

Naar een metropolitane strategie  
voor Schiphol en omgeving

NAAR EEN METROPOLITANE STRATEGIE VOOR SCHIPHOL EN OMGEVING

Verslag Smal Beraad gehouden op 7 april 2006

Drs. H. Vuijsje

## INHOUD

VERSLAG	4
AGENDA	14
DEELNEMERS	17
ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING	19
BESTUUR	23

VERSLAG

### Een nieuw verbond

De economie van Amsterdam is sterk verbonden met het lot van Schiphol. Als Schiphol de internationale concurrentieslag verliest, zal dat in Amsterdam direct worden gevoeld. En omgekeerd: als de regio Amsterdam geen economische activiteiten aan zich weet te binden, ondervindt de luchthaven daarvan de gevolgen.

In de jaren tachtig ontwikkelde de commissie-Van der Zwan als *trait d'union* tussen beide belangen de mainportstrategie, die uiterst succesvol bleek te zijn. Inmiddels is tachtig procent van alle Europese logistieke centra in de Randstad gevestigd en mag Nederland zich het logistieke hart van Europa noemen.

Momenteel zakken Amsterdam en de Randstad echter op de ranglijst van aantrekkelijke stedelijke gebieden in de wereld. De positie van Schiphol wordt op diverse fronten bedreigd. Het lijkt daarom tijd voor een nieuw verbond tussen de luchtvaartsector en de overheid. Amsterdam wil daarbij streven naar een luchthaven van hoge kwaliteit, die selectief is ten aanzien van het vervoeren van reizigers en vracht. Dit streven maakt deel uit van een nieuwe 'metropolitane strategie'.

Het begrip zingt al een tijd rond en klinkt veelbelovend - maar roept ook een reeks vragen op. Wat betekent zo'n metropolitane strategie in de praktijk? Zullen de verschillende overheden en de luchtvaartsector zich er voldoende in kunnen herkennen? Is de luchthaven bereid een meer kwalitatieve dan kwantitatieve groei te accepteren? Ziet Amsterdam de noodzaak in om de *hub*-functie van Schiphol te behouden? En biedt de economische ontwikkeling van de noordelijke Randstad op lange termijn wel voldoende potentie voor zo'n metropolitane strategie?

Op 7 april 2006 kwam een groep beleidsmakers, ondernemers en deskundigen bijeen in de ambtswoning van de Amsterdamse burgemeester om over deze vragen van gedachten te wisselen. Dit gebeurde in de vorm van een 'Smal Beraad', georganiseerd door het Forum voor Stedelijke Vernieuwing. Twee inleiders fungeerden als spraakmaker: Zef Hemel, adjunct-directeur van de Amsterdamse Dienst Ruimtelijke Ordening, en Willem Salet, hoogleraar planologie aan de Universiteit van Amsterdam. De bijeenkomst - waarvan hieronder een beredeneerd verslag volgt - stond onder voorzitterschap van burgemeester Cohen. De overige deelnemers worden in het verslag niet bij naam aangeduid, zoals bij het Forum voor Stedelijke Vernieuwing gebruikelijk is.

### Van city airport naar airport city...

'Ik ben geboren in Osdorp, onder de rook van een Schipholbaan. Toen heb ik in Amstelveen gewoond: onder een andere baan. Nu woon ik dichtbij de binnenstad, onder het oude baantje waarop de kleine vliegtuigen aanvliegen. Ik denk dat het voor de economische groei van het land belangrijk is dat er nog veel meer over m'n huis gevlogen wordt.'

Hier is duidelijk een burger van *airport city* aan het woord. In de jaren waarin Schiphol met succes de mainportstrategie uitdroeg, die resulteerde in het *hub*-vervoersconcept, draaide alles om de luchthaven zelf. Ook het idee van een *airport city* kwam aanvankelijk neer op niet veel meer dan 'een vliegveld met een leuk winkelcentrum of andere dingen erbij'.

Maar nu wordt er in feite gesproken over een volledige omkering van strategie. Schiphol kan alleen verder groeien als het in een sterke regio ligt. Zwaartepunten als de Zuidas en de creatieve klasse in de binnenstad kunnen voor die groei een vruchtbare voedingsbodem vormen. De 'monocentrische' strategie - alles gericht op dat ene punt Schiphol - wordt vervangen door een metropolitane strategie.

### ... en verder naar een metropool

Goed. Maar hoe zou dat kunnen - van Amsterdam een metropool maken? Dat is het onderwerp waarover Zef Hemel spreekt. En dan gaat het niet over 'zomaar een metropool', maar over 'eentje die 100.000 zeer hoogwaardige zakenreizigers gaat genereren'. De afgelopen twintig jaar is 22 miljard gulden aan publiek-privaat geld geïnvesteerd in achterlandverbindingen, een vijfde baan, uitbreiding van het terminalstelsel. Daarmee is Schiphol op de kaart gezet als een van de belangrijke Europese luchtvaar*thubs*. 'Waarom zouden wij dat kunstje niet opnieuw kunnen doen? Weer twintig jaar, weer 22 miljard gulden investeren, maar nu om die 100.000 hoogwaardige zakenreizigers te genereren.'

Een niet onbelangrijk nevensdoel is daarbij de Amsterdamse economie vlot te trekken. De groei van de regio-economie hield precies aan gedurende de twintig jaar van de mainportstrategie, rekent Hemel voor. 'Een

geweldig succesverhaal, maar, heel vervelend, in 2001 is daar abrupt een einde aan gekomen. Dus: hoe maken we de Amsterdamse economie de komende twintig jaar weer tot trekker van de nationale economie? De tijd is gunstig. Komende jaren wordt een hele serie belangrijke bouwprogramma's in de regio afgerond: de HSL-Zuid, het Stedelijk Museum, het Rijksmuseum. In 2012 gaat de Hanzelijn rijden en zijn ook de Noord-Zuidlijn en de Westrandweg klaar. 'Er komen in die periode dus zoveel imposante werken gereed dat het zomaar zou kunnen zijn dat de psyche van deze regio weer een spurt krijgt.'

Hoe kun je nu van die investeringen maximaal profijt trekken? Het gaat daarbij om de investeringen die we nu al aan het doen zijn, maar ook om de investeringen die in het Noordvleugelprogramma zitten. 'Schiphol en de Noordvleugel,' zegt Hemel, 'ik heb me er altijd over verbaasd dat die twee zo'n eigen leven leiden.'

En hoe kunnen we die 100.000 hoogwaardige zakenreizigers genereren? Door van Schiphol een duurzame kwaliteitsluchthaven te maken. 'Tijdens de mainportstrategie hebben we het in het kwantitatieve gezocht: in de vracht en in de transfer. Nu gaan we het over een andere boeg gooien, met meer aandacht voor het kwaliteitsgedeelte van het herkomst/bestemmingsverkeer. Dat zit voor een belangrijk deel in de Amsterdamse regio.'

Wat zou dit betekenen voor de ontwikkeling van die regio? Wat zou je dan in de twintig jaar vanaf zeg 2008 moeten doen aan economisch, fysiek, cultureel en sociaal programma?

### **Amsterdam: degelijke historische onderbouw**

De Amsterdamse 'onderbouw' is perfect, constateert Hemel. 'Geen enkele metropool in de wereld heeft zo'n fysieke conditie als deze regio.' De stad wordt omringd door een uniek veenweidelandschap, al even bijzondere droogmakerijen, de zee, de duinen en aan de andere kant het merenstelsel van IJmeer en Markermeer. Midden daartussenin ligt de 'waterstad': het stelsel van aanplantingen in het IJ en het IJmeer. Met dit rijk geschakeerde geheel kun je bij je metropoolvorming gaan spelen: 'Je bent gek als je dat niet doet.'

Daarnaast zijn de identiteiten van de regio van belang. 'Wat is Amsterdam? Hoe zie je Amsterdam? Waar zijn we zwak in, waar sterk in, en wat is onze ambitie? Met die twee uitersten - enerzijds de fysieke ondergrond, anderzijds het imago - heb ik gespeeld om te bezien hoe we kwaliteit kunnen toevoegen in die metropool.' En dat dus met een verondersteld budget van 22 miljard gulden voor twintig jaar. Waaraan zou Hemel dat bedrag willen uitgeven?

Om te beginnen moet de post city marketing flink omhoog. Voor de *I Amsterdam* campagne wordt nu jaarlijks anderhalf miljoen uitgetrokken. Metropolen als Barcelona, Berlijn en Vancouver geven er jaarlijks tenminste vijftien miljoen aan uit. 'Ik wil van die 22 miljard gulden dus graag 300 miljoen - 20 x 15 miljoen - voor city marketing.'

De volgende ingreep - en ook dat plan is al in de maak - is een privaat initiatief van vijftig miljoen. 'Stadsherstel gaat de Haringpakkerstoren terugbouwen. Heel symbolisch, want deze stad is in de zeventiende eeuw een metropool geweest. Wat deed het stadsbestuur? Het gaf stadsbouwmeester Hendrick de Keyser opdracht om twaalf torens te bouwen. Die zijn in vijftien jaar tijd neergezet, en daarmee heeft deze stad de *skyline* ontwikkeld van een metropool.' Het idee om een van die torens weer terug te bouwen, is volgens Hemel alleen al om deze reden passend in een metropolitane strategie. 'Bovendien gaan reconstructies van het verleden hoogwaardige werkgelegenheid opleveren en als geen ander toeristen trekken.'

De nieuwe Haringpakkerstoren markeert het middeleeuwse stadshart, waar we nog veel te weinig mee doen. 'Die hele middeleeuwse stad is sluipenderwijs gevolgen met *leisure*-functies. Waarom laten we dat allemaal zo gebeuren? Als je zo'n uniek gegeven hebt als een middeleeuwse binnenstad, moet je je afvragen of je die *leisure* daar wel wil hebben.'

Wat we ook nog te weinig in de gaten hebben, is dat we een cultuurforum van formaat aan het bouwen zijn rond het Museumplein. Als daar straks het Rijksmuseum en het Stedelijk in volle glorie staan... je merkt nu al dat marktpartijen dat een interessant gegeven vinden. Dan moeten we ook doordenken over de vraag hoe we daar de komende twintig jaar mee om willen gaan. Maak bijvoorbeeld van het atelier van Carel Willink aan de Ruysdaelkade een museum. Dan heb je een mooie aansluiting tussen het cultuurforum en de Pijp in opkomst.'

Ook met de grachtengordel kunnen we veel meer doen. 'Laten we nu eens echt gaan nadenken over de functiemix die bij dat gebied past, en die op niveau brengen. We moeten hier de kwaliteit genereren die voor

het toerisme en de creatieve industrie, maar ook voor het zakenleven en de kenniseconomie, het beste zou zijn. *Leisure* verhoudt zich daar slecht mee.'

Ook van ons VOC-verleden maken we nog onvoldoende gebruik. De prachtige scheepswerven op de oostelijke eilanden en langs de Zaanoevers zijn door de archeologische diensten van beide gemeenten opgegraven maar daarna snel weer dichtgegooid. 'Als we nu iets willen met het Verre Oosten, met China en Japan, dan zouden we toch dit VOC-verleden op een heel goeie manier moeten gaan ensceneren!'

### **Zuidwaarts!**

Om een metropool te creëren moet je het stedelijk kerngebied groter maken, doceert Hemel. Het gaat daarbij in eerste instantie om het gebied tussen het historische centrum en het zakencentrum, in Amsterdam de Zuidas. In elke metropool zie je dat dat tussengebied de potentie heeft om te gaan *boomen*. Daar moeten we de komende periode dus een flinke zet aan geven, met een mix van wonen en functies, waardoor er loop tussen die gebieden ontstaat.

'Nou, dat kan heel makkelijk in Amsterdam. Als de Noord-Zuidlijn er straks ligt, moeten we ook boven de grond de "rode loper", de route van het Centraal Station via de Dam naar het Muntplein, doortrekken tot in het hart van de Pijp. Als je het hebt over een grootstedelijk milieu, dan is de Pijp nog vele malen beter dan de Jordaan, maar het moet wel ontwikkeld worden.'

Hemel zou ervoor zijn om de Noord-Zuidlijn door te trekken naar Schiphol. 'De vervoerkundigen zeggen: dat heeft op dit moment geen grote vervoerkundige waarde, maar ik vind het voor de metropolitane strategie juist essentieel. Elke metropool beschikt over zo'n verbinding. Je hebt dan een rechtstreekse ontsluiting gemaakt tussen elk deel van dat uitgebreide grootstedelijke kerngebied en de luchthaven. Dat is volgens mij de werkelijke *airport city*: het geheel van de luchthaven met de Noord-Zuidlijn en met een reeks van grootstedelijke milieus als een kralensnoer daaraan vast geregen.'

Aan dat uitgebreide grootstedelijke gebied zou je nog een derde centrum kunnen voegen: het Arenagebied, waar in tien jaar een succesvolle *leisure*-locatie uit de grond is geschoten. 'Waarom gaan we daar niet iets meer mee doen? Die *leisure* heeft een geweldige potentie en kan dan weg uit de binnenstad.'

En, volgende stap: 'Als we dit *leisure*-centrum willen verbinden met de Zuidas en het historische kerngebied, missen we eigenlijk een metropolitaan park in dat gebied. Dat zou je prima in de Amstelscheg kunnen situeren. Als je het New-Yorkse *Central Park* eroverheen legt, dan kom je precies tot Ouderkerk aan de Amstel!'

### **Ontwikkel de 'waterstad'**

Amsterdam bouwt nu een jaar of vijftien met groot succes aan de uitbreiding van zijn 'waterstad', vervolgt Zef Hemel zijn verhaal. Aan de IJ-oeveren, in het IJ en het IJmeer ontstaat een gemengd woon-werkmilieu dat grote aantrekkingskracht uitoefent op de creatieve industrie. Zulke 'eilanden' van gemengd wonen en werken kunnen ook worden ontwikkeld op de historische industrieterreintjes aan de oude trekvaarten.

Het water biedt ook op recreatief gebied nog nieuwe kansen. Amsterdam is een populaire cruisehaven en dat opent mogelijkheden om de *cruisehub* van Noordwest-Europa te worden. Een paar steden zijn daarvoor in de race: Kopenhagen, Southampton, Bremerhaven en Amsterdam. De groei zit vooral in Amsterdam als vertrekhaven. 'Met een HSL-Zuid naar Parijs zouden we de cruisehaven van Parijs kunnen worden. Met de Hemboog kunnen die treinen zo doorrijden naar Westpoort.'

In oostelijke richting biedt het IJmeer een geweldige kans om kwaliteit toe te voegen, vooral in het wonen. Hemel oppert een plan - eigenlijk een oud plan uit de Markerwaardstudies - om het IJmeer sterk te vergroten door een dijk te leggen van Flevoland richting Purmerend. 'De Oranjesluizen kunnen dan worden opgezet, waarmee eindelijk een snelle bootverbinding mogelijk wordt met Almere-Pampus. Daar zou je dan een soort Fisherman's Wharf kunnen ontwikkelen, met een pierenstelsel zoals in San Francisco, wat een geweldige toevoeging zou zijn voor het IJmeer.'

De nieuwe verbindingroute die hiermee ontstaat, kan als een soort nieuwe 'ring' worden doorgetrokken tot aan de kust. In de droogmakerijen langs die weg kunnen prestigieuze woonomgevingen tot stand worden gebracht; die heb je ook nodig voor je metropool. Aan de zuidkant van de stad zou je iets soortgelijks kunnen doen aan de hand van de wateropgave. 'Het gaat daar slecht met de landbouw, dus laten we daar nog vier Vinkevenen toevoegen. Je krijgt dan een unieke route door een waterlandschap.'

'En nu mijn laatste toevoeging. Vroeger hebben we in onze droogmakerijen steden ontwikkeld die bewust zijn gesticht, als "ideaalsteden". Schiphol is eigenlijk ook zo'n ideaalstad in een droogmakerij. Elk jaar wordt het weer verkozen tot beste luchthaven ter wereld. Maar waarom doen Hoofddorp en Nieuw-Vennep dat niet op dezelfde manier? Waarom is hun stedenbouw en architectuur zo pover? Die steden zouden een geweldige push moeten krijgen om te voorkomen dat ze uitgroeien tot een soort amorfe suburbs.'

'Dit alles kost op een sigarendoos bij elkaar ongeveer 22 miljard gulden,' besluit Zef Hemel. 'Het is absolute kwaliteit die je toevoegt. En een duurzame ontwikkeling met een hoogwaardige economie, passend bij deze regio.'

Het is even stil... Dan klinkt de stem van de burgemeester: 'Dit is alles?'

### **Amsterdam, die grote stad?**

De grote greep van Zef Hemel roept bijval op. Op- en aanmerkingen worden vooral gemaakt op specifieke punten, zoals het voorstel om de groei van Schiphol minder in de kwantiteit en meer in de kwaliteit te zoeken. Temidden van dit overwegend positieve onthaal werpt Cohen zich op als advocaat van de duivel en stelt de haast onbehoorlijke vraag: 'Zijn en blijven we niet gewoon te klein voor deze metropolitane droom? Kan dit allemaal in een dorp van tegen de 1 miljoen inwoners?' Hij vraagt zich daarbij ook af of je wel alle beschikbare potentie en kwantiteit aanboort als je je, zoals Zef Hemel in zijn inleiding deed, op de Noordvleugel van de Randstad concentreert. Is het ook niet van belang het verband met de Zuidvleugel te leggen?

Een ander gaat nog verder en stelt dat Hemel juist 'te klein denkt': 'Als ik gas geef, ben ik binnen 22 minuten die tweede ring van jou voorbij. Het issue is veel groter dan alleen deze regio. Zo'n Schiphol is altijd onderdeel van grote landelijke beleidskeuzes. Het gaat erom dat we als land de internationale concurrentieslag winnen.'

Heeft Amsterdam voldoende schaalgrootte om tot een echte metropool uit te groeien? In zijn inleiding gaat Salet op deze vraag in. 'Het hangt er helemaal van af over welke vraagstukken je het hebt,' zegt hij. 'Water, ecologie en grote infrastructuur moeten op Randstadniveau. De door Zef Hemel geschetste ambities op het gebied van *leisure*, recreatie en uiteenlopende woonmilieus kun je alleen realiseren op de schaalgrootte van de Noordvleugel. Maar arbeidsmarkt speelt op het niveau van de agglomeratie, niet hoger. Ook voor cultuur zit je op een laag schaalniveau. De culturele vraagstukken die Zef naar voren bracht, spelen in een gebied dat niet veel verder reikt dan de grachtengordel.'

'Voor economische verhoudingen denk je op een hoger schaalniveau, maar dat moet je ook weer niet overdrijven. Als we het hebben over regionale netwerken en economische infrastructuur, praten we graag over de Deltametropool en de Randstad, maar eigenlijk hebben we het dan meestal gewoon over Amsterdam. Groot-Amsterdam is als het centrum van Nederland toch veel dominanter dan vaak wordt aangenomen.'

Zef Hemel is het daarmee eens. 'Ik heb het conventionele Noordvleugelgebied als uitgangspunt genomen,' zegt hij, 'met als gedachte: laten we dit nu allemaal als Amsterdam beschouwen. Laat elke ondernemer in dit gebied ook "Amsterdam" op zijn briefpapier zetten en laat ze allemaal een 020-nummer krijgen. Dat kost niks en sluit aan op de manier waarop het nu al in het buitenland wordt ervaren en verkocht. Buitenlanders gaan niet naar "de Randstad", ze gaan naar Amsterdam. Amsterdam wordt daarmee de kern van de Randstad.'

'We hebben het ROA omgedoopt tot Stadsregio Amsterdam,' sluit Cohen aan. 'En daar zit Schiphol dus gewoon bij. Als we nou in staat zijn om dat een beetje vorm te geven, dan heb je een belangrijke psychologische zet gedaan.'

### **Schiphol: kwantitatieve of kwalitatieve groei?**

Schiphol... dat is waar ook. 'Waar is Schiphol in je verhaal?' wordt Zef Hemel gevraagd. 'Je gaat ervan uit dat Schiphol minder moet inzetten op transfer, transport en *low cost* en zich vooral moet richten op zakenreizigers en *point to point* verkeer. Maar dat is niet zo makkelijk als je denkt. Op het ogenblik behoort Schiphol met SkyTeam (de internationale luchtvaartalliantie van onder andere KLM, Air France, Alitalia, Delta en Aeroflot) binnen Europa tot de vier grootste netwerken, ook intercontinentaal. Daarom scoren Amsterdam en de Randstad internationaal heel goed: dat hangt ermee samen dat Amsterdam overal ter wereld heel goede verbindingen heeft.'



'Dat wereldomspannende netwerk danken we niet aan de Nederlandse thuismarkt; die is daarvoor veel te klein. Het netwerk kan alleen gedraaid worden dankzij de transfers die SkyTeam op Schiphol genereert. Schiphol verdient op zichzelf niets aan die overstappers, maar ze zijn wel nodig omdat anders die lijn Amsterdam-New York niet een paar keer per dag kan worden gevlogen.'

'Willen we als Schiphol en als regio blijven concurreren, dan moeten we dus die *hub*-functie in stand houden. Dat is ook de strategie van Schiphol en de KLM - maar het blijft altijd kwetsbaar, omdat het transferverkeer ook naar andere plekken kan gaan. Als dat zou gebeuren, zou het netwerk, net als in Zürich en Brussel is gebeurd, inzakken tot hooguit een verschaald Europees netwerk.'

De overheid zou met deze kwetsbare positie van Schiphol - die rechtstreeks samenhangt met de economische vooruitzichten van de Amsterdamse regio - veel meer rekening moeten houden, zo wordt opgemerkt. 'Zowel de lokale als de nationale overheid zou weer veel duidelijker voor Schiphol moeten kiezen. Als je Schiphol geen *commitment* geeft, dan laat je het verwezen. De laatste tien jaar is dat in feite een beetje gebeurd, doordat de overheid heeft gezegd: Schiphol is een normaal bedrijf en moet dus binnen milieuregels functioneren. Dat vind ik echt fout. Ga je daarmee door, dan is het logisch dat Schiphol die *hub*-functie kwijtraakt.'

Waarmee de hamvraag is gesteld: in hoeverre moet doorgroei van Schiphol worden begrensd op grond van geluidsoverlast en milieu-aantasting? 'Dat Schiphol groter moet, is niet vanzelfsprekend,' brengt iemand naar voren. 'Het kan ook best kleiner. Alleen, als je dat uitstraalt in het politieke spel, dan kun je 't wel vergeten.' Voorzitter Cohen ontpopt zich andermaal tot steller van de onwelkome vragen en vult aan: 'Er is op een gegeven moment wel een eind aan die groei, dat kan niet anders.'

'Dat valt heel erg mee,' wordt hem prompt tegengeworpen. 'De dubbeldoelstelling - groei van Schiphol én verbetering van de milieusituatie - is echt gehaald. We praten elkaar zoveel negativisme aan over Schiphol.'

Maar ook nu klinken er kritische geluiden over de opstelling van de luchthaven: 'De laatste jaren was de strategie van Schiphol erop gericht om duidelijk te maken dat de zaak vastloopt. Dat is geen goeie strategie. Je loopt helemaal niet vast. Hoogstens moet je de charters overhevelen naar Lelystad, dan heb je weer 60.000 vliegbewegingen minder.'

En ook de opmerking van Cohen wordt beaamd. 'Natuurlijk is er in beginsel aan alles een einde. Er is een bepaalde ruimte beschikbaar en op een gegeven moment is die vol. Maar er kan nog best een heleboel bij... zeker als je denkt aan een kwalitatieve luchthaven.'

Cohen veert op: 'Dat is dus één antwoord. Dat is dus een van de redenen waarom je daar ook voor kiest: voor een kwalitatieve uitbreiding, en niet voor een kwantitatieve. Schiphol is absoluut noodzakelijk als *hub*, daar zijn we het over eens. Hoe kun je daarbij nu tot een selectieve groei komen? Namelijk die groei die je nodig hebt om ervoor te zorgen dat die *hub* in stand blijft?'

### **Meer zakenreizigers: kip of ei?**

Groei van Schiphol is volgens Cohen dus geen doel op zich. De wenselijkheid van verdere groei - en de aard van die groei - moet worden afgemeten aan de noodzaak tot behoud van Amsterdams internationale concurrentiepositie. Niet de kip en het ei verwisselen.

Hij krijgt bijval: 'Het is niet zo dat je hier opeens veel zakenreizigers moet maken om Schiphol op te stuwen. Dat lukt je nooit. Wel moet je in die metropolitane strategie Schiphol zien als een geweldige *asset* waarvan je zo goed mogelijk gebruik maakt om de markt te bedienen die hier ontstaat. En dat hoeven niet per se die zakenreizigers te zijn. Stel bijvoorbeeld dat het toerisme veel beter gaat lopen dan de Zuidas - dat kun je niet uitsluiten. Dan ben je natuurlijk wel gek als je vervolgens tegen die mensen zou zeggen: u bent toerist, u hoort hier niet te landen, u moet naar Düsseldorf!'

Toch ligt de kwestie kip of ei niet zo simpel als het misschien lijkt. Aan de ene kant kun je niet zeggen: we hebben een grote luchtvaart - die gaan we nu met reizigers opvullen. Aan de andere kant valt niet te ontkennen dat voor het behoud van Schiphols *hub*-functie reizigers nodig zijn. 'En als we die reizigers vooral in het kwalitatief hogere segment willen zoeken - zeg maar: van de Zuidas willen halen - dan moeten er op die Zuidas wel reizigers zijn die ergens naartoe gaan. En moeten bedrijven wel reden hebben om zich op de Zuidas te vestigen.'

Bovendien, wordt aansluitend bij dit discussiepunt opgemerkt, moeten voor die reizigers ook goede overnachtingsmogelijkheden beschikbaar zijn. Op het ogenblik is dat een probleem: 'De *I Amsterdam*-

campagne is fantastisch, maar we moeten er vooral niet te veel mee doen, want we hebben geen capaciteit om de mensen te huisvesten. Amsterdam kent zowat de hoogste hotelbezettingsgraad ter wereld. Er is een enorme schaarste aan capaciteit in de drie- en viersterrencategorie. Dus als je zegt: onze metropolitane strategie is dat we het toerisme en de zakensector gaan benaderen, zal een ongelofelijk groot deel van die 22 miljard gulden van Zef Hemel in de hotelcapaciteit moeten.'

### **Waar blijft die overkoepelende metropolitane strategie?**

Maar hoe organiseren we nu zo'n metropolitane strategie? Wat zijn de bestuurlijke randvoorwaarden en over welk schaalniveau hebben we het eigenlijk? Daarover gaat de tweede inleiding van dit Smal Beraad, gehouden door Willem Salet.

Centraal in zijn betoog staat de stelling dat een metropolitaan gebied zich kenmerkt door het ontbreken van een vaste schaal: voor de ene activiteit heeft het dit schaalniveau, voor de andere een ander. Metropolen vallen ook niet samen met gemeentelijke, provinciale of landsgrenzen. Het gaat niet om een uitbreiding van de traditionele stad, maar om een verruiming van de schaal waarop stedelijkheid en economie zich voor een bepaalde duur organiseren.

Is er in dit soort ingewikkelde systemen nog iets van openbaar bestuur mogelijk? Salet bespreekt dit beheersingsvraagstuk aan de hand van drie invloedssferen: het domein tussen gemeente en regio, de particuliere sector en de bemoeienis van de overheid daarmee, en de nieuwe netwerken die in Europa ontstaan tussen regio's en steden. Deze netwerken spelen een steeds belangrijker rol bij de beleidsbeïnvloeding ten aanzien van grootstedelijke milieus.

'Wil je binnen zo'n milieu iets tot stand brengen,' stelt Salet, 'dan is het de kunst tussen deze drie invloedssferen een verband te trekken. Wij hebben op de Universiteit van Amsterdam onderzocht hoe dat verloopt in een twintigtal stedelijke gebieden in Europa.'

'In de regio Amsterdam blijken we dan vooral erg bezig te zijn op dat eerste domein tussen gemeente en regio. We hebben daar het ROA, de RSA (Regionale Samenwerking Amsterdam), het is daar erg druk. Veel is overigens constructief. Tien jaar geleden werd er veel gevochten tussen die schaalniveaus, maar nu is men niet meer bezig met de herverdelingsagenda maar met gezamenlijke ontwikkelingsvraagstukken. Wel kun je je afvragen of het efficiënt genoeg is en of het legitiem genoeg is, want ik vind het een groot probleem dat veel burgers eigenlijk nooit van deze dingen hebben gehoord. Het speelt zich teveel af tussen bestuurders, deskundigen en ambtenaren.'

'Als je kijkt naar het tweede domein, het bedrijfsleven, dan zie je een sterk *commitment* van de particuliere sector bij Schiphol, de Zuidas en andere plekken. Op zich verheugend, maar wel allemaal op projectniveau. Schiphol is als enige actief aan het sturen op strategisch niveau en is daardoor een belangrijke invloed binnen de regio. Het andere deel van de particuliere sector - maatschappelijke organisaties, burgers - heeft helemaal niks met die regionale ontwikkeling. Dat is een probleem, daar moet je in investeren.'

'Dan het derde domein: de verbindingen met de buitenwereld. Daar zijn we überhaupt niet aanwezig. Dat heeft ermee te maken dat we geen regionaal adres hebben. Er is geen regionale identiteit, er zijn geen burgers die zeggen: ik woon in regio Amsterdam. Die zeggen gewoon: ik woon in Amsterdam. Wat daarmee ook ontbreekt, is een manier om in de buitenwereld actief je eigen lobby's te voeren.'

'In Eindhoven is dat beter gelukt: daar hebben bestuur, universiteit en Philips de handen in elkaar geslagen. Die vragen 400 miljoen van Europa en die krijgen ze. Bij ons hebben Zuidas en Schiphol dat niet gedaan en die krijgen dus helemaal niks, de Zuidas in ieder geval.'

### **Schiphol en de Zuidas samen verkopen**

De regio Amsterdam toont op strategisch niveau dus sterke punten, maar ook hiaten, stelt Salet vast. Kijk je naar specifieke projecten, dan weerspiegelt zich dat gebrek aan strategisch vernuft. Zo wordt de Zuidas gerund als een lokaal *real estate*-project, niet als iets dat strategisch is ingebed en ook in de buitenwereld een rol speelt. 'In andere landen hebben ze van die Zuidas niks gehoord.'

Als je de Zuidas vergelijkt met strategische projecten in Barcelona, Wenen en Kopenhagen, dan zie je opvallende verschillen. Economisch gezien is de Zuidas verreweg de beste: niet bedacht door de overheid, maar aanvankelijk tegen haar zin doorgedrukt door het bedrijfsleven. 'Daarna is de overheid daar heel verstandig beleid voor gaan maken en heeft gezegd: dit mag niet alleen een economische ontwikkeling zijn, dit moet een nieuw centrum worden, met alle kwaliteiten van dien.'

'Maar wat daarbij ontbreekt, is het strategische niveau. In deze regio zijn meer projecten dan waar ook, maar het zijn allemaal losse eilandjes. Daardoor bestaat de kans dat zo'n Zuidas veel te lang in een tamelijk eng economisch perspectief blijft hangen en daarmee zichzelf tekort doet. Het is nooit als cultureel project gedefinieerd, zoals in Barcelona, en evenmin als internationaal project, zoals in Kopenhagen. Ik denk dat het daarom heel moeilijk zal zijn om die Zuidas in de komende twintig jaar tot de succesvolle tweede stad te maken die wordt beoogd.'

Ook om Schiphol in de lucht te houden, heb je een bredere metropolitane strategie nodig, zegt Salet. 'Dat Schiphol en de Zuidas nu aparte dossiers zijn, is daarvoor ongunstig.' In de discussie die op zijn inleiding volgt, krijgt hij op dit punt veel bijval:

'Het raakvlak Schiphol-Zuidas is in deze regio lange tijd terechtgekomen op het niveau van directeuren Grondbedrijf en hun wethouders. Die gingen op een gegeven moment dus de ruimtelijke strategie van Schiphol bepalen. Dat kan in de internationale concurrentie niet anders dan fout lopen. Maak liever een gezamenlijk ruimtelijk en marktconcept voor die twee polen - Schiphol als internationale toegangspoort voor de Zuidas, en de Zuidas als *central business district* van de Randstad. Dan heb je gezamenlijk, publiek en privaat, in het buitenland één goed overkoepelend verhaal.'

Of ga nog verder en lijk Schiphol gewoon bij Amsterdam in. 'Dan ben je meteen af van die onzinnige discussie over de brandweer op Schiphol, waar ze nu net dat waanzinnige besluit over hebben genomen om die bij Haarlem onder te brengen. We komen er uiteindelijk wel uit: als die brandweerauto's uit Haarlem komen aanrijden, dan zullen ze ook wel blussen, maar het is gewoon een *inefficiency* die we ons niet meer kunnen permitteren.'

Intussen gaan er ook succesverhalen over tafel waarin juist wel efficiënt wordt samengewerkt - alleen gaan die niet over de overheid. Zo traag als de publiek-private samenwerking tot stand komt, zo slagvaardig trekken Schiphol en de KLM samen op. Deze twee private partijen zijn er, zo wordt opgemerkt, wel in geslaagd een gezamenlijke visie te ontwikkelen: *Connecting Cities*, dat nu wordt omgezet in het *Mainport Incorporate* project. 'Als uitwerking van die strategie wordt nu een bedrijfsplan gemaakt, als waren KLM en Schiphol één virtueel bedrijf. Als je op zo'n manier twee actoren bij elkaar brengt, krijg je een gigantische *drive*. Dat werpt nu zijn vruchten af in de opmaat naar een metropolitane strategie.'

### **Gevraagd: bestuurlijke doorzettingsmacht in Amsterdam...**

De klachten over een gebrek aan slagkracht en eenduidigheid bij de overheid hebben niet alleen betrekking op het dossier Schiphol/Zuidas. Volgens verschillende sprekers schiet de overheid in dit opzicht systematisch en op verschillende schaalniveaus tekort. Hiermee wordt - na de vraag van burgemeester Cohen of Amsterdam niet gewoon te klein is voor de metropolitane droom - een tweede kritische kanttekening geplaatst bij de haalbaarheid van de grootse toekomstplannen die Zef Hemel ontvouwde.

'We praten hier over een visie op de verre toekomst,' zegt een ondernemer, 'terwijl de huidige praktijk is dat we op straatniveauniveau met stadsdelen te maken hebben en absoluut geen millimeter vooruit komen. De praktijk van alledag is dat ondernemers vastlopen in dit woud van narigheid. Wij willen een nieuw gebouw neerzetten en hebben dan met drie organen te maken: het stadsdeel, de centrale stad en het grootstedelijk project Zuidas, waarbij al die ambtenaren niet met elkaar communiceren en de zaak enorm uitloopt.'

Hoe kan deze samenwerking worden versoepeld? Van verschillende kanten wordt geopperd om per probleem, en afgestemd op de schaal waarop dat speelt, een groep bekwame *Machers* bij elkaar te brengen. Verwezen wordt naar Barcelona en Athene, waar deze aanpak goed heeft gewerkt bij het tijdig van de grond krijgen van de Olympische Spelen.

Anderen beschouwen dit als een doekje voor het bloeden: 'Volgens die opvatting gaat het niet om de structuren, alleen om de vraag hoe je met de structuren omgaat. Maar op een gegeven moment zijn echt de structuren overleefd. Als je de ambities hebt die hier over tafel gaan, dan kom je er uiteindelijk niet met allerlei hulpconstructies. Dan moet je een keer doorpakken. Willen we de uitstekende regie realiseren die we nodig hebben, dan hebben we gewoon bestuurlijke *power* nodig.'

Ook Salet vindt 'doorzettingsmacht' een heel belangrijk punt, maar hij denkt dat de optimale bestuursstructuur in deze dynamische wereld niet te vinden is. 'Ook als je een andere bestuursindeling hebt, zul je moeten investeren in het leervermogen van de regio. Daar is trouwens helemaal niet zoveel voor nodig. Je moet initiatieven bundelen op een heel zichtbare plek, in een soort denktanks waar onderzoek wordt

gecoördineerd en publieke discussies plaatsvinden. Zo kun je ervoor zorgen dat ambities hoog worden gehouden en dat je naar buiten toe een gezicht hebt, een herkenbaar punt in de publieke beeldvorming van de regio. In Barcelona is dat prima gelukt met *Metro*, een organisatie van hoogstens dertig man. Ik vind eigenlijk dat, met het aantreden van de nieuwe politici, ook in Amsterdam zoiets van de grond moet komen.' Het voorstel oogst bijval, maar roept ook bedenkingen op: 'Ik kan me voorstellen dat het idee om Schiphol en het hele gebied eromheen in samenhang te vernieuwen, steeds intellectueel gevoed moet worden - maar is dat genoeg?' 'Ik weet niet of die Barcelona-oplossing voldoende helpt - in ideeënvorming maar ook in slagkracht en doorzettingsvermogen, in keuzes maken, profilering en verdichting.'

### **... en in Nederland**

De kritiek op de slagvaardigheid van de overheid beperkt zich niet tot Amsterdam. Ook op Randstadniveau mankeert het aan een goede bestuurlijke samenwerking, zoals onlangs nog eens werd vastgesteld door de 'Holland Acht', de burgemeesters van de vier grote steden en de commissarissen der koningin in de vier Randstadprovincies.

Daadkracht op het niveau van een Randstadmetropool zou ook betekenen dat er harde keuzes worden gemaakt over de vraag welke functies waar worden geconcentreerd: 'Zo'n metropool is een punt waar vanuit een aantal hoeken een enorme druk op staat. Dat is een en al drukte en verdichting. Om dat in goede banen te leiden moet je kiezen, specialiseren en concentreren. Maar concentreren, daar zijn we slecht in, in dit land. Wij concentreren niks.'

Ook het samenspel tussen verschillende bestuurslagen oogst weinig complimenten op deze bijeenkomst. 'Als er één dossier een totale mislukking is, is het wel de bestuurlijke organisatie in Nederland. Ik ben altijd verrast hoe we desondanks nog zoveel voor elkaar krijgen. Er valt veel goeds te zeggen over de manier waarop verschillende mensen en bestuurslagen op een vrij functionele en aardige manier met elkaar samenwerken. Dat is wel eens veel minder geweest. Toch zou het niet nodig moeten zijn en denk ik dat die pragmatische samenwerkingsvorm uiteindelijk niet sterk genoeg is om de ambities die hier rondzingen, waar te maken. In samenhang de doorslaggevende projecten proberen te runnen, daar is meer voor nodig dan de goede wil die er op dit moment is om als verschillende bestuurslagen met elkaar samen te werken.'

Salet stelt voor de provincies op te schalen, zodat je er vijf, zes overhoudt. 'Dan verander je niet de bestuurlijke structuur, maar de schaalniveaus. Dat is een relatief eenvoudige ingreep.' Ja, beaamt een ander, we moeten overgaan op vijf of zes provincies, waarvan een paar grote stedelijke en een paar landelijke gebieden. Dan zijn we ook eindelijk af van 'al die tientallen mannetjes die met de oliespuit heen en weer rennen door de gangen in dat huis van Thorbecke om de verbindingen nog een beetje laten werken.'

### **Concurreren, maar met wie?**

Intussen kun je lang en breed over het bestuur praten - iedereen is het erover eens dat Amsterdam de metropolitane droom alleen kan waarmaken als de ingrediënten voor economische groei 'steengoed en steeds beter op orde zijn'. Zo moet je een goed opgeleide bevolking hebben, die alle kanten op kan en zich snel kan ontwikkelen. 'Dan komt die groei vanzelf wel. Maar nu is dat niet zo. Aan de onderkant is er geen groei van geschoolde arbeid: veertig procent gaat naar het vmbo. En Nederland presteert internationaal niet fantastisch met zijn universiteiten.'

Ook richt Amsterdam zich te weinig op 'het grote speelveld', stelt een ondernemer. 'Zef Hemel gaf hoog op van de creatieve bedrijven in het oostelijk havengebied. Maar dat zijn bedrijven met één, twee werknemers, die uiteindelijk allemaal teren op die paar grote bedrijven, als toeleveranciers. Zo'n bedrijfje maakt dan de linker *button* van de website van Heineken. Intussen moet je oppassen dat je die grote bedrijven niet kwijtraakt. Het is niet meer zo dat alleen de laag opgeleide arbeid naar het buitenland gaat, ook hoog opgeleide arbeid wordt nu verplaatst. Philips, Unilever, ABN-Amro doen dat nu al, daar moet je goed op letten.'

'Er komt meer binnen dan er weggaat,' wordt hem tegengeworpen. 'Landbouw en industrie zijn grotendeels weg, maar daar is ongelofelijk veel voor in de plaats gekomen - ook aan heel moderne industrie.'

'Maar Nederland heeft aan de Nasdaq één bedrijf genoteerd,' kaatst de ander terug. 'Tegen Israël meer dan honderd. En dat vind ik raar, dat we niet in staat zijn om de grenzen van de mogelijkheden te verkennen, zoals we vroeger met de VOC wel deden.'

Aan de andere kant wordt ook erkend dat Amsterdam bij alle ambities de werkelijkheid in het oog moet houden. En die werkelijkheid is dat we niet, zoals in de VOC-tijd, met iedereen kunnen concurreren:

'Dat mensen met kapjes over straat lopen, zoals in Tokio, dat kan bijvoorbeeld nooit onze droom zijn. Daar wordt zo veel milieu opgeofferd, zo ver zullen we hier nooit willen gaan. Dus je moet wel oppassen over wie je het hebt. Je kracht moet hierin zitten dat je dit gebied zodanig ontwikkelt dat je kan blijven concurreren met Barcelona, met Parijs. En met Vancouver, Sydney - dat zijn onze concurrenten. Maar we moeten ons niet gaan meten met Sjanghai of Maleisië, want daar hebben ze totalitaire systemen en een heel ander soort burgemeester.'

### **Bij wijze van conclusies**

Formele conclusies levert een brainstormbijeenkomst zoals dit Smal Beraad niet op. Er wordt geen memorandum of slotverklaring opgesteld. Wel tekent zich op een aantal punten overeenstemming af:

- \* Het is tijd om de 'monocentrische' strategie, waarbij alles werd gericht op Schiphol, te vervangen door een metropolitane strategie, waarbij de economische kracht van de Amsterdamse regio het uitgangspunt vormt.
- \* Behoud van Schiphols *hub*-functie is noodzakelijk om als luchthaven en als regio te blijven concurreren.
- \* Om die *hub*-functie vast te houden is verdere groei van de luchthaven nodig. De groeiomvang is echter niet oneindig, zodat gekozen moet worden voor selectieve groei.
- \* Selectieve groei van de luchthaven kan worden gevonden in kwaliteit en duurzaamheid. Meer (hoogwaardig) bestemmingsverkeer is noodzakelijk.
- \* Samenwerking tussen Amsterdam en Schiphol is essentieel. De ontwikkeling van Schiphol en die van de Zuidas - twee pijlers van de metropolitane strategie - moet beter worden afgestemd. De overheid schiet op dit punt tekort in slagvaardigheid en eenduidigheid.
- \* Ook op bovenregionaal niveau gaan bestuurslagen onvoldoende gecoördineerd te werk. Bestuurlijke reorganisatie is noodzakelijk, maar duurt te lang. Amsterdam moet het zelf doen.
- \* 'Amsterdam' is als 'merk' in het buitenland veel bekender dan concepten als de Randstad, de Noordvleugel en de Deltametropool. Die naamsbekendheid moet bij de presentatie naar buiten veel beter worden benut.
- \* Om op een ambitieuze en herkenbare manier naar buiten te treden, zou de regio Amsterdam een 'denktank' en discussieplatform als Metro in Barcelona moeten opzetten.
- \* Amsterdam kan de metropolitane droom alleen waarmaken als de ingrediënten voor economische groei steeds beter op orde zijn. Dat vereist in ieder geval een krachtsinspanning om het opleidingsniveau van de bevolking te verhogen.

AGENDA

Geannoteerde agenda voor het Smal Beraad over het thema 'Naar een metropolitane strategie voor Schiphol en omgeving' dat wordt gehouden op 7 april 2006 van 17.00 uur – 20.30 uur in de ambtswoning van de burgemeester van Amsterdam.

---

## Achtergronden

De economie van de Randstad, met name die van Amsterdam, is sterk verbonden met het lot van de luchthaven. Als Schiphol de concurrentie van andere Europese luchthavens verliest, zal dit in haar omgeving direct worden gevoeld. En omgekeerd, als Amsterdam en omgeving geen economische activiteiten aan zich weet te binden, zal de luchthaven daarvan de gevolgen ondervinden.

Op dit moment zakken Amsterdam en de Randstad op de ranglijst van aantrekkelijke stedelijke gebieden in de wereld. De positie van Schiphol wordt op diverse fronten bedreigd. En dat terwijl een wereldwijd netwerk van rechtstreekse luchtverbindingen een luchthaven tot een troef maakt in de concurrentiestrijd tussen stedelijke regio's in het aantrekken van internationale bedrijvigheid.

Het lijkt daarom tijd voor een nieuw verbond tussen de luchtvaartsector en de overheid. Een verbond met als doel de ontwikkeling van een luchthaven met veel toegevoegde waarde - een luchthaven van hoge kwaliteit en selectief ten aanzien van het vervoeren van reizigers en vracht - en een regio die economisch hoogwaardig presteert.

Het bestaande verbond dateert van midden jaren '80 van de vorige eeuw. Toen de commissie-Van der Zwan de zogenaamde mainportstrategie ontwikkelde (Schiphol naar het jaar 2000), kon zij nauwelijks bevroeden hoe succesvol die later zou blijken te zijn. De strategie belandde in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (1988) en werd een van de invloedrijkste nationale overheidsstrategieën ooit: inmiddels is 80% van alle Europese logistieke centra in de Randstad gevestigd en mag Nederland zich met recht het logistieke hart van Europa noemen. Schiphol is 'the gateway to Europe' geworden.

Wat twintig jaar later nodig lijkt, is niet een mainport-, maar een metropolitane strategie. Of een dergelijke strategie de aangewezen strategie is voor de verdere ontwikkeling van de Amsterdamse regio en de luchthaven hangt van een aantal zaken af. Cruciaal is of de verschillende overheden, Schiphol en de luchtvaartsector zich in voldoende mate in de strategie kunnen herkennen. Biedt de structurele economische ontwikkeling van de noordelijke Randstad op lange termijn voldoende potentie voor een succesvolle strategie? Wil de rijksoverheid de regio in een dergelijke regionale strategie steunen? Zijn de luchthaven en de KLM bereid een meer kwalitatieve dan kwantitatieve groei na te streven? Zet Amsterdam alles op alles om de hubfunctie voor de nationale luchthaven te behouden?

Toen de commissie-Van der Zwan haar mainportstrategie ontvouwde, werd de urgentie van haar werk door iedereen sterk gevoeld. Economisch stond het land er slecht voor en de bevolking zag de nationale luchthaven als een kip met de gouden eieren. De grote vraag is of de metropolitane strategie op dit moment op een soortgelijke manier aansluit bij wat de mensen anno 2006 belangrijk vinden en een grote inspanning waard. Alleen als dat het geval is, is een verbond tussen de luchthaven, de luchtvaartgebonden economie en de overheid opnieuw mogelijk.

## Aandachtspunten voor de discussie

Tegen de hiervoor geschetste achtergrond zullen tijdens het Smal Beraad in ieder geval de volgende twee aandachtspunten aan de orde komen:

1. De contouren en de zin van een metropolitane strategie voor Schiphol en omgeving als antwoord op de ontwikkeling in de luchtvaart en in de (noordelijke) Randstad.
2. Naar een verbond tussen de luchthaven, de luchtvaartgebonden economie en de overheid?

## Agenda

- 17.00 uur Welkomstwoord door ir. P.O. Vermeulen,  
voorzitter Forum voor Stedelijke Vernieuwing
- 17.10 uur Opening door mr. M.J. Cohen,  
voorzitter Smal Beraad
- 17.20 uur Inleiding door dr. J.J.M. Hemel
- 17.50 uur Gedachtewisseling toegespitst op aandachtspunt 1
- 19.30 uur Inleiding door prof. dr. W.G.M. Salet
- 19.45 uur Gedachtewisseling toegespitst op aandachtspunt 2
- 20.15 uur Afronding door mr. M.J. Cohen
- 20.30 uur Slotwoord door ir. P.O. Vermeulen



DEELNEMERS

Drs. A.J. Bakker	Amsterdam RAI
Mr. M.J. Cohen	Gemeente Amsterdam
Drs. A.Th. van Delden	Ministerie van VROM / Forum
Prof. dr. W. Derksen	Ruimtelijk Planbureau
Drs. M.C. Frackers	Small Media Group
Dr. J.J.M. Hemel	Gemeente Amsterdam / Forum
Drs. J. Krul	Schiphol Group
Drs. J.W. Oosterwijk	Ministerie van Economische Zaken
Drs. A. de Ruiter	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Prof. dr. W.G.M. Salet	Universiteit van Amsterdam
Ir. P.O. Vermeulen	Bank Nederlandse Gemeenten / Forum
Mw. C.E. van Vlodrop	Forum
Drs. H. Vuijsje	Publicist / notulist

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 detailhandels-vestigingen 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
- stedelijke vernieuwing en het MKB
- betekenis en kansen van het plan Amsterdam-Zuidas
- stedelijke vernieuwing en veiligheid
- wonen
- ruimte voor mobiliteit
- ontwikkelingsperspectieven Almere
- stedelijke vernieuwing, ruimtelijke ordening en water
- Rotterdam en stedelijke vernieuwing
- stedenbaan
- de vernieuwing van de verhouding tussen corporaties en overheid vanuit praktisch perspectief
- ZaanDrecht – De Hollandse waterstad in transformatie
- over de betekenis van plekken

#### 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
- stedelijke vernieuwing en stedenbouw

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
- mijn plek in de stad, 20 jaar Forum voor Stedelijke Vernieuwing

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	Voorzitter Raad van Bestuur Bank Nederlandse Gemeenten	voorzitter
Ing. J.Th. Blok	Directievoorzitter ERA Bouw	penningmeester
Dr. J.J.M. Hemel	Adjunct-directeur Gemeente Amsterdam DRO	lid
Prof. dr. L.A. de Klerk	Hoogleraar Planologie Universiteit van Amsterdam	lid
Drs. D.A. Regenboog	Directeur LATEI	lid
Mw. drs. A.C. van der Veen	Hoofd Innovatie & Strategie Woonwaard Noord Kennemerland	secretaris
Drs. A.Th. van Delden	Plv. DG Wonen Ministerie van VROM	adviseur

## Algemeen Bestuur:

Drs. H.H. Apotheker	Gemeente Steenwijkerland
Prof. drs. A.L.L.M. Asselbergs	Atelier Rijksbouwmeester / RU Nijmegen
Prof. dr. O.A.L.C. Atzema	Universiteit Utrecht
Drs. A.A.M. Aussems	Trudo
Ir. I.M. Bakker	Ministerie van VROM
J.B.M.V. Benraad	Stadswonen
Ir. E. Bindels	West 8 urban design & landscape architecture
A.M.W. Bodewes	Anke Bodewes Makelaardij
Prof. dr. ir. L. Boelens	Urban Unlimited / Universiteit Utrecht
Drs. ir. C.A.M. de Boo	NS Vastgoed
Prof. dr. R.W. Boomkens	Rijksuniversiteit Groningen
Mr. A.H. Brouwer-Korf	Gemeente Utrecht
Ir. M.A.E. Calon	Provincie Groningen
Dr. P.F.G. Depla	Gemeente Nijmegen
Prof. dr. W. Derksen	Ruimtelijk Planbureau / Universiteit Leiden
Ir. J.D. Doets	J.D. Doets Consult
A.Th. Duivesteijn	Tweede Kamer
Prof. dr. G.B.M. Engbersen	Erasmus Universiteit Rotterdam
W. ETTY	Andersson Elffers Felix
Drs. ing. J. Fokkema	Neprom
Ir. I. Frankenmolen	Kraaijvanger · Urbis
P. van der Gugten	Proper Stok
Prof. dr. M.A. Hajer	Universiteit van Amsterdam
A.J. Hilhorst	vh Gemeente Den Haag
Drs. P. Hilhorst	De Volkskrant
M. Horselenberg-Koomen	Gemeente Lelystad
Prof. ir. F.M.J. Houben	Mecanoo Architecten / TU Delft
Ing. J.A.J.M. van den Hoven	Heijmans
A. Jorritsma-Lebbink	Gemeente Almere
Prof. dr. A.M.J. Kreukels	Universiteit Utrecht
Drs. M.G. Kromwijk	Woonbron
Mr. E.E. van der Laan	Kennedy Van der Laan Advocaten
Mr. W.D. van Leeuwen	Aedes Vereniging van Woningcorporaties
Prof. dr. P.A.H. van Lieshout	Universiteit Utrecht
Ir. W.G. Meyer	Rotimex



Mr. P.G.A. Noordanus  
Mr. drs. J.M. Norder  
Ir. J.A.P. van Oosten  
Drs. J.W. Oosterwijk  
Mr. R.J.J.M. Pans  
Drs. M.G.T. Pastors  
B.C. Pluimer  
Ir. A.V.M. Pouw  
Prof. dr. U. Rosenthal  
Ir. P.S.M. Ruigrok  
Drs. A.M.J. Rijckenberg  
Drs. A.J.M. Schakenbos  
Prof. drs. P.J. Scheffer  
R. Scherpenisse  
Prof. dr. P. Schnabel  
Drs. D.B. Stadig  
A. van Vliet-Kuiper  
Ir. C.J. Vriesman  
Ir. H.S. Yap  
Mr. F. de Zeeuw  
J.H. Zwart

AM  
Gemeente Den Haag  
Koninklijke BAM Groep  
Ministerie van Economische Zaken  
Vereniging van Nederlandse Gemeenten  
vh Gemeente Rotterdam  
PWS Rotterdam  
Ymere  
COT / Universiteit Leiden  
AM Wonen  
VROM-raad  
Woningbedrijf Rotterdam  
Universiteit van Amsterdam / Publicist  
SEV  
Sociaal en Cultureel Planbureau / Universiteit Utrecht  
Gemeente Amsterdam  
Gemeente Amersfoort  
Staatsbosbeheer  
Yap Advies & Planning  
Bouwfonds Ontwikkeling  
Timpaan