

UTRECHT WEST IN PERSPECTIEF

## UTRECHT WEST IN PERSPECTIEF

Verslag Breed Beraad gehouden op 7 en 8 september 2001

Drs H. Sakkers

## INHOUD

VERSLAG	4
AGENDA	12
DEELNEMERS	15
ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING	17
BESTUUR	21

VERSLAG

### *Inleiding*

Op vrijdagavond 7 september en zaterdagochtend 8 september 2001 organiseerde de stichting Forum voor Stedelijke Vernieuwing een Breed Beraad over het thema 'Utrecht West in perspectief'. Aan de bijeenkomst onder voorzitterschap van de heer Prof. dr P. Schnabel werd deelgenomen door circa 30 personen afkomstig uit de wereld van het openbaar bestuur en deskundigen op het gebied van stedelijke ontwikkeling.

Aan de westkant van Utrecht wordt de Vinex-wijk Leidsche Rijn gebouwd. De realisatie van uiteindelijk meer dan 30.000 woningen 'aan de overkant van het Amsterdam-Rijnkanaal' zal de nodige consequenties hebben voor de structuur en het functioneren van Utrecht. Deze consequentie hebben onder andere betrekking op de ontwikkelingsmogelijkheden van de naoorlogse 'achterstandswijk' Kanaleneiland. Dit roept een aantal vragen op. Welke consequentie zal de realisatie van Leidsche Rijn hebben voor de structuur (vastgoed, infrastructuur, voorzieningen, etc.) en het functioneren (sociaal-cultureel, economisch) van Utrecht? Wat betekent dit voor Kanaleneiland in het bijzonder? Wat kunnen, respectievelijk moeten betrokken overheden en private partijen - al dan niet gezamenlijk - doen om hierop in te spelen? Deze en andere ontwikkelingsvragen zijn uitvoerig besproken; dit verslag geeft geen chronologisch verslag van de discussie, maar probeert een beeld te geven van de veelheid en verscheidenheid van inzichten, overdenkingen, keuzemomenten, denkbeelden, ideeën, opinies, verwachtingen, fantasieën, et cetera.

### *Beelden voor Utrecht*

Belangrijk inzicht is dat Utrecht weliswaar 10 wijken heeft, maar dat juist de stad als geheel over het voetlicht moet komen. 'Er is één Utrecht en we moeten ons niet laten verzanden in de middelmatigheid van 10 afzonderlijke wijken.' Wijken kennen dan ook een onderlinge verbondenheid qua verhuisbewegingen, voorzieningen, infrastructuur, et cetera. Daarom ook is het zicht op het geheel ook van groot belang. Vroeger had je 'Utrecht achter het spoor'. De hoofdingang van het station bepaalde de richting van de stad; deze luxe kunnen we ons niet meer permitteren. Daarvoor is de druk op de stad te groot geworden. Utrecht West is een belangrijk gebied met deels nationale betekenis (de Jaarbeurs, het casino, de A2, Leidsche Rijn).

In Utrecht is ook de Domtoren een blijvend referentiepunt. Hoger bouwen dan de Dom is niet aanvaardbaar en Utrecht ziet zichzelf graag als een grote stad met een menselijke maat. Dat je de Dom overal kunt zien moet gelijktijdig ook de opdracht met zich brengen dat het gebied tot aan de Dom ook met kwaliteit kan worden overbrugd. Utrecht is verder jong: 44% is jonger dan 30 jaar; economisch booming als bijna geen andere regio in Europa; en zeer hoog opgeleid (50% van de beroepsbevolking heeft een HBO opleiding of hoger).

### *Beelden voor Kanaleneiland*

Kanaleneiland heeft zich de afgelopen decennia langzaam ontwikkeld van een Hollandse wijk tot allochtonen wijk. Over de kwaliteit van de woningen valt te twisten, de openbare ruimte is niet aantoonbaar minder dan elders in de stad. Maar de wijk kent een opeenstapeling van sociale, economische en persoonlijke problemen. De atmosfeer, het toekomstperspectief en de veiligheid in de wijk wordt als slecht ervaren, maar ook stedenbouwkundig zijn er een aantal

grote problemen op te lossen nu de brug naar Papendorp een barrière door de wijk gaat veroorzaken. Het door Mecanoo ontwikkelde plan probeert een aantal zaken in de ontwikkeling van Kanaleneiland aan elkaar te knopen:

Het plan begint bij het idee dat de wijk eigenlijk een beetje 'in de weg' was komen te liggen. De noord-zuid oriëntatie moet veranderd worden in een 'west-oost' oriëntatie; van Papendorp naar het centrum. Veel gebouwen keren zich nu af van de nieuwe west-oost lijn; maar al snel bleek dat veel partijen geïnteresseerd zijn in een nieuwe openheid naar de nieuwe verbindingssas. Ook het winkelcentrum dat toch net een grote verbouwing heeft ondergaan. De HOV-halte is toch wel een heel aantrekkelijke katalisator. Allerlei belanghebbenden (o.a. Rabo, ROC ) willen iets en vormen dus een draagvlak voor een verdergaande aanpak van het gehele gebied. Vervolgens is het zo dat Kanaleneiland geen waterkant ontwikkeling heeft gekend; daar ligt ook een uitdaging. De brug is hoog en dat betekent dat het maaiveld ook omhoog gaat. Logisch idee is dus om de buurt mee te laten 'liften' op deze ontwikkeling; het parkeren kan dan naar beneden. Een ander uitgangspunt is dat criminele jongeren wel beeldbepalend zijn, maar je moet er ook niet te veel van schrikken. Strategische notie in het plan is het idee dat een aanpak alleen zinvol is als het enige omvang kan krijgen. 600 woningen sloop nieuwbouw zou dan in combinatie met de andere onderdelen van herstructurering een goede opstap zijn naar een werkelijke imagoverbetering. Verschillende reacties volgen op de presentatie van dit plan:

- Een dergelijk grootschalige aanpak veronderstelt van alle kanten een zorgvuldige communicatie met de huidige bewoners; de melding 'we gaan uw flat slopen' kan heel wat emotie veroorzaken. Verder praat de gemeente in Kanaleneiland met degenen die zelfstandig wonen. Dat zijn dus niet de jongeren die de meerderheid uitmaken en die de toekomst hebben. En toch moeten we daar mee in de slag.
- Om middelmatigheid te voorkomen heb je een stedelijke aanpak nodig, we kunnen dit soort ontwikkelingen niet aan 'de overleggroep' overlaten. Politiek zal er dus een duidelijk beeld moeten worden neergezet; er moet dus wel rekening worden gehouden met de mensen aan het taluud, maar de uiteindelijke ontwikkeling kan er niet door worden bepaald. Planvorming van onderop alleen leidt tot vooral veel kinderboerderijen.
- Het is van belang om in deze wijk niet zomaar wat gebouwen neer te zetten die er net even wat mooier uitzien dan de huidige; het gaat erom dat deze gebouwen een rol kunnen gaan spelen in het netwerk van de wijk; in de positieve spiraal omhoog. Hoe krijgt het ROC straks een nieuw gebouw vol met allerlei interessante gebruikersgroepen zonder dat de huidige gebruikers weglopen?
- Punt is ook het oordeel over hoe de wijk er nu uitziet. Sommigen vinden dat de kleuren van de wijk een zeer belangrijke negatieve belevingsfactor vormen, en dat deze dus op korte termijn moeten worden aangepakt. Anderen vinden dat oppervlakkig en zien een veel diepere of sociale aanpak als de juiste ontwikkelingsstrategie.
- Sommigen hebben nog nooit zo'n armoedige wijk gezien; geen enkel blok is mooi. Dat leidt ook tot stigmatisering van de bewoners; daarom is slopen ook hard nodig. Anderen vinden Kanaleneiland juist een leuke wijk met leven in de brouwerij en interessante ondernemers. Wat in ieder geval voorkomen moet worden is dat het gebied zelf als geheel een barrièrewerking gaat krijgen.
- Idee dat steeds terugkomt is dat het fysiek met Kanaleneiland wel goed gaat komen. De locatie is zo centraal; zo dicht bij allerlei infrastructuur dat een ontwikkeling uiteindelijk

niet zal kunnen uitblijven. Punt is daarom om juist nu in de sociale sfeer te investeren; en te zorgen dat we de huidige bewoners equiperen om met komende ontwikkelingen mee te liften. Discussie is of er een integrale aanpak moet komen inclusief een nu reeds geplande herstructurering. Velen vinden toch ook dat een fysieke aanpak wel een zeer symbolische daad zal zijn die een positieve ontwikkeling zal aanzwengelen.

- Steden hebben allerlei strategieën maar er is eigenlijk geen stad met een echte sociale strategie. 90% van de bevolking doet het uitstekend, maar 10% zit diep down. Voor deze mensen doen we helemaal niets; zij hebben geen belangen in de ontwikkelingen. Vaak zijn het de mensen die maar moeten doorstromen naar andere plekken in de stad. Ook Utrecht heeft daarom een strategie nodig; het gaat om de toekomst van de kinderen. En het gaat om het creëren van de voorwaarden om het plan van bv. Mecanoo waar te kunnen maken.
- Een succesvolle sociale strategie zal ertoe leiden dat een aantal mensen hogerop komt en zonder perspectieven in de wijk liever wegtrekt. Het betekent dat moet worden gewerkt aan een bindingsstrategie in plaats van aan een verdringsstrategie. Er moeten samen met een sociale strategie woonmilieus worden aangeboden die voldoen aan de wensen van sociale stijgers.
- Centrale strategische vraag blijft: moeten de huidige bewoners nu blijven of moeten we de huidige bevolking meer mengen met hogere inkomensgroepen en bewoners van Nederlandse afkomst.
- Het is moeilijk om een sociale strategie te verbinden aan een wijk; netwerken zijn vaak niet meer wijkgericht. Een groepsgerichte benadering zal dus moeten worden gecombineerd met een individuele benadering.
- Daarnaast gaat deze discussie over de vraag of een centrale positie in de stad voldoende is voor een positieve ontwikkeling. Sommigen spreken over een schraal tussengebied dat nog schraler dreigt te worden, anderen over het feit dat het centrum wordt bepaald door wat er gebeurt en niet door waar het ligt.
- Er gaat zeer veel geld om in Kanaleneiland; je zou moeten proberen om dat geld te gebruiken om de kwaliteit van de wijk te verbeteren.
- Je moet iets doen in Kanaleneiland, omdat alle partijen toch wel iets gaan doen. Dat moet dus gewoon gecoördineerd worden.
- Een reden waarom Kanaleneiland kan uitgroeien tot een absolute top locatie is dat de parken zijn uitgegroeid, en een suburbaan woonmilieu mogelijk is in de nabijheid van het centrum. Bovendien willen ook Marokkaanse gezinnen naar een suburbaan woonmilieu. Verder: Maak van de zuidkant van het kanaal een super woonlocatie.
- Ander geluid is: Kanaleneiland heeft het meest slecht functionerende stadspark van Nederland.
- Het kanaal kan het strand van Utrecht worden; dan zou er vlak bij de brug aan de HOV een halte moeten komen; vooralsnog is de HOV-baan geen gezellige lijn; je mag hem eigenlijk niet eens oversteken.
- Verplaats de bedrijvigheid naar huidige woningboulevard en naar de A12, zodat van Kanaleneiland een aantrekkelijk woonomgeving gemaakt kan worden. Vraag blijft of bedrijvigheid in welke vorm, op welke locatie het meeste bijdraagt aan een positieve ontwikkeling van de wijk.
- De Groenewoudsedijk zou je kunnen doortrekken naar de Nicolaas Beetsstraat door middel van een langzaam verkeer route.
- Plaats bij alle invalswegen van het Kanaleneiland borden met daarop de tekst: 'Kanaleneiland; Bijzonderste wijk van Utrecht.'

- Geef mensen in de wijk allemaal aandelen in de ontwikkeling van het gehele gebied.

### *Beelden voor Leidsche Rijn*

Leidsche Rijn is de grootste VINEX locatie van Nederland. Opgave is om het nieuwe stadsdeel in relatie met de bestaande stad te ontwikkelen. Grote vraag is daarom of het lukt om de verschillende barrières op een goede wijze te overwinnen. De grote barrières zijn het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2. Dat is heel moeilijk te ontwikkelen; daar ligt een hele grote opgave. Het Kanaal kan natuurlijk niet verplaatst worden, en de verplaatsing van de A2 wordt gezien als een cruciaal aspect in de ontwikkeling. Daarnaast zullen we aan twee kanten van de barrières aan levendigheid moeten werken. Opmerking en beelden over Leidsche Rijn:

- De vraag is of Leidsche Rijn wel op een verkrampte wijze ontwikkeld moet worden op verbondenheid. Immers, iedereen gaat wel de stad in, maar hoeveel gaan er van de stad nu straks naar Leidsche Rijn.
- Denken we nu over Leidsche Rijn als onderdeel van een polycentrische stad met voorzieningen die ook voor de bewoners van de oude stad interessant zijn (tweede theater enzo); of blijft het centrum gewoon het echte centrum? In ieder geval moeten we er rekening mee houden dat bepaalde soorten voorzieningen bepaalde soorten mobiliteit oproepen; denk bijvoorbeeld aan kroegen. Sommigen vinden dat Leidsche Rijn grootstedelijke dingen moet krijgen. Anderen twijfelen daaraan en vinden Utrecht ook in de toekomst te klein voor twee centra.
- In de ontwikkeling van Leidsche Rijn is in principe voorzien in vele (ook stedelijke) voorzieningen. Alle assen tussen het stationsgebied en Leidsche Rijn zijn potentiële ontwikkelingsassen. Centrale vraag in de discussie is ook of de verbindingen tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad zodanig zijn dat de bewoners van Leidsche Rijn wel zoveel naar de bestaande stad zullen komen.
- Tijdens de discussie ontstaat een geheel andere beeld: ontwikkel het gebied tussen het kanaal en de A2 niet als woongebied, maar als een nieuw centrum (het ligt daadwerkelijk in het midden) met in ieder geval allerlei culturele voorzieningen die nu in het oude centrum geen kant opkunnen (centraal museum). Dit betekent dat de gigantische verplaatsings- en overkappingsopgave niet nodig is; de stad wordt in essentie verbonden en bestaande knopen worden gebruikt voor een natuurlijke ontwikkeling die de stad in balans brengt.
- Feit is ook dat er in Leidsche Rijn zoveel kantoren zijn gepland dat er per definitie iedere dag heel veel mensen naar Leidsche Rijn zullen komen. Andere kant van de medaille is dat veel woon-werk bewegingen nog niet wil zeggen dat 'het wat is' en dat er ook wat te beleven is. Als positief voorbeeld wordt in dit verband het Rotterdamse Alexanderpolder met haar terrasjes genoemd.
- Gefilosofeerd wordt over de ontwikkelingspotenties van het gebied rondom station Leidsche Rijn; Associaties worden gemaakt met Duivendrecht en Amsterdam Zuid; De meningen zijn erover verdeeld; sommigen zien ze als potentieknopen die in aanleg goed zijn neergezet, die in de komen de jaren ook langzaam meer kwaliteit zullen krijgen. Anderen zien ze als een grote anonieme mislukking, met vreselijke blackboxen die mensen in niemandsland om half twee 's nachts platzak op straat dumpen. Met name de cultuur-historische context wordt dan gemist. Bovendien maakt de overheid niet waar wat ze moet doen; de openbare ruimte op een goed niveau onderhouden. Met ongeveer 80.000 inwo-



ners in Leidsche Rijn zien sommigen ook geen draagvlak voor interessante ontwikkelingen rondom station Leidsche Rijn.

- Ander geluid is dat Utrecht helemaal niet te klein is; gezien vanuit een straal van 30 minuten in Utrecht voor heel veel mensen super bereikbaar. Je kunt niet langer in termen van stadsgrenzen denken. Utrecht heeft een belangrijke plek in de gehele randstad en dus moet je inderdaad eerst die knooppotentie ontwikkelen. Met Duivendrecht komt het ook wel goed. We moeten beseffen dat we moeten denken in termen van Randstad of Deltametropool; dan hebben we het over een stad ter grootte van Parijs, Londen, Berlijn.
- Een uitweg lijkt te zijn dat we het zo organiseren dat we proberen rondom dat station de mensen te trekken die we graag willen hebben; maak het een plaats voor interessant ondernemerschap. Het betekent ook jezelf beperken en toch even wat extra's doen; niet te ver vooruit denken om te kunnen blijven inspelen op actualiteiten; en beseffen dat men elkaar in de huidige binnenstad nu doodvecht op de vierkante meter.
- Waarom zou het ondenkbaar zijn dat het spoor in Leidsche Rijn ondergronds gaat? We zouden er alles aan moeten doen om een nieuw hoge barrière te maken.
- Een sociaal dilemma bij de realisering van nieuwbouw is altijd 'wie hebben er inspraak?'. Bekend is dat insprekers er vaak niet komen te wonen.
- Uniek element in Leidsche Rijn zou een Archeologisch / Ecologisch park kunnen zijn. Grootschalige activiteiten zouden aan de buitenkant van de wijk moeten komen zodat de woonfunctie niet wordt verstoord. Op Hooggelegen zou een Kunstoever kunnen worden gecreëerd. Rondom het strand van de Zandwinplas zou je jongerencultuur in plaats van industrie moeten plannen.
- Vraag is ook in hoeverre de gemeente Utrecht zelf als investeerder zou moeten gaan opereren. Iets meer lef zou wel kunnen. Nu zitten we vaak wel heel erg lang op het initiatief van investeerders te wachten. Maar ook welzijnscentra, scholen en het HOV komen nauwelijks van de grond. Je moet dus goed weten waar je je op richt; de gemeente zal toch eerst goed haar eigen rol moeten regelen. En eerst haar eigen stukje van de ontwikkeling moeten bijdragen.
- Eén van de redenen is dat de vastgoedmarkt zich heeft kunnen terugtrekken achter de rooilijn; de bouwer heeft geen gezicht naar de openbare ruimte. Het betekent dat we de producenten moeten betrekken bij de openbare ruimte, waarbij de gemeente zich veel meer zal moeten richten op de eigen taken. Cruciaal in dit verband is in ieder geval de realisatie van de bruggen en van het stationsgebied.
- Algemeen wordt gedacht dat het goed is om de ambities van Leidsche Rijn te herijken en met name ruimte te geven aan "scharrelruimtes". Scharrelruimtes vereisen anderzijds dat je eigenlijk nog beter weet wat je feitelijk wil. En verder: waarom kan het niet wat realistischer; waarom moet er nu zo nodig tussen dat kanaal en de snelweg gewoond worden?

### *Trots, identificatie, betrokkenheid*

Centrale vraag gedurende het gehele gesprek was de vraag naar: 'hoe creëer je nu nieuwe dingen, leefomgevingen waar we met elkaar trots op zijn'. Omgevingen die het gevoel geven: hier hoor ik thuis, hier wil ik bij horen. Dat is meer dan een uitzicht op de Dom. We bouwen fantastische wijken, maar ze zijn niet om trots op te zijn. Dat kleine experimentele park in Overvecht, dat werkte. En vroeger straten als de Straatweg, de Balijelaan of de Biltstraat. Het

waren de straten die naar het centrum liepen. Vraag is of we dat met de HOV banen voor elkaar gaan krijgen. Essentieel is dat mensen onderdeel van succes willen zijn; als er iets moois gebeurt dan wil iedereen vooraan zitten. Trots moet binnen de wijk tot stand komen: 'het is onze school, straat, club, et cetera'. Sportvelden zouden ook veel meer gericht moeten worden op het leggen van contacten. In Indonesië zie je dat voetbalvelden altijd in het midden van het dorp liggen. Mensen vinden het nu eenmaal geweldig om gezien te worden en om naar anderen te kijken.

### *Architectuur van het ontwikkelingsproces zelf*

Als we praten over wijken ontwikkelen waar we trots op kunnen zijn, hoe kunnen we dan eigenlijk zo'n 'bestelling opnemen'? Hoe kunnen we plannen maken die vragen en acties van onderop genereren? Hoe kunnen we een onderlinge stimulering van vraag en aanbod realiseren? Als je vraagt 'wat wilt u?' dan zal nooit iemand trots worden op het uiteindelijke resultaat. Trots wordt je alleen op die dingen die je zelf hebt bevochten of in de wereld gezet. Daarom werkt de besteldemocratie niet en daarom is het Comité van leuke dingen zo'n goed idee. Belangrijk psychologisch element is ook de verwachtingen over de toekomst. Een positieve toekomstverwachting helpt ontzettend bij nieuwe investeringen. Die toekomstverwachting moet in Kanaleneiland eerst omhoog willen de bewoners actief kunnen worden betrokken in dit proces; op dit moment staat dit aspect in Kanaleneiland nog sterk in de min.

In feite staan we voor de opgave om over te schakelen van de architectuur van de ruimte naar de architectuur van het ontwikkelingsproces; het stelt hele hoge eisen aan het openbaar bestuur en verlangt een hoge mate van 'wijsheid'. Er is dus een hoog niveau van zelfbewustzijn nodig over de vraag 'wat willen we eigenlijk'. Pas als deze vraag is beantwoord kunnen we belangen bij elkaar brengen. Daarna is er nog afzonderlijke aandacht nodig voor zoiets als het beheer of follow up. Daarbij is planning ook in deze zin te relativiseren: soms is het verschil tussen beleid en toeval flinterdun. Is de ontwikkeling en het succes van Lombok nu een toevallige en autonome ontwikkeling, of is het mede het gevolg van gemeentelijk beleid.

### *Verdere ideeën*

- Wijkmusea kunnen een impuls aan het wij-gevoel en trots geven.
- 'En en en en ...' als de enige echte strategie (inzetten op alles).
- Waar zijn de migranten in de gesprekken zoals deze?
- Wat zijn de goede redenen om naar Overvecht te gaan: Autoboulevard en crematorium. Wat betekent dat voor Kanaleneiland? Wij op ons eiland laten ons niet kisten!?
- Maak een stadspas om te zwemmen, varen, omheen te zitten in Leidsche Rijn.
- Hoe kunnen we de bewoners samen eigenaar van een wijk maken?
- Maak een fantastische brug met lampjes.
- Geef ruimte aan een zwarte markt.
- Ontwikkel nieuwe kaarten van de stad; beeld van de schildpad; beeld van het gezicht (met het centrum en het park als ogen).
- Maak een mooi waterfront met boulevard.
- Maak van de parken van Kanaleneiland een festivalterrein.
- Zorg dat de huisartsen Kanaleneiland niet verlaten.

- Smit die flats in mooie kleuren.
- Investeer vijf jaar lang alleen maar in het sociaal-culturele.
- Zorg dat je in Kanaleneiland de Dom kunt blijven zien.
- Raadscommissie RO afschaffen.
- Denk in termen van een 'festival van cultureel ondernemerschap'.

## AGENDA

Geannoteerde agenda voor het Breed Beraad over het thema ‘Utrecht-West in perspectief’, dat op vrijdagavond 7 september en zaterdagmorgen 8 september 2001 wordt gehouden in Hotel ‘Oud London’ in Zeist.

---

### *Achtergronden*

Aan de westkant van Utrecht wordt de Vinex-wijk Leidsche Rijn gebouwd. De realisatie van uiteindelijk meer dan dertigduizend woningen ‘aan de overkant van het Amsterdam-Rijnkanaal’ zal de nodige consequenties hebben voor de structuur en het functioneren van Utrecht in het algemeen en van het gebied tussen het Utrechtse centrum en Leidsche Rijn in het bijzonder. Die consequenties – positief dan wel negatief en nu nog slechts ten dele gekend – zullen onder meer van invloed zijn op de ontwikkelingsmogelijkheden van de na-oorlogse ‘achterstandswijk’ Kanaleneiland.

Een en ander roept een aantal vragen op. Welke consequenties zal de realisatie van Leidsche Rijn naar verwachting hebben voor de structuur (vastgoed, infrastructuur etc.) en het functioneren (sociaal-cultureel, economisch) van (de westflank van) Utrecht? Wat betekent dit voor de ontwikkelingsmogelijkheden van het Kanaleneiland? Wat kunnen, respectievelijk moeten betrokken overheden en private partijen – al dan niet gezamenlijk – doen om hierop in te spelen?

Verwacht wordt dat een gedachtenwisseling over de hiervoor in kort bestek geschetste ontwikkelingen en vragen zal bijdragen aan het inzicht in de ontwikkelingsmogelijkheden van Utrecht(-West) en in meer algemene zin aan het inzicht in de gevolgen van de realisatie van Vinex-wijken voor het functioneren van steden.

### *Aandachtspunten / centrale vragen voor de discussie*

Tegen de hiervoor geschetste achtergrond zal de gedachtenwisseling tijdens het Breed Beraad worden toegespitst op de volgende aandachtspunten/centrale vragen:

- 1 *Gescheiden of verbonden*  
Welke consequenties zal de realisatie van Leidsche Rijn hebben voor de structuur en het functioneren van Utrecht(-West) in meer algemene zin? Raakt Leidsche Rijn fysiek, sociaal-cultureel en economisch verbonden met Utrecht of komt het accent te liggen op de eigenstandigheid van Leidsche Rijn (vgl. Nieuwegein)?
- 2 *‘Wij op ons eiland’: tussen Utrecht-centrum en Leidsche Rijn*  
Welke consequenties zal de realisatie van Leidsche Rijn hebben voor de structuur en het functioneren van de naoorlogse achterstandswijk Kanaleneiland?
- 3 *Ontwikkelingsmogelijkheden*  
Welke ontwikkelingsmogelijkheden biedt de realisatie van Leidsche Rijn voor Utrecht in het algemeen en het Kanaleneiland in het bijzonder?
- 4 *Publieke en private inzet*  
Wat kunnen/moeten publieke en private partijen – al dan niet gezamenlijk – doen om op deze ontwikkelingsmogelijkheden in te spelen?

*Agenda*

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

Vrijdagavond 7 september 2001

- 20.00 uur      welkomstwoord door ir P.O. Vermeulen, voorzitter Forum voor Stedelijke Vernieuwing
- 20.05 uur      opening door prof.dr P. Schnabel, voorzitter Breed Beraad
- 20.10 uur      inleiding door mw mr A.H. Brouwer-Korf, burgemeester van Utrecht
- 20.30 uur      discussie, toegespitst op de aandachtspunten/centrale vragen 1 en 2
- 22.30 uur      afronding door prof.dr P. Schnabel

Zaterdagmorgen 8 september 2001

- 09.30 uur      opening door prof.dr P. Schnabel
- 09.45 uur      discussie, toegespitst op aandachtspunten/centrale vragen 3 en 4
- 12.15 uur      afronding door prof.dr P. Schnabel
- 12.30 uur      slotwoord door ir P.O. Vermeulen

DEELNEMERS

Deelnemerslijst Breed Beraad over het thema 'Utrecht-West in perspectief' op vrijdagavond 7 september en zaterdagmorgen 8 september 2001 in Hotel 'Oud London' te Zeist.

---

Prof.dr O.A.L.C. Atzema	Universiteit Utrecht
Mw mr A.H. Brouwer - Korf	Gemeente Utrecht
Drs E.C.J.E. Czyzewski	Boumanhuis
Drs A.Th. van Delden	Ministerie van V & W/ Forum
W. ETTY	Andersson Elffers Felix
Mw ir I. Frankenmolen	Kraaijvanger. Urbis / Forum
P. van der Gugten	Proper-Stok Groep
Mr dr G. Hagoort	Hogeschool voor de Kunsten
Mw prof.ir F.M.J. Houben	Mecanoo Architecten Delft/TU Delft
Dr P. Hooimeijer	Universiteit Utrecht
U.F. Hylkema	Hylkema Consultants
Ing. H. Jaspers	ROC Utrecht
Mw drs M.L. van Kleef	Gemeente Utrecht
Drs W.J.P. Kok	Gemeente Utrecht
Drs M. Königs	Compound
Drs W.A. Lenting	Gemeente Utrecht
R. Midavaine	Utrechts Nieuwsblad
Mr P.G.A. Noordanus	VROM-Raad
Drs D.A. Regenboog	NEI Kolpron / Forum
Drs D. Reitsma	Smartagent
Mw A.M.J. Rijckenberg	VROM-Raad
Drs H. Sakkers	Gemeente Utrecht
Prof.dr P. Schnabel	SCP
Drs A.A. Verduijn	Gemeente Utrecht
Ir P.O Vermeulen	Bank Ned. Gemeenten / Forum
Mr P. Vogelzang	Politie Utrecht
Drs S.P.M. de Waal	Boer & Croon Management Groep



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
- Stedelijke vernieuwing en ICT
- De stad in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening
- Utrecht West in perspectief

*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 LATEI	lid
Drs A.Th. van Delden	Plv. SG Ministerie van Verkeer en Waterstaat	adviseur

*Algemeen Bestuur:*

Drs H.H. Apotheker	Gemeente Steenwijk
Prof. 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	NS Vastgoed
Mr G.Ph. Brokx	Bve-Raad
Mw mr A.H. Brouwer-Korf	Gemeente Utrecht
Mw I. van Ditschuyzen	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
A.J. Hilhorst	Gemeente Den Haag
Mw M. Horselenberg-Koomen	Gemeente Doetinchem
Mw prof. ir F.M.J. Houben	Mecanoo Architectengroep Delft/TU 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 Ver.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  
Mw A. van Vliet-Kuiper  
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 NBM  
Ministerie van Economische Zaken  
Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
Eurowoningen  
Rijksuniversiteit Leiden  
Amstelland Ontwikkeling  
VROM-raad  
SCP  
Gemeente Eindhoven  
Gemeente Amsterdam  
Interimmanagement & Coaching  
Ministerie van VROM  
Gemeente Amersfoort  
Staatsbosbeheer  
Bouwfonds Woningbouw  
Timpaan Hoofddorp