leiden dat de mobiliteit op kleine afstanden te beïnvloeden is en voorzieningen als scholen en winkels beter bereikbaar zijn.

Een van de deelnemers aan het Breed Beraad concludeerde daarom dat we de illusie om via het beleid te sturen maar beter helemaal kunnen loslaten. Sturing is onmogelijk en we moeten het

eigenlijk ook helemaal niet willen: ‘Laat iedereen wonen waar hij wil wonen. De vervoerssystemen moeten de wensen van de bevolking faciliteren en niet frustreren’.

Schaarse ruimte

Niet alle aanwezigen waren overigens negatief over de mogelijkheden om via ruimtelijke inrichting en mobiliteitsbeleid te sturen. De noodzaak van een samenhangend ruimtelijk en mobiliteitsbeleid heeft, zo werd opgemerkt, te maken met ruimteschaarste. Als we willen voorkomen dat in een dichtbevolkt land als Nederland alles dichtslibt, moeten we sturen: ‘We moeten de mobiliteit faciliteren tegen een laag ruimtebeslag’. De sturingsmogelijkheden van de ruimtelijke ordening worden bovendien groter naarmate mobiliteit duurder en minder makkelijk wordt. Roadpricing moet weer op de agenda komen: ‘De vraag is hoever je moet gaan om het de consument naar de zin te maken?’

Anderen waren nog veel explicieter: ruimtelijke inrichting en investeringen in infrastructuur hebben alles met elkaar te maken. Kijk naar de effecten van de aanleg van nieuwe wegen, zoals rond Den Haag: de grond- en vastgoedprijzen schieten meteen omhoog als de bereikbaarheid wordt verbeterd. De aantrekkelijkheid van de Zuidas heeft te maken met de ligging aan openbaarvervoer-assen en snelwegen en de nabijheid van een luchthaven. Als de ontsluiting bij de aanleg van een Vinex-wijk niet goed is geregeld, loopt het verkeer onmiddellijk in de omgeving vast.

Ook andere voorbeelden illustreren die samenhang. Kijk naar de economische *boom* van een stad als Lille op het kruispunt van twee hogesnelheidslijnen. Of naar de mogelijke effecten van de Zuiderzeelijn. Als Schiphol straks nog maar 45 minuten weg ligt van Groningen, zal dat leiden tot een rush van bewoners en bedrijven naar het Noorden des lands. Voorbeelden die overigens meteen door andere deelnemers werden bestreden. De aanleg van hogesnelheidslijnen heeft in Frankrijk niet of nauwelijks geleid tot verplaatsing van economische activiteiten, wel tot een verschuiving van het zakelijk verkeer van vliegtuig naar trein. En de veronderstelde effecten van de Zuiderzeelijn kunnen we maar beter helemaal vergeten. Lelystad heeft immers ook niet geprofiteerd van de bestaande spoorlijn. Hoeveel woningen moeten er bovendien niet worden gebouwd om de Zuiderzeelijn rendabel te maken. Je zou het Noorden dan helemaal vol moeten bouwen. Waarom zouden we dat willen en waarom zou de gemeenschap voor dit soort investeringen moeten opdraaien?

Van lijnen naar knopen

Een aantal deelnemers gaf aan dat de relatie ruimtelijke inrichting en mobiliteit niet een kwestie is van welles-nietes. Er is zeker een samenhang, maar die is niet causaal, maar conditioneel. Investeringen in infrastructuur hebben alleen effect als er sprake is van economische dynamiek. Als die ontbreekt, zoals bijvoorbeeld in Zuid-Italië, kun je allerlei nieuwe snelwegen aanleggen, alleen gebeurt er dan niks. Infrastructuur kan die dynamiek faciliteren.

Vanuit die optiek is het ook van belang om heldere beleidsdoelen te definiëren. Als de Randstad met 5 miljoen mensen het economisch centrum van Nederland is, moeten we ook de condities creëren dat het gebied optimaal bereikbaar is en kan functioneren. Als we willen dat het Noorden van het land zich verder economisch ontwikkelt, heeft het zin om daarin te investeren.

Vanuit de optiek van economische ontwikkeling moet er ook anders tegen ruimtelijke inrichting en infrastructuur worden aangekeken. Niet langer vanuit “lijnen en stromen” (de optiek van de wereld van verkeer en vervoer) of vanuit “plekken” (ruimtelijke ordening), maar vanuit “knopen” waar nieuwe dynamiek mogelijk is. We zouden nieuwe stations en gebieden moeten ontwikkelen op de kruispunten van wegen en spoorlijnen waar de economische dynamiek kan neerslaan. We kunnen beter daarin investeren dan in allerlei nieuwe grootschalige netwerken: multimodale bereikbaarheid is een grote kwaliteit. De samenballing van verkeers- en vervoersmodaliteiten creëert kansen: ‘Het beleid is teveel gericht geweest op het wegnemen van negatieve effecten. We moeten kijken naar kansen en een impuls geven aan gebieden waar kansen liggen, zoals door het versterken van clusters in de kenniseconomie’.

Prioriteiten stellen

Bovenstaande leidde tot de vraag hoe de afweging tussen investeringsprojecten dan wel zou moeten plaatsvinden, zeker in een tijd van afnemende middelen. Als er geen causale relatie bestaat tussen ruimtelijke inrichting en mobiliteit, hoe wegen we dan investeringsprojecten tegen elkaar af? Het lijkt nu een kwestie van willekeur: de politiek waait met alle winden mee en durft geen keuzes te maken.

Een van de aanwezigen vroeg zich af of dit de politiek te verwijten valt. Misschien is het wel zo dat de wetenschap niet voldoende analytisch-rationeel het belang van de ene boven de andere investering kan aantonen. De politiek blijft dan met lege handen zitten en is op zichzelf aangewezen. Een goed voorbeeld is de vraag of er bij de Zuidas moet worden gekozen tussen een dokmodel of dijkmodel: wat is beter voor de bereikbaarheid en voor het vestigingsmilieu? En hoe weeg je een investering in een dokmodel vervolgens af tegen bijvoorbeeld een verbetering van de as Almere-Haarlem?

De vraag naar de rationaliteit van investeringen leidde tot discussie. Je moet je doelen helder definiëren, varianten uitwerken en indicatoren benoemen om die varianten tegen elkaar af te wegen, aldus een van de aanwezigen. Anderen betwijfelden het rendement van dit soort multifactor-analyses: ‘Je krijgt eruit wat je erin stopt. Als je milieu belangrijk vindt, is dat doorslaggevend. En als een ander belang prioriteit heeft, krijg je weer een andere uitkomst’.

Enkele deelnemers wezen in dit verband op de sociaal-culturele waarde van investeringen. In het Rotterdamse zou een nieuw station de voorkeur verdienen boven investeren in infrastructuur, omdat een nieuw station een bijdrage levert aan het stedelijk klimaat. Dit geldt ook voor investeringen in de openbare ruimte.

Dit leidde tot de conclusie dat de noodzaak van strategische investeringen nooit keihard aan te tonen valt: ‘Het gaat over de preferenties die je hebt omdat je denkt dat een investering voor het land van belang is. Daarin zit een zekere willekeur, omdat een eenduidig nationaal doel niet bestaat en er altijd tegenstrijdige doelen zijn. De symboolwaarde is daarom essentieel’.

Parallelschakeling

Op de zaterdagochtend sessie verdween het thema ‘ruimtelijke inrichting en mobiliteit’ steeds meer naar de achtergrond en ging het vooral over de huidige plan- en besluitvorming. De problemen van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid hebben niet alleen met de inhoud van het beleid te maken, maar minstens zozeer met het proces. Zo desintegreert het beleid snel tot een

verzameling projecten. Ander probleem is de lange duur van de beleidsvorming: rijk, provincie en gemeenten zijn in serie geschakeld. En er is onvoldoende relatie tussen de RO en infra met andere beleidsvelden: het proces is gericht op de interne bestuurlijke procesgang. Dit zou anders moeten. Zo zouden projectvoorstellen verplicht deel moeten uitmaken van een breder perspectief en zou de serieschakeling in de beleidsvorming moeten veranderen in een parallelschakeling: daardoor kunnen procedures worden verkort en tempo gemaakt kunnen worden. Tot slot zou er meer ruimte moeten komen in de beleidsvorming voor creativiteit: bijvoorbeeld in de vorm van competities tussen plannen. In dit verband werd gewezen op de planningscycli bij onze Oosterburen. In Noordrijn Westfalen wordt er een competitie georganiseerd waarbij iedere regio een integraal ontwikkelingsperspectief met uitgewerkte plannen en met een culturele lading indient. Het beste voorstel krijgt geld.

Bij het competitie-element werd door enkele aanwezigen vraagtekens gezet. Achter een competitie zit vaak ook een hele lobby, terwijl het ook lang niet zeker is dat winnende plannen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Het voorstel voor parallelschakeling werd echter breed gedragen. Daarbij kon worden aangesloten bij de huidige praktijk: terwijl het rijk het laatste jaar door de kabinetswisselingen heeft stilgestaan, zijn provincies en gemeenten doorgeslagen met plannen. Het rijk zou deze plannen van onderop de komende tijd moeten omarmen en zich zelf moeten concentreren op één of twee grote projecten. Van rijkswege werd daarop aangegeven dat men zich vooral wil concentreren op de ruimtelijke hoofdstructuur en de investeringen die daarmee zijn gemoeid. Daarbij gaat het om zaken als nationale transportsystemen, groen en blauw. Het rijk moet dat equiperen met geld en middelen en verder regionale ontwikkelingsvraagstukken faciliteren. De kern van de ontwikkelingsplanologie zou daarom moeten liggen bij de koppeling van planvorming aan publieke en private investeringen: dat wil zeggen gebiedsgericht, regionaal, met stakeholders. Als het gaat om de infrastructuur zouden we het bestaande netwerk en knopen veel beter kunnen benutten en nieuwe knopen moeten ontwikkelen waarop reizigers het netwerk betreden.

Poldermodel

Overigens was niet iedereen het ermee eens dat de serieschakeling het werkelijke probleem is. Het probleem is dat iedere bestuurslaag zijn eigen mening heeft en plannen van andere lagen worden teruggedraaid. Voorbeeld hiervan zijn de bedrijventerreinen in de Hoekse Waard, waar provincie, gemeenten en belanghebbenden draagvlak hadden voor een plan dat vervolgens door de Kamer werden *overruled*. Het probleem in de praktijk is dat er teveel ‘bestuurlijke drukte’ is: het rijk wil zich teveel bemoeien met details. Probleem is ook de juridificering en de veelheid van beroepsmogelijkheden: ‘we moeten het juridische feest terugrollen’.

Anderen wezen erop dat de vertraging in plannen niet zozeer met procedures te maken heeft, maar primair met belangentegenstellingen: ‘In het poldermodel wordt er nu eenmaal veel heen en weer gepraat om oplossingen te bereiken’.

Dit heeft op zijn beurt weer te maken met de cultuur van de ‘verdelende rechtvaardigheid’ waardoor iedere gemeente of regio moet kunnen mee-eten uit de staatsruif. Een manier om die cultuur te doorbreken zou kunnen zijn door kosten en opbrengsten veel meer dan nu aan projecten zelf toe te rekenen. Daarmee zouden projecten en processen vanzelf meer marktconform worden. Probleem daarmee is echter weer dat gemeenten nauwelijks ruimte hebben om eigen middelen te verwerven: de vrije inkomsten van gemeenten bedragen niet meer dan 10 procent. Tegen die achtergrond werd er een lans gebroken voor het invoeren van een

nieuw regionaal belastinggebied, waardoor op regionaal niveau kosten en opbrengsten gemiddeld kunnen worden: 'Het wezenlijke probleem in Nederland is het ontbreken van publieke opdrachtgevers die zelf over middelen beschikken'. Schiphol is een goed voorbeeld: de uitbreiding is, ondanks de betrokkenheid van allerlei overheden en particulieren, uitermate snel gegaan.

Bij zo'n versterking van het publieke opdrachtgeverschap valt te denken aan een nieuwe rol van Rijkswaterstaat (dat de komende tijd wordt omgebouwd tot agentschap) of een provinciale uitvoeringsorganisatie. De vraag is alleen wel of de provincie daartoe voldoende kwaliteit en capaciteit in huis heeft: Als dat niet lukt, zou je bij regionale ontwikkelingsopgaven de trekkersrol bij een van de gemeenten moeten leggen'.

Nogmaals werd benadrukt dat het Rijk zich veel minder met lokale en regionale opgaven zou moeten bezighouden. Het Rijk moet zich concentreren op enkele nationale projecten en verder vooral als smeerolie functioneren. Als mogelijke inspiratiebron werd gerefereerd aan het project 'Voorbeeldplannen Vierde Nota'. Het ministerie van VROM organiseerde daarbij jaarlijks rond enkele thema's een competitie. Gemeenten en particulieren konden plannen indienen en een financiële ondersteuning in de voorbereidingskosten krijgen. Het programma was uiterst effectief als hefboom voor investeringen en koste relatief nauwelijks geld. 'Breed denken en smal doen' zou aldus een van de deelnemers het motto kunnen zijn voor de toekomst. Het rijk zou zich kortom meer als dienstverlener moeten opstellen en zich niet overal en op alle details mee moeten willen bemoeien. Of zoals een van de deelnemers het kort en bondig samenvatte: 'We hebben het over de inrichting van Nederland, maar de praktijk gaat over Nederland als inrichting.'

AGENDA

Geannoteerde agenda voor het Breed Beraad over het thema 'Ruimte voor Mobiliteit', dat op vrijdagavond 21 maart en zaterdagmorgen 22 maart 2003 wordt gehouden in hotel 'Oud London' te Zeist

Achtergronden

Ruimtelijke inrichting en mobiliteit hebben veel met elkaar van doen. Verkeers- en vervoersstromen structureren de ruimte en omgekeerd beïnvloedt de ruimtelijke inrichting de mobiliteit en bereikbaarheid. Toch worden het beleid op het gebied van verkeer en vervoer en de ruimtelijke ordening tot op heden slechts in beperkte mate op elkaar betrokken. Dit klemt. Met name de ambities met betrekking tot de economische, sociale en fysieke vernieuwing van onze steden dreigen, als gevolg van (de beperkte afstemming tussen) het beleid en de beleidsvoering op het gebied van verkeer en vervoer en de ruimtelijke ordening, in de knel te komen.

Aandachtspunten Breed Beraad

Tegen de hiervoor geschetste achtergrond wordt de discussie tijdens het Breed Beraad toegespitst op de volgende vragen:

- 1 In welke zin en mate beïnvloedt de ruimtelijke ordening de mobiliteit en de bereikbaarheid?
- 2 Hoe kan door (een andere) ruimtelijke ordening worden ingespeeld op de ontwikkeling van de mobiliteit en bereikbaarheid?
- 3 In welke zin en mate beïnvloedt de mobiliteit(sinfrastructuur) de ruimtelijke inrichting?
- 4 Hoe kan door (een ander beleid) op het gebied van verkeer en vervoer worden ingespeeld op ruimtelijke inrichtingsvraagstukken?
- 5 Hoe kan, zowel op rijks- als op regionaal niveau, een betere afstemming tussen beleid op het gebied van verkeer en vervoer en ruimtelijke ordeningsbeleid worden gerealiseerd en wat staat publieke- en private-betrokkenen met het oog hierop te doen?

Agenda

Globaal ziet de agenda voor het Breed Beraad er als volgt uit:

Vrijdagavond 21 maart 2003

- | | |
|-----------|---|
| 20.00 uur | welkomstwoord door ing. J.Th. Blok, penningmeester Dagelijks Bestuur
Forum voor Stedelijke Vernieuwing |
| 20.05 uur | opening door prof.dr W. Derksen, voorzitter Breed Beraad |
| 20.10 uur | discussie, toegespitst op de vragen 1 t/m 4 |
| 22.30 uur | afronding door prof. dr W. Derksen |

Zaterdagmorgen 22 maart 2003

09.30 uur opening door prof.dr W. Derksen
09.45 uur discussie, toegespitst op vraag 5
11.45 uur afronding door prof.dr W. Derksen
12.00 uur slotwoord door ing. J.Th. Blok

DEELNEMERS

Deelnemerslijst van het Breed Beraad 'Ruimte voor Mobiliteit' op vrijdagavond 21 maart en zaterdagmorgen 22 maart 2003 in Hotel 'Oud London' te Zeist.

Mw ir I.M. Bakker	Ministerie van VROM
L. Boelens	Urban Unlimited
Drs C.B. van Boven	Ministerie van VROM
Prof.ir F. le Clercq	UvA/Twijnstra Gudde
Drs A.Th. van Delden	Ministerie van VROM/Forum
Prof.dr W. Derksen	Ministerie van VROM/RPB
Dr J.H.J. van Dinteren	BCI
Dr D.H. van Egeraat	DynaVision Man.Consultancy
Mw mr drs I.K. van Engelshoven	Ministerie V&W
Prof.ir D.H. Frieling	TU Delft/Ver.Deltametropool
Drs J.H. Gerson	Gemeente Amsterdam
Dr J.J.M. Hemel	Academie van Bouwkunst/Forum
Drs J. Katgerman	RUPS Adviseurs
Drs A.P. Mesker	VNO/NCW
Drs R.J. Molemaker	Ecorys Transport
M. Norder	Provincie Zuid-Holland
Drs J.C. Rutten	Rutten-Communicatie-advies
Drs S. Riedstra	Ministerie van V&W
Prof.ir F.M. Sanders	TNO Inro/TU Delft
Drs J.B. Saris	De Stad
Prof.dr B. van Wee	Universiteit Utrecht/RIVM
Mr F. de Zeeuw	Bouwfonds Ontwikk./Raad v.V&W

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 organi-seert 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-oeveren
- 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
- stedelijke vernieuwing en ICT
- de stad in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening
- Utrecht West in perspectief
- stedelijke vernieuwing en het MKB
- betekenis en kansen van het plan Amsterdam-Zuidas

- stedelijke vernieuwing en veiligheid
- wonen
- ruimte voor mobiliteit

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, projectontwikkelingsmaatschap-pijen, 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
Dr J.J.M. Hemel	Directeur Academie van Bouwkunst Rotterdam	lid
Prof.dr L.A. de Klerk	Hoogleraar Planologie Universiteit v.Amsterdam	lid
Drs D.A. Regenboog	Directeur LATEI	lid
Mw drs A.C. van der Veen	Sociaal-geograaf Bureau Middelkoop	lid
Dr H.C. van der Wouden	Hoofd Onderzoeksgroep Leefomgeving en Wonen Ruimtelijk Planbureau, Ministerie van VROM	lid
Drs A.Th. van Delden	Plv. DG Wonen Ministerie van VROM	adviseur

ALGEMEEN BESTUUR :

Mw drs E.M. Agricola	KEI
Drs H.H. Apotheker	Gemeente Steenwijk
Prof. drs A.L.L.M. Asselbergs	Rijksdienst voor de Monumentenzorg
J.B. Benraad	Stadswonen Rotterdam
Mw A.M.W. Bodewes	Anke Bodewes Makelaardij
Drs ir C.A.M. de Boo	NS Vastgoed
Prof.dr R.W. Boomkens	Rijksuniversiteit Groningen
Mw mr A.H. Brouwer-Korf	Gemeente Utrecht
Prof.dr W. Derksen	Ministerie van VROM
Mw I. van Ditshuyzen	IdtV-DITS
Ir J.D. Doets	ING Vastgoed
A.Duivesteijn	Tweede Kamer
Prof. dr G.B.M. Engbersen	Erasmus Universiteit Rotterdam
W. ETTY	Andersson Elffers Felix
Drs ing. J. Fokkema	Neprom
P. van der Gugten	Proper-Stok Groep
Dr M.A. Hajer	UvA
D. Halbesma	Gemeente Almere
A.J. Hilhorst	Gemeente Den Haag
Pieter Hilhorst	De Volkskrant

Mevr. M. Horselenberg-Koomen
Mw prof. ir F.M.J. Houben
Ing. J.A.J.M. van den Hoven
Prof. dr A.M.J. Kreukels
Mr E.E. van der Laan
Mr W.D. van Leeuwen
Prof. dr P.A.H. van Lieshout
G.L. Mak
Ir W.G. Meyer
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
Ir A.V.M. Pouw
Prof. dr U. Rosenthal
Ir P.S.M. Ruigrok
Mw A.M.J. Rijckenberg
Drs A.J.M. Schakenbos
Prof. dr P. Schnabel
Drs D.B. Stadig
Mevr. ir Ria J. Steenaart
Drs F.H. van der Veen
Mw A. van Vliet-Kuiper
Ir C.J. Vriesman
Ir H.S. Yap
Mr F. de Zeeuw
J.H. Zwart

Gemeente Doetinchem
Mecanoo Architecten Delft/TU Delft
Heijmans
Universiteit Utrecht
Kennedy Van der Laan Advocaten
Aedes Ver. van Woningcorporaties
Ministerie van VWS
NRC-Handelsblad/UvA
Rotimex
Universiteit van Amsterdam
VROM-raad
Koninklijke BAM NBM
Ministerie van Economische Zaken
VNG
Woningbedrijf Amsterdam
COT/Rijksuniversiteit Leiden
Amstelland Ontwikkeling
VROM-raad
Twiynstra Gudde
SCP
Gemeente Amsterdam
Interimmanagement & Coaching
Ministerie van VROM
Gemeente Amersfoort
Staatsbosbeheer
Yap Advies & Planning
Bouwfonds Ontwikkeling/Raad voor V&W
Timpaan