

stichting **forum** voor
stedelijke vernieuwing

STEDELIJKE VERNIEUWING EN
GROOTSCHALIGE GEBIEDSONTWIKKELINGEN

STEDELIJKE VERNIEUWING EN GROOTSCHALIGE GEBIEDSONTWIKKELINGEN

Verslag Breed Beraad gehouden op 19 mei 2021

Drs. J.W. Custers / Custers Teksten

INHOUD

VERSLAG	4
DEELNEMERS	17
AGENDA	20
ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING	23
BESTUUR & RAAD VAN ADVIES	27

VERSLAG

Op 19 mei kwam een breed gezelschap van vertegenwoordigers van gemeenten, Rijk, marktpartijen, vervoersbedrijven, kennisinstellingen en wetenschap bij elkaar om te spreken over de grootschalige integrale gebiedsontwikkelingen in Nederland. Wat is er voor nodig om deze tot een succes te brengen? Zes gebiedsontwikkelingen werden nader onder de loep genomen. Uit de presentaties en discussies daarna bleek dat de ontwikkelingen alleen kunnen slagen als er op een breed front, in de juiste volgorde, wordt geïnvesteerd in niet alleen woningbouw, maar ook infrastructuur, groen en (maatschappelijke) voorzieningen. De gebiedsontwikkelingen zijn gebaat bij een samenbindend verhaal, dat duidelijk maakt welke onderdelen (en investeringen) cruciaal zijn, om zo de complexiteit terug te brengen. De business cases van de gebiedsontwikkelingen laten zonder uitzondering een tekort zien. Bijdragen van de rijksoverheid, maar misschien ook van Europese fondsen, zijn noodzakelijk om de tekorten te dekken. De deelnemers onderschreven de suggestie om de uitkomsten van het Breed Beraad in te brengen bij de coalitieonderhandelingen voor een nieuw kabinet.

Inleiding

Bert van Delden, plaatsvervangend directeur-generaal Bestuur, Ruimte en Wonen bij het ministerie van BZK, schetste het kader en de aanleiding voor het Breed Beraad. Tijdens het Beraad stonden zes langjarige integrale grootschalige gebiedsontwikkelingen centraal waaraan de betrokken partijen en rijksoverheid de komende jaren met voorrang gaan werken. In totaal hebben het Rijk en de stedelijke regio's waarin de woningnood het grootst is in Nederland veertien grootschalige gebiedsontwikkelingen aangewezen. De plannen voor deze gebieden komen volgens Van Delden neer op het ontwerpen van nieuwe grote stadsdelen, met een lange tijdshorizon, waarin niet alleen woningen worden toegevoegd maar ook de infrastructuur wordt aangepakt c.q. uitgebreid en voorzieningen worden gebouwd. Eigenlijk gaat het dus om de integrale ontwikkeling van gehele nieuwe stadsdelen.

De aanpak van de grootschalige gebiedsontwikkelingen past in de tijdgeest, waarin het Rijk na een lange periode van bezuinigen en hervormen de nadruk verschuift naar investeren en innoveren. Het Rijk trok zich met name tijdens het kabinet Rutte II grotendeels terug uit de woningbouw en schafte alle subsidies en gebiedsgerichte inzet (met uitzondering van het Nationaal Programma Rotterdam Zuid) af. Het huidige kabinet stelt weer ambities op het gebied van woningbouw en herstructurering. Zo moeten er onder meer tot 2030 een miljoen woningen bijkomen, waarvan 900.000 via uitbreidingsnieuwbouw. Daarnaast heeft het Rijk de gebiedsgerichte inzet opnieuw ingevoerd, met de aanwijzing van de veertien grootschalige gebiedsontwikkelingen, zestien stedelijke vernieuwingsgebieden en dertien grens-/krimpregio's.

Bij de veertien grootschalige gebiedsontwikkelingen gaat het om een combinatie van binnen- en buitenstedelijke gebieden, vaak gekoppeld aan een stationslocatie. Om ze tot wasdom te laten komen, is een schaa sprong nodig in het openbaar vervoer. Grote investeringen in dit verband zijn onder meer de IJmeerverbinding (MRA Oost), verlengen van de Noord Zuid-lijn in Amsterdam, het sluiten van de metro-binnenring (MRA West) en de oeververbinding Rotterdam Oost. Van de 900.000 toe te voegen woningen tot en met 2030 kunnen er in de veertien prioritaire gebiedsontwikkelingen grofweg 200.000 worden gebouwd. Hiervoor is wel de genoemde schaa sprong in het openbaar vervoer noodzakelijk. Verder zal er flankerend beleid nodig zijn, in de zin van onder meer plancapaciteit, aanpak van de stikstofproblematiek en voldoende menskracht.

Van Delden presenteerde ook de geconsolideerde business cases voor de veertien grootschalige gebiedsontwikkelingen. De totale investering is € 142 miljard, waarvan € 33 miljard aan publieke investeringen. Deze € 33 miljard zijn verdeeld over € 19 miljard infrastructuur, € 6 miljard gebiedsontwikkeling (bedrijfs-verplaatsing, bodemsanering, groen, openbare ruimte, e.d.) en € 8 miljard grondexploitatiekosten. Van de € 33 miljard is momenteel € 13 miljard gedekt en € 20 miljard niet. Uitgesmeerd over twintig jaar komt dat neer op een rijksbijdrage van € 1 miljard per jaar.

Met deze rijksbijdrage kunnen er tot 2040 450.000 woningen worden gebouwd, waarvan 70% betaalbaar, dat wil zeggen sociale huur, middeldure huur en betaalbare koop (tot de NHG-grens). De rijksbijdrage van € 1 miljard per jaar past in de context van de Actieagenda Wonen, het herstelplan corona, het Nationale Groeifonds (dat € 2,5 miljard bevat voor investeringen in infrastructuur) en de NOVI met eventuele NOVEX.

Na de inleiding van Van Delden ging het Breed Beraad verder in drie deelsessies in twee rondes. In elke sessie stond een van de zes besproken grootschalige gebiedsontwikkelingen centraal.

Amsterdam, Haven-Stad

Beschrijving

Het gebied Haven-Stad is onderdeel van een groot nu nog aan de haven gebonden bedrijfsterrein van 65 hectare in Amsterdam-West, aan weerszijden van het IJ. De ontwikkeling van Haven-Stad zal geleidelijk en organisch plaatsvinden over een periode van twintig à dertig jaar; veel ontwikkelingen vinden immers plaats op locaties waar nu nog bedrijven actief zijn. De huidige Coenhaven en Vlothaven zijn daarom in de fasering het laatst gepland, namelijk na 2040. Andere gebieden worden nu al ontwikkeld, zoals rond station Sloterdijk. Al met al bouwt Amsterdam met Haven-Stad de stad naar het westen uit, waarbij ook de haven naar het westen opschuift. De verwachting is daarbij ook dat in de haven door de energietransitie veel gebieden vrijkomen die nu nog in gebruik zijn voor de opslag van fossiele brandstoffen.

In het hele gebied wordt gedacht aan de nieuwbouw van tussen 40.000 en 70.000 woningen. Daarbij is ook een schaa sprong nodig in het openbaar vervoer en moeten ook groen en maatschappelijke voorzieningen voor onder meer onderwijs, sport en gezondheid worden toegevoegd. Amsterdam hanteert normen voor de ruimte die hiervoor in nieuwe gebieden moet worden ingeruimd; bij zo veel woningen horen dus onder meer zo veel vierkante meter groen.

Haven-Stad is, afhankelijk van hoeveel woningen er uiteindelijk worden gebouwd, goed voor tussen 27% en 46% van de totale uitbreiding van Amsterdam die wordt voorzien in de Omgevingsvisie. De stad voorziet een groei van het aantal inwoners tot 1 miljoen in 2033, en 1,3 miljoen in 2050. Haven-Stad speelt daarin dus een belangrijke rol. Het gebied sluit ook aan bij het stedelijke vernieuwingsgebied Amsterdam Nieuw-West en zou ook daarvoor iets moeten betekenen, waarbij zich wel een verbindingsvraagstuk voordoet. De huidige barrières tussen de twee gebieden zijn het best te slechten met het openbaar vervoer, met name met het doortrekken van de metrolijn via Haven-Stad naar het Centraal Station.

De schaa sprong in het openbaar vervoer om Haven-Stad te kunnen ontwikkelen, is vooral nodig vanaf 2030. In infrastructuurland betekent dat feitelijk dat de planning morgen moet beginnen. In Haven-Stad gaat het dan met name om het sluiten van de metroring in Amsterdam-West naar het Centraal Station. Ook de grootschalige gebiedsontwikkeling MRA West heeft daar tot en met Hoofddorp veel profijt van. Met deze schaa sprong nemen alle mensen die straks op Schiphol aankomen de metro naar de stad. Dat schept ook meer ruimte voor nationale intercity's en het internationale treinverkeer. Dit verstrekt de positie van Schiphol als internationaal knooppunt, niet alleen voor de luchtvaart maar ook voor treinen.

Al met al worden met deze schaa sprong in het metronetwerk ruim 92.000 nieuwe woningen bediend, in Haven-Stad, Hoofddorp, het Schinkelkwartier, de Zuidas en Zuidoost. Ook Zaanstad profiteert straks van deze ontwikkeling. De totale investering in deze en andere infrastructurele ingrepen bedraagt zo'n € 2,4 miljard. De investering in maatschappelijke voorzieningen wordt geraamd op € 1,2 miljard. Amsterdam heeft momenteel een schuld van € 6 miljard, die in 2022 oploopt naar € 7 miljard, even hoog als de totale begroting. De stad kan de investeringen in de infrastructuur daarom niet alleen dragen.

Omdat het gebied van Haven-Stad nu nog in gebruik is voor andere doeleinden, moet Amsterdam voor de ontwikkeling ervan optimaal samenwerken met marktpartijen. Enerzijds wil de gemeente aanjagen, anderzijds zal ze haar tempo moeten aanpassen aan de ontwikkelingen in de markt. De gemeente zoekt hiervoor naar nieuwe ontwikkelmodellen, om samen met marktpartijen goed te kunnen inspelen op de zich steeds wijzigende omstandigheden.

Haven-Stad wordt een gebied met een laag autobezit, gemiddeld 0,3 auto's per woning. Dat maakt de schaa sprong in het openbaar vervoer extra noodzakelijk, maar biedt ook kansen voor nieuwe concepten van deelmobiliteit. Ook zijn er andersoortige afspraken nodig over bedrijfsvestigingen in het gebied en de bouw van de maatschappelijke voorzieningen. Dit stelt hoge eisen aan de programmering van de ontwikkelingen.

Debat

Aan welke randvoorwaarden moet worden voldaan, wil de integrale en gecompliceerde ontwikkeling van Haven-Stad kunnen slagen? En is daarvoor voldoende uitvoeringskracht aanwezig? Voor de schaa sprong in het metronetwerk is de financiële steun van het Rijk nodig. Er is ook hulp nodig op het gebied van regelgeving; door de aanwezigheid van bedrijven zijn op veel plekken de regels voor milieuzonering van toepassing. Qua

uitvoeringskracht zit de gemeente aan haar grenzen, ook vanwege andere grootschalige investeringsopgaves zoals het herstel van kades en bruggen. Daarom zoekt Amsterdam ook naar manieren om meer aan marktpartijen over te laten.

Als reactie op de openbaar vervoerplannen in en rond Haven-Stad werd gewezen op de huidige mobiliteit, waarin de auto nog steeds dominant is. Wordt er niet te optimistisch gekeken naar de groeimogelijkheden van het openbaar vervoer, zeker nu de auto steeds schoner wordt en daarmee ook acceptabeler? In de investering van € 2,4 miljard zitten wel degelijk ook ingrepen in wegen, werd gereageerd, al gaat het grootste deel van de investering inderdaad naar het openbaar vervoer. Dat is ook gerechtvaardigd omdat in Amsterdam het autoverkeer niet toeneemt, terwijl het aantal woningen, bewoners en arbeidsplaatsen wel groeit. Het beteugelen van het autoverkeer wordt inmiddels ook breed maatschappelijk gedragen in de stad. Dit wordt niet in de eerste plaats gecompenseerd door meer openbaar vervoer, maar door een groeiend fietsgebruik. De stad kan qua ruimte een groei van het autogebruik ook niet opvangen. Het is onontkoombaar dat Amsterdam steeds meer het inkomende autoverkeer opvangt aan de randen, waarna bezoekers op een andere manier verder de stad in gaan. Ook in woongebieden zelf kan het parkeren gebundeld worden opgelost, werd toegevoegd.

Er werd ook geopperd na te denken over een andere woningbouwprogrammering. Een kleine verschuiving naar een groter aandeel dure nieuwbouw leidt al snel tot een veel hogere grondopbrengst; mogelijk kan dat de noodzakelijke investeringen in infrastructuur, maatschappelijke voorzieningen en groen al dekken. Wordt dat meegenomen in de politieke discussie rond Haven-Stad?

Hoe garandeert de gemeente in Haven-Stad de gebiedsgerichte aanpak, als in de uitvoering de focus zal verschuiven naar concrete locaties en projecten? Lastig hierbij is dat in het gebied al veel grondposities zijn ingenomen. Idealiter zou één partij grotere gebieden in eigendom moeten hebben, waardoor beter afspraken zijn te maken over de gebiedsgerichte aanpak. Maar als die partij dan in de grondexploitatie activiteiten overneemt van de gemeente, zal ze vooraf wel langjarige zekerheid willen hebben over de erfpacht. Voor de politiek is dat lastig, vanwege de angst dan vooraf ontwikkelrechten mogelijk te goedkoop 'weg te geven'. Omdat marktfluctuaties niet zijn te voorzien, zou de gemeente hier beter ontspannener mee kunnen omgaan.

Om de gebiedsgerichte aanpak te waarborgen, zal er een samenwerking moeten komen tussen de verschillende eigenaren in het gebied, zeker omdat de gemeente ook financieel niet meer in staat is alle gronden aan te kopen en vervolgens zelf plannen te maken en tenders uit te schrijven. Veel van die eigenaren hebben hun opstallen de laatste jaren echter geoptimaliseerd, waardoor ze een keurig rendement behalen. Waarom zouden ze gaan bewegen? En maakt dat de ontwikkelstrategie van Haven-Stad niet te optimistisch? Hoe zeker kan de gemeente weten dat ze met Haven-Stad de kaarten op het goede project zet? En zo niet, hoe dan te handelen in de tussentijd, en welke ingrepen in onder meer infrastructuur zijn dan nodig? Maar er gebeurt intussen wel degelijk al veel op allerlei plekken in de stad, werd gereageerd, zoals in Amstel III, maar ook in Haven-Stad zelf rond Sloterdijk.

Een antwoord op de onzekerheid kan alvast ook zijn om in Haven-Stad altijd flexibel te opereren: bouw steeds op de plekken die op dat moment direct beschikbaar zijn. Als er een eigenaar is die een deal wil sluiten met de gemeente om een nieuwe ontwikkeling mogelijk te maken, doe dat dan meteen. Zo'n adaptieve ontwikkelstrategie kan in de praktijk veel succes hebben. Tegelijkertijd maak je met grotere beleggers en ontwikkelaars langjarige investeringsafspraken, door conjuncturele dips heen. Met name infrastructurele ingrepen vragen daar ook om. Die kunnen niet stapje voor stapje worden ontwikkeld. Met dergelijke afspraken wordt het geen gevecht 'zijn we te vroeg of te laat', maar deel je samen in de mee- en tegenvallers. Zo kun je binnen de lange tijdshorizon op een ontspannen manier de juiste fasering afspreken. Het gebiedsgericht delen van risico's is ook de ultieme consequentie van gebiedsgericht ontwikkelen.

Tot slot werd nog de vraag gesteld of er niet een begrenzing zou moeten komen van de woningbouw in Amsterdam. Dat raakt aan de vraag 'Van wie is de stad?'. Worden de woningen gebouwd voor mensen die van buiten komen of voor mensen die al in de stad wonen? De overgrote meerderheid van de inwoners van Amsterdam is er niet geboren en gaat er ook niet dood. Maar hun kinderen gaan er misschien wel wonen. En ook al bouwt Amsterdam deels voor mensen van buiten de stad, dan biedt ze hen wel de kans de woonkeuzes te maken die passen bij hun leven. In dit verband ligt het ook voor hand en is het geen problemen dat gezinnen weer uit de stad trekken. Vandaar ook de samenwerking tussen de gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam. De eengezinswoningen worden momenteel vooral gebouwd in de randgemeenten.

Den Haag, CID-Binckhorst

Beschrijving

De gemeente Den Haag groeit jaarlijks met 4.000 tot 5.000 inwoners. Om in de groeiende woningbehoefte te voorzien, richt de gemeente zich op twee focusgebieden: Den Haag Zuidwest (vooral herstructurering) en CID-Binckhorst. CID staat voor Central Innovation District, het economische hart van Den Haag, dat grofweg ligt tussen en aansluit op de NS-stations Centraal, Hollands Spoor en Laan van NOI. Binckhorst is een voormalig industrieterrein met drie binnenhavens langs het water van de Trekvliet. Omdat deze gebiedsontwikkeling aansluit op het Haagse centrum, wordt dit min of meer vergroot.

In CID-Binckhorst staan voor de komende pakweg tien jaar 33.000 woningen op het programma (inclusief de huidige planvoorraad van 5.000 woningen in Binckhorst), plus 700.000 m² voor werken en 350.000 m² voor voorzieningen. In totaal wordt er 5 miljoen m² vastgoed gerealiseerd, wat gelijk staat aan een investering van € 20 miljard vanuit de markt. Voor de woningbouw geldt een verdeling van 30% sociaal, 20% middenhuur en de rest markt. Omdat marktpartijen en particulieren veel posities hebben ingenomen, is het voor corporaties overigens lastig om aan boord te komen. Den Haag heeft daarom in de gemeentelijke Woonagenda opgenomen dat wanneer een particuliere verhuurder sociale woningbouw wil ontwikkelen, dit minimaal 25 jaar in de sociale huur moet blijven.

In de gebiedsontwikkeling wordt samengewerkt met een groot aantal partijen, waarvan er veel in de crisistijd gronden hebben verworven. De gemeente heeft daardoor relatief weinig grond in eigendom. De gebiedsontwikkeling bestaat uit drie deelgebieden: CS NOI (8.500 woningen, deels tegen de grens met buurgemeente Voorburg), Hollands Spoor (9.000 woningen) en Binckhorst (12.500 woningen). In de Stationsbuurt, een tussengebied, is plaats voor 3.000 woningen. De nieuwbouw wordt gecombineerd met een klimaatadaptieve aanpak met veel aandacht voor groen, (nieuwe) openbare ruimte en bereikbaarheid. In het gebied wordt in totaal 450.000 m² aan openbare ruimte toegevoegd of heringericht. Voor het groen werkt Den Haag met een norm van 8 m² groen per woning. Grote groene ontwikkelingen zijn met name de overkluizing van de Utrechtse Baan met een 1,1 km lange groenzone, Park Binckhorst (60.000 m²) en de vergroening van de binnengebieden van de Laakhaven.

Andere grote pijler onder de gebiedsontwikkeling is de mobiliteitstransitie. Den Haag wil zoveel mogelijk het autoverkeer terugdringen. Openbaar vervoer, fietsers en voetgangers krijgen voorrang. Hiervoor zijn 25 kleinere ingrepen in de infrastructuur geformuleerd, variërend van fietspaden tot de grondreservering voor een tramtracé in Binckhorst. Grotere ingrepen in de infrastructuur, vooral bedoeld voor de verbinding met de wijdere omgeving, zitten nog buiten de business case voor CID-Binckhorst. Het gaat dan met name om een nieuwe HOV-verbinding in CID-Binckhorst (geschatte kosten tussen € 150 en € 400 miljoen) en de opwaardering van de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht met hoogfrequente Citysprinters en investeringen in NS-stations (€ 3,6 miljard).

Wel ingerekend in de business case zijn de voorzieningen. Voor de 100.000 m² aan maatschappelijke voorzieningen gaat de gemeente uit van een publieke investering van pakweg € 100 miljoen. De totale publieke investeringsopgave in CID-Binckhorst is geraamd op € 1,8 miljard. Ongeveer de helft daarvan kan worden gedekt, de andere helft niet. De ongedekte investeringsopgave is inclusief grote groene projecten zoals overkluizing Utrechtse Baan en Park Binckhorst, maar exclusief de bovengenoemde hoogwaardige ingrepen in het openbaar vervoer. Eventuele bijdragen van hogere overheden c.q. uit het Groeifonds zijn nog niet meegenomen in de business case.

Debat

Geconstateerd werd dat de gebiedsontwikkeling van met name Binckhorst profijt heeft van de eerdere ontwikkeling van de Rotterdamsebaan, de aansluit op de Binckhorstlaan. Maar gaat deze Rotterdamsebaan op termijn niet ook als barrière werken, zoals de Utrechtsebaan, zeker omdat er nu alleen een weg voor auto's ligt, en geen openbaar vervoerverbinding? Moet de Rotterdamsebaan dan niet net als de Utrechtsebaan een keer worden overkluisd?

Wat kan het Rijk in financieel en ander opzicht betekenen voor CID-Binckhorst? Belangrijk is alvast dat het Rijk langjarige zekerheid biedt bij de bekostiging van integrale gebiedsafspraken, waarbij het woningprogramma wordt gekoppeld aan een verbetering van de openbare ruimte, mobiliteit en voorzieningen. Een blijvende focus

dus op specifieke gebieden, in plaats van de in Nederland gebruikelijke verdelende rechtvaardigheid. Het Rijk kan ook helpen bij de versterking van de positie van de corporaties en bij regionale vraagstukken. De sociale opgave in de woningmarkt is een regionale opgave, waarin ook de provincie een rol heeft te spelen. Deze neemt echter nog te veel een afwachtende houding in. Verder kan het Rijk helpen door de complexiteit die ontstaat door steeds strengere wet- en regelgeving op allerlei gebied terug te dringen.

De schaarste aan eigen grondposities maakt de gemeente kwetsbaar in vooral haar hoogbouwvoornemens. De planning en betaalbaarheid daarvan staan onder druk, door respectievelijk de moeilijke voorspelbaarheid en de toegenomen bouwkosten. Zeker hoogbouw boven honderd meter is kwetsbaar. De noodzaak van een bepaald percentage voorverkoop of -verhuur maakt woontorens moeilijker haalbaar. De markt kan ook maar een begrensd aantal hoogbouwappartementen absorberen. Ook zijn de technische eisen bij hoge gebouwen hoger en is er sprake van een lange voorbereidingstijd en bouwtijd. Allemaal redenen waarom het inzetten op veel hoogbouw de continuïteit in de bouwstroom in de stad kan ondergraven. De uitval van een geplande woontoren kan al gauw een gat in de bouwstroom van honderden woningen veroorzaken. Hoogbouw vraagt dus om een goede planning van wie wat waar wanneer ontwikkelt. Het is ook verstandig om in de woningbouwprogrammering niet alleen in te zetten op hoogbouw, maar om een variatie aan woonmilieus aan te bieden.

Gevraagd werd ook hoe sterk Den Haag het autogebruik terugdringt. De gemeente heeft een parkeerbeleid en -normen, maar oefent in het centrum op sommige plekken al met een parkeernorm van nul. Bewoners op die plekken kunnen wel een auto hebben, maar krijgen geen parkeervergunning. Den Haag wil de lage parkeernorm in grotere gebieden toepassen en daarbij ruimte bieden aan deelconcepten. Dit wordt door woningbeleggers ook in toenemende mate geaccepteerd. Vraag is wel of dit stand houdt als de woningmarkt in een dip zou belanden; gaat (extra) parkeerruimte dan niet juist weer het verschil maken? Niet automatisch, werd gesteld; zeker jongere bewoners redden het prima zonder eigen auto, maar willen wel dat er in de buurt deelauto's beschikbaar zijn.

Er ontstond zich een discussie over de vraag hoe de deelmobiliteit het best kan worden georganiseerd: in mobiliteitshubs voor grotere gebieden, of op gebouwniveau? Zeker in grotere woongebouwen vinden bewoners het prettig als voorzieningen in het gebouw zelf zijn geregeld, ook deelauto's. Daar staat tegenover dat in mobiliteitshubs integralere oplossingen kunnen worden geboden. De vraag is dan wel welke partij dit moet regisseren. Daarbij blijken in grotere hubs allerlei onverwachte uitdagingen op te treden, zoals eisen van verzekeraars over het veilig stellen van bijvoorbeeld deelauto's en de toegang daartoe voor gebruikers.

Opgemerkt werd verder dat de veelheid aan deelnemende partijen en samenwerkingspartners in CID-Binckhorst de ontwikkelingen bemoeilijkt. Vooral infrastructurele ingrepen bestrijken grotere gebieden, waar dan vele belanghouders bij betrokken zijn. Die complexiteit moet je echter ook gewoon accepteren, werd gesteld. Eenvoudige projecten bestaan immers niet meer. Er is daarom een sterke regie nodig van de gemeente, met zware projectleiders die ontwikkelingen kunnen lostrekken.

Eindhoven, Knooppunt XL

Beschrijving

Knooppunt XL is een gebied van 55 hectare rond het Centraal Station dat moet uitgroeien tot het paradepaardje van Brainport Eindhoven. Rijk, provincie en gemeente hebben een samenwerkingsovereenkomst gesloten om Knooppunt XL de komende twintig jaar te gaan ontwikkelen. Het gaat daarbij niet zozeer om het toevoegen van een woonwijk aan Eindhoven, maar om het, zoals het in de inleiding werd omschreven, 'hangen van een nieuwe en representatieve voordeur in de Brainport-regio'. Het gebied moet bijdragen aan het aantrekkelijker maken van Eindhoven voor nieuwe, jonge kenniswerkers voor de Brainport. Daarnaast moet het de stad aantrekkelijker maken voor de zittende bewoners, met name voor die in de aangrenzende wijk Woensel Zuid.

Als start voor de gebiedsontwikkeling is de Ontwikkelvisie Fellenoord unaniem vastgesteld door zowel de gemeenteraad als de Provinciale Staten van Noord-Brabant. Vijf ontwikkelprincipes staan daarin centraal: een wijk voor iedereen, maximaal groen, Fellenoord als stadsboulevard, verbonden stad en multimodaal knooppunt. Het programma is gedefinieerd in de netto-toevoeging van vierkante meters: wonen 440.000-520.000, werken 40.000-50.000, voorzieningen 60.000-80.000. Totaal dus 550.000-650.000 vierkante meters. Een forse uitbreiding, die ook mogelijk wordt omdat er in het gebied nog vrij veel (lege) ruimte is. Vanwege de

nabijheid van al bestaande voorzieningen is het daarbij nu al een in potentie aantrekkelijk woongebied. In aantallen uitgedrukt gaat het om de toevoeging van 7.000-8.000 woningen.

De gebiedsontwikkeling kent een aantal majeure, gebiedsoverstijgende ruimtelijke interventies. Zo moet de autobaan Fellenoord veranderen in een stadsboulevard met woonadressen, terrassen, ruimte voor groen en blauw en mogelijkheden om te flaneren. Een tweede grotere interventie is het transformeren en openen van het Dommeltunneltje in een ecologische verbindingzone met op termijn ook een stationsentree. Derde interventie is het omvormen van het verouderd busstation in een multimodale mobiliteitshub met ruimte en mogelijkheden voor ontmoeting en verblijf.

Aan de zuidzijde van het spoor zijn de ontwikkelingen inmiddels begonnen, met enkele woontorens en een kantoorontwikkeling. Aan de noordzijde duren de voorbereidingen langer. De gebiedsontwikkeling is hier afhankelijk van de besluitvorming over het busstation en treinstation. De woningbouw moet hier min of meer wachten op de infrastructurele ingrepen. De inrichting van het nieuwe multimodale knooppunt is dus een cruciaal onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Eindhoven hoopt samen met NS en ProRail eind 2021 een eerste schets gereed te hebben van hoe het knooppunt er uit gaat zien.

Eindhoven heeft voor de bekostiging van Knooppunt XL € 90 miljoen gereserveerd, maar dat is onvoldoende. De gemeente kan de gebiedsontwikkeling niet alleen trekken; vandaar dat het Rijk, provincie, NS en ProRail meedoen. Met de provincie is een brede Samenwerkingsagenda opgesteld, die niet alleen gaat over de Internationale Knoop XL, maar ook over versnelling van de Woondeal, de bereikbaarheid van Noordoost Eindhoven, de ontwikkelingsvisie De Heuvel en de Regio-envelop. De gebiedsontwikkeling zal, zo is de bedoeling, straks worden aangestuurd door een aparte Ontwikkelentiteit, met twee afzonderlijke projectorganisaties voor respectievelijk de diverse gebiedsclusters en de grote infraprojecten. De eerste projectorganisatie wordt aangestuurd door de Gebiedsontwikkelingsmaatschappij Fellenoord, waarin gemeente en provincie elk voor 50% participeren.

Tot slot de business case voor Knooppunt XL. De publieke investeringen in de gebiedsontwikkeling, met vooral infrastructurele ingrepen (exclusief het spoor), bedragen ruim € 800 miljoen. Daarvan is ruim 20% toerekenbaar aan de gebiedsontwikkeling, en bijna 80% niet. Het tekort per woning bedraagt hiermee zo'n € 10.000. De genoemde publieke investeringen zijn zoals gezegd exclusief de 'spoorse opgaven'. Zeker als er in Eindhoven enkele internationale verbindingen bijkomen, zijn er aanvullende investeringen nodig in extra perrons.

Debat

Gevraagd werd hoe de samenwerkingsconstructie met de provincie in elkaar zit en waarom de provincie hierin stapt en daarmee tevens het grondexploitatierisico meedraagt. Er ligt een provinciaal belang om 'haar' Brainport verder te brengen. Noord-Brabant is ook een actievere provincie dan andere provincies, wat onder meer ook blijkt uit de Brabantse Ontwikkelings Maatschappij (BOM). Eindhoven en de provincie werken daarnaast al langer samen en ontwikkelden samen het concept Brainport. En de provincie heeft een mobiliteitsopgave met het busstation; ze is immers concessieverlener bij het busvervoer.

Bij de financierbaarheid van de gebiedsontwikkeling moet er worden gekeken naar wie bij de ontwikkeling belangen heeft. Dat zijn niet alleen de gemeente en de provincie, maar ook bedrijven. Zij hebben belang bij het verbeterde vestigingsklimaat door Knooppunt XL. Gelet op de hoogte van de bedragen werd ook gewezen op de mogelijkheid van internationale pps-constructies voor met name de infrastructurele ingrepen. Andere alternatieve bekostigingsbronnen liggen bijvoorbeeld in de bancaire wereld of bij pensioenfondsen. Ook werd gewezen op de mogelijkheid om Europese fondsen aan te boren. Daar wordt in Nederland nog nauwelijks gebruik van gemaakt.

Hoe gaat Eindhoven om met de complexiteit van de gebiedsontwikkeling? Hoe krijg je hier greep op? Gewezen werd op de noodzaak van een samenbindend verhaal en de cruciale dragende pijlers daarvan. Daarvoor zijn stuwende investeringen nodig, die het grote project doortrekken. Deze investeringen gaan door alle schalen heen. Alle andere investeringen zijn wel van belang, maar conditioneel en niet stuwend. Dit onderscheid helpt om te sturen op vooral de hoofdzaken, ook in het gesprek met de partners, zodat je je minder snel verliest in de complexiteit.

De stuwende investeringen in Knooppunt XL zitten vooral in de mobiliteit; deze bepalen het succes van de gebiedsontwikkeling. Dat is ook nodig omdat mensen buiten de Randstad nog minder gewend zijn aan de

nieuwe vormen van mobiliteit: meer fiets en openbaar vervoer, minder autogebruik. Eindhoven is een echte autostad; om de belofte in Knooppunt XL van een mobiliteitstransitie waar te kunnen maken, zal er eerst moeten worden geïnvesteerd in infrastructuur. Zodat mensen gaan inzien dat het loont om de auto te laten staan. Steun van het Rijk hierbij ligt voor de hand: Eindhoven vervult een brugfunctie in de internationale (trein)verbindingen over de grens. Het vormt bovendien een schakel in het Nederlandse netwerk van kenniscentra, en neemt daarmee een belangrijke positie in in de Nederlandse economie.

Ook al zijn de infrastructurele ingrepen essentieel in de gebiedsontwikkeling van Eindhoven, de stad kan wel alvast bekijken welke woningbouwontwikkelingen al op korte termijn mogelijk zijn, zonder de nieuwe infrastructuur. Dat zorgt ook voor waardencreatie voor de vastgoedeigenaren in het gebied, waardoor hun investeringsbereidheid toeneemt. Er starten inderdaad op kortere termijn al ontwikkelingen aan de zuidzijde, waarvoor nu drie bestemmingsplannen worden vastgesteld. Dit is ook nodig als antwoord op de grote tekorten op de woningmarkt; Eindhoven heeft momenteel 17.000 woningzoekenden.

Waar Eindhoven tot slot nog mee worstelt, is de waardevermeerdering van het bestaande onroerend goed in het gebied. In hoeverre kan deze straks worden geïnd bij de eigenaren? De waardevermeerdering zit de gemeente ook in de weg in haar streven naar inclusiviteit. Er wordt nu gespeculeerd met vastgoedtransacties in het gebied. Leidt dit straks niet tot niet-sluitende business cases bij partijen die zich nu inkopen? Dit kan de gewenste inclusieve ontwikkeling van het gebied in de weg gaan staan.

Groningen, Stadshavens en Suikerzijde

Beschrijving

De gemeente Groningen wil tot 2030 netto 20.000 woningen toevoegen, plus de daarbij behorende maatschappelijke voorzieningen. De belangrijkste ontwikkelingslocaties zijn Suikerzijde en Stadshavens. Suikerzijde is een gebied van 125 hectare op zo'n twee kilometer van de binnenstad, waar tot 2008 een suikerfabriek stond. In 2010 heeft de gemeente dit gebied aangekocht. Er kunnen in totaal maximaal 5.000 woningen worden gebouwd, in vier deelgebieden. De ontwikkeling begint met de aanleg van een fietspad, dat het gebied verbindt met de binnenstad. In het nieuwe gebied wordt in de eerste tranche ook een mbo-campus Design & Techniek gebouwd. Daarnaast moet er een nieuw NS-station Suikerzijde komen. Van de woningbouw wordt 30 tot 40% sociale huur.

De andere integrale gebiedsontwikkeling Stadshavens betreft eveneens een voormalig bedrijventerrein. Hier komen in totaal 3.300 woningen. Stadshavens sluit aan op de eerder in gang gezette ontwikkeling van het nieuwe woon- en leefgebied Meerstad, waarin zo'n 6.500 woningen komen met bijbehorende commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Tussen Meerstad en de binnenstad van Groningen ligt de Eemkanaalszone, die eveneens wordt ontwikkeld. Stadshavens kan worden beschouwd als eerste stapsteen vanuit de binnenstad naar Meerstad.

Groningen heeft voor zowel de westkant van de stad (inclusief Suikerzijde) als de oostkant (met Stadshavens) integrale business cases opgesteld, waarin alle ontwikkelingen zijn samengebracht, inclusief de aan te leggen infrastructuur. Aan de westkant bedraagt het publieke tekort voor Suikerzijde circa € 100 miljoen, waarvan € 23 miljoen voor fase 1. De hiervoor gevraagde Woningbouwimpuls van het Rijk van € 12 miljoen was ten tijde van het Breed Beraad nog niet gehonoreerd. Stadshavens c.q. de Eemkanaalszone (totaal 5.500 woningen) kent een publiek tekort van circa € 36 miljoen, waarvan de helft wordt gedekt door de inmiddels gehonoreerde aanvraag van een Woningbouwimpuls.

In de inleiding werden ook de voor Groningen grootste uitdagingen bij deze integrale gebiedsontwikkelingen geschetst:

- hoe organiseren we de uitvoering? De gemeente kiest in eerste instantie voor een aparte juridische entiteit (een bv waarvan de aandelen volledig in bezit zijn van de gemeente) met een aparte projectstructuur, omdat dit de slagkracht vergroot. Maar het is lastig aan goede medewerkers te komen. Groningen heeft voor de wijkvernieuwing een eigen opleidingscentrum ingericht, de Wijkacademie, die jaarlijks zo'n tien mensen opleidt. De gemeente wil hetzelfde doen voor de gebiedsontwikkelingen. Groningen kiest bewust niet voor een pps-verband, omdat de ervaringen daarmee negatief zijn. In plaats daarvan wordt gekozen voor afspraken met marktpartijen met een kortere looptijd, waarbij de gemeente zelf de grond bouwrijp maakt en per kavel uitgeeft;

- hoe financieren we met name de omliggende infrastructuur en de ambities voor duurzaamheid (met name de warmtevoorziening)? Van invloed hierop zijn onder meer wetgeving, de keuzes voor ambities en kwaliteit en de mogelijkheden van Europese en nationale financiering en een gemeentelijk warmtebedrijf.

Debat

De deelnemers aan deze sessie schrokken van het hoge tekort van met name Suikerzijde, zeker afgezet tegen het aantal woningen. Dit komt onder meer door de relatief hoge kosten van de aanpassing van bestaande infrastructuur, die vaak hoger zijn dan de aanleg van nieuwe infrastructuur. De ligging van de gebieden binnen de bestaande stad heeft in dit opzicht dus ook nadelen. Ook het actief omzetten van een bedrijventerrein in een woongebied brengt hoge kosten met zich mee. Zeker het uitkopen van bedrijven die hinder veroorzaken is duur.

Behalve de maatschappelijke voorzieningen in een nieuw gebied (inclusief het, zo stelde een deelnemer, vooraf afspreken van voorzieningen zoals de opvang van dak- en thuislozen) vraagt ook de energieopgave om extra aandacht. De warmtevraag en energieopgave worden nu nog ondergewaardeerd. Er wordt in financiële en organisatorische zin nog te makkelijk gedacht aan nieuwe systemen zoals warmte koude opslag en warmtenetten, zeker in de bestaande stad. Groningen bouwt nu aan een eigen energiebedrijf, maar vanwege de hoogte van de noodzakelijke investeringen is het de vraag of dit voldoende kan worden uitgebouwd.

Het is een groot risico in ontwikkelingen zoals Suikerzijde en Stadshavens om de woningen te gaan bouwen vóór de bijbehorende infrastructurele ingrepen. Groningen kiest er verder voor om meteen in het begin een park aan te leggen. Groot voordeel daarvan is dat de woningen eromheen dan meer opleveren. De investering in zo'n park wordt zo binnen een paar jaar terugverdiend. Ook een cultuurhuis kun je als stedenbouwkundig instrument inzetten, werd gesteld.

Groningen heeft in Suikerzijde de grond in bezit en kiest bewust voor partners waarmee goed kan worden samengewerkt. Voor een stad als Groningen komen in Nederland dan zo'n tien grote vastgoedpartijen in aanmerking. Geprobeerd wordt ook de corporaties weer binnenboord te halen. Zij hebben de laatste jaren echter niet meer dan 15% van de woningen in de stad gebouwd, en zijn daardoor enigszins buiten beeld geraakt. Andere belangrijke partner is een mbo-school die in Suikerzijde een campus met zo'n 1500 leerlingen wil neerzetten.

Suikerzijde krijgt ook een eigen NS-station, zo is de bedoeling. Hoe eerder dat gereed is, hoe beter. Verder investeert de gemeente € 20 miljoen in een nieuwe fietsverbinding vanuit Suikerzijde naar de binnenstad. Op parkeergebied denkt de gemeente aan tijdelijke voorzieningen voor 15 à 20 jaar, die de gemeente zelf exploiteert. Deze voorzieningen zijn nodig omdat veel mensen buiten de Randstad er nog niet van overtuigd zijn dat fiets en openbaar vervoer een gelijkwaardig alternatief zijn van de auto. Ervaringen in onder meer Eindhoven laten echter ook zien dat dergelijke parkeervoorzieningen na verloop van tijd zonder veel discussie kunnen worden opgeheven, omdat mensen dan de switch naar een andere mobiliteit hebben gemaakt. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat gemeenten en het Rijk aan de voorkant investeren in alternatieve vervoersvormen.

Aan bod kwam tot slot de uitvoeringsvraag. Je kunt goede afspraken maken over de aanpak en structuur van samenwerken, maar krijg je deze ook uitgevoerd? De steeds complexere regelgeving staat dit vaak in de weg. Er doen ook doorgaans veel partijen mee in binnenstedelijke ontwikkelingen, die elk op verschillende momenten grond hebben ingekocht voor verschillende bedragen. De business case is dan moeilijk uniform te krijgen, zeker in deze tijd waarin vaak wordt gekozen voor lichte pps-constructies, waarbij niet wordt geschoven met geld en posities, maar steeds aparte afspraken worden gemaakt. Dit is bij deze integrale gebiedsontwikkelingen een complexe manier van werken. Gepleit werd in dit verband voor een 'nieuwe generatie' van pps-afspraken. Eerste stap daarin is om met elkaar de business cases goed te doorgronden, om deze waar mogelijk beter aan elkaar te verbinden.

Rotterdam, Oostflank

Beschrijving

De integrale gebiedsontwikkeling Oostflank in Rotterdam bestrijkt een brede zone van zo'n acht kilometer lang, die loopt van Station Alexander, langs de A16, via metrostation Kralingse Zoom, woonwijk De Esch, Feyenoord

City, de stadswijken Hillesluis en Bloemhof tot het Zuidplein. Vandaar ook de alternatieve benaming A-Z, van Alexander tot Zuidplein. Rotterdam heeft een groeiopgave als gevolg van het toenemend aantal inwoners en eenpersoonshuishoudens. Na jaren van stilstand in de woningbouw neemt de gemeente nu weer personeel aan en werkt het hard aan nieuwe bouw- en bestemmingsplannen. Rotterdam wil binnen de bestaande stad tot 2040 minimaal 50.000 nieuwe woningen bouwen. Daarvoor is een verstedelijkingsstrategie opgesteld, waarin onderscheid wordt gemaakt tussen locaties waar al op korte termijn kan worden gebouwd, locaties die aansluitend op bestaande infrastructuur en ov-verbindingen op middellange termijn kunnen worden ontwikkeld, en nieuwe grote gebiedsontwikkelingen. A-Z bevat locaties in alle drie de categorieën.

Openbaar vervoer is de 'magische formule' om A-Z als geheel te kunnen ontwikkelen. Nieuwe verbindingen kunnen ontwikkelingen los trekken. De Erasmusbrug naar Rotterdam Zuid is hiervan een goed voorbeeld. Het was een essentiële stap om de stad ook op de zuidoevers te ontwikkelen. Als volgende stap wil Rotterdam nu van een stad op twee oevers naar een poly-centrische stad toe. A-Z speelt daarin een belangrijke rol. Alexander moet een centrum worden in Noord, Zuidplein in Zuid. De keuze voor Alexander en Zuidplein komt daarbij voort uit het feit dat hier al hoogwaardige ov-verbindingen liggen. Dit zijn dus de locaties waar al ontwikkelingen gaande zijn (aan het Zuidplein loopt al tien jaar een publiek-private gebiedsontwikkeling) of snel kunnen starten. A-Z is daarmee ook een min of meer 'logische' grootschalige gebiedsontwikkeling.

A-Z vraagt om een nieuwe oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord. Aan de Oostflank streeft Rotterdam bovendien naar opwaardering van de Oude Lijn, een spoorverbinding met ook een nieuw intercity-station bij het stadion van Feyenoord. Nieuwe oeververbinding en schaalsprong in het openbaar vervoer lossen de huidige vervoersarmoede op en maken het gebied A-Z aantrekkelijker voor andere bevolkingsgroepen, zeker als ook de verbinding met de nabij dit gebied gelegen Rotterdamse universiteit wordt verbeterd. Ook wordt zo het tekort aan openbaar vervoer bij het Feyenoord-stadion opgelost. En het voorziet in de grote behoefte bij inwoners op Zuid aan betere verbindingen met de noordoever. Het heelt zo de stad verder en zorgt er voor dat bewoners van Zuid er weer meer bij gaan horen. Aandachtspunt aan ook de Oostflank is verder de 'hardheid' van Rotterdam als werkstad; er wordt daarom veel energie gestopt in het vergroenen van de openbare ruimte.

In de gebiedsontwikkeling A-Z gaat het om meer dan alleen woningen bouwen. Er wordt gebouwd aan een stad, waarin je niet alleen woont, maar ook leeft, sport, werkt, uitgaat en met de fiets er veilig op uittrekt. Dat maakt de opgave integraal, met naast woningen en openbaar vervoer ook aandacht voor voorzieningen voor een inclusieve stad, werkgelegenheid, onderwijs, sportfaciliteiten en groen, dit alles op een klimaatbestendige, circulaire en energiezuinige manier die bijdraagt aan de transitie van bestaande wijken. Daarbij kijkt Rotterdam ook naar de mogelijkheden om bestaande faciliteiten, zoals sportvelden maar bijvoorbeeld ook de golfbaan, intensiever te benutten. Van belang is verder om het gebied A-Z een identiteit en duidelijke naam te geven, zodat het gaat leven bij de Rotterdammers.

De gebiedsontwikkeling van A-Z is verdeeld over drie fases. De eerste fase beslaat de lopende gebiedsontwikkelingen tot 2030, goed voor 10.000 woningen. Met een nieuwe oeververbinding en schaalsprong in het hoogwaardig openbaar vervoer komt fase 2 (2030-2035) in zicht, met 8.000 tot 13.000 woningen, afhankelijk van het type openbaar vervoer, tracé en type station. In de derde fase (2035-2040) kunnen nog eens 6.500 - 10.000 woningen worden gebouwd als verouderde bedrijventerreinen zijn getransformeerd en het spooreplacement IJsselmonde wordt overkluisd. De geesten bij NS, maar ook bij de gemeente zelf, beginnen hiervoor inmiddels rijper te worden. In totaal biedt A-Z zo ruimte voor 24.500 – 33.000 woningen.

Debat

Hoe werkt Rotterdam aan het ontwikkelen van 'rijke' gebieden op Zuid? Naast goede verbindingen en iconische gebouwen is daarvoor ook een andere politieke houding nodig. De gemeenteraad moet het aandurven gebieden voor hogere inkomens te ontwikkelen, omdat meer differentiatie voor de stad als geheel goed is. Het is daarvoor ook nodig nieuwe en architectonisch hoogwaardige milieus te ontwikkelen, bijvoorbeeld terug-grijpend op de oude tuinsteden. Rotterdam moet dus meer worden dan de stad voor en met hoogbouw. De stad is gebaat bij meer contrast en menging.

Welke strategie voert Rotterdam op plekken waar ze de grond niet in bezit heeft c.q. geen actief grondbeleid voert? Die strategie is per gebied anders, werd geantwoord. In Hart van Zuid (Zuidplein en omgeving) loopt al

tien jaar een publiek-private samenwerking, waarmee wordt verdicht. In het gebied waar Feyenoord City staat gepland, is een voorkeursrecht gevestigd. In het gebied tussen de Maas en Alexander is veel grond in eigendom van de gemeente. In de Kralingse Zoom is de gemeente in gesprek met de bedrijven op het bedrijventerrein. Rond Alexander wordt gepraat met de vele aanwezige bedrijven om onder meer de parkeervoorzieningen te delen en beter te benutten, om zo ruimte vrij te maken voor nieuwe ontwikkelingen die reuring in dit gebied kunnen brengen. Zo is de strategie per gebied anders, waarbij verleiden een belangrijke rol speelt. In het noordelijke deel van A-Z is de gemeente ook actief in gesprek met alle belanghouders om van onderop de opgaven per gebied te bepalen. Zo wordt de stem van de burger steeds belangrijker in de ontwikkelingen. Vroegtijdig meenemen dus, ook al is het ingewikkeld om burgers te laten meepraten over ontwikkelingen tot 2040.

Waar zitten nu precies de politieke gevoeligheden rond deze gebiedsontwikkeling, werd ook gevraagd. Die liggen onder meer rond het wel of niet behouden van het volkstuincomplex en de hockeyclub. Om niet te vervallen in enge discussies hierover, wordt geprobeerd het gesprek aan te gaan over de toekomst van het hele gebied en de betekenis die dit kan hebben voor de hele stad en de inwoners ervan.

Gewezen werd verder op het grote belang van consistentie in de regie en keuzes van het Rijk, ook door de jaren heen. Maar het helpt dan wel als Rotterdam zelf de eerste stappen zet en aan de slag gaat, niet met uitvoering maar met planvorming. Zo heeft de gemeente zelf onderzoek geïnitieerd naar de mogelijkheden van verplaatsing van het spooreplacement, ook al vergt dit een forse investering. Door zelf te beginnen en plannen te maken, wordt het ook voor het Rijk makkelijker aan te haken. Het Rijk kan verder een helpende hand bieden bij de 'kiezels in de schoen', de wet- en regelgeving rond bijvoorbeeld geluidsoverlast die ontwikkelingen in de weg kan staan. Een deelnemer gaf tot slot nog de tip dat ook de gemeente zelf veel kan doen op het gebied van wet- en regelgeving, door bijvoorbeeld sneller bouwvergunningen te verlenen.

Tilburg, Kenniskwartier

Beschrijving

De grootschalige gebiedsontwikkeling Kenniskwartier is een doorontwikkeling van het gebied tussen (aan de westkant) de campus van Tilburg University en (aan de oostkant) de reeds in ontwikkeling zijnde Spoorzone. De ambitie is beide gebieden qua milieus beter aan elkaar te verbinden. Tegelijkertijd is het doel om de aangrenzende naoorlogse stadsuitbreidingen in Tilburg-West in met name sociaal opzicht te verbeteren. Dit wordt in Tilburg de dubbele duurzaamheid genoemd: het duurzaam verbeteren van de fysieke leefomgeving gaat hand in hand met het duurzaam verbeteren van de persoonlijke situatie van bewoners in de aandachtswijken. De sleutel ligt dus in het integraal aanpakken van beide opgaves, waarbij de gemeente het initiatief neemt en intensief samenwerkt met de partners: universiteit, hogeschool, overige onderwijsinstellingen, bewoners, lokale ondernemers, woningcorporaties, NS en ProRail, het Rijk en (coalities van) marktpartijen.

Het Kenniskwartier vormt het concentratiegebied van de toekomstige Tilburgse verstedelijking. In het gebied liggen naast de universiteitscampus onder meer ook NS-station Universiteit, de campus van hogeschool Avans-Fontys en winkelcentrum Westermarkt. Tilburg wil in dit gebied 8.000 woningen toevoegen in een hoogstedelijke mix. Het gebied sluit aan op het Verstedelijkingsakkoord van Breda en Tilburg, waarin beide steden hebben vastgelegd samen te werken aan het positioneren van de stedelijke regio in internationaal verband. Daarnaast wordt nadrukkelijk de verbinding gezocht met het omringende landschap van het Van Gogh Nationaal Park.

Op economisch gebied wil Tilburg in het Kenniskwartier een innovatiedistrict ontwikkelen, complementair aan de Spoorzone, met de vestiging en ontwikkeling van kennisintensieve bedrijvigheid. Op landschappelijk gebied wordt gewerkt aan een groenblauw netwerk. De nabijheid van Stadsbos013 en de Oude Warande biedt goede kansen om de groene omgeving het Kenniskwartier in te trekken en het gebied te verbinden met het landschap. Zo wordt van oost naar west een Esplanade aangelegd die als een groene loper fungeert en uitnodigt tot ontmoeten en bewegen. Op mobiliteitsgebied is het doel voetgangers en fietsers meer bewegingsvrijheid te geven en het autoverkeer terug te dringen. Het streven is verder om NS-station Universiteit op te waarderen tot een volwaardig intercitystation.

Debat

Waar zit de grootste zorg voor de gemeente bij deze ontwikkeling, was de eerste vraag tijdens het debat. Het samenspel met de partijen als sleutel om dit goed te doen, en om dit langjarig vol te houden, werd geantwoord. Vooral omdat een aantal partners weinig of geen ervaring hebben met gebiedsontwikkeling. De crux zit dus in de samenwerking: wie gaat daarover en neemt daarin het voortouw (antwoord: de gemeente), en hoe organiseer je snelheid? Met marktpartijen die thuis zijn in gebiedsontwikkeling is dat makkelijker dan met bijvoorbeeld kleine ondernemers en VvE's in een winkelcentrum, of met scholen in middelbaar of basisonderwijs.

Andere uitdaging in het Kenniskwartier is het contrast tussen de bewoners van de naoorlogse wijken en de universiteit, zowel in schaal als leefstijl. Gaan de zittende bewoners zien en ervaren dat de ontwikkeling van het Kenniskwartier ook voor hen zelf meerwaarde oplevert? Wat voeg je dus toe zodat ook bewoners die er al wonen enthousiast worden? De gemeente probeert dit te realiseren door bewoners in plantteams zo dicht mogelijk bij de ontwikkelingen te betrekken. Ook de concrete programmering van wat er in het gebied komt, is hierbij een succesfactor. Er moet niet een beeld ontstaan van een gentrificatiemachine, waarbij de universiteit alles 'opeet'. Een mogelijkheid om zittende bewoners mee te nemen in de verbetering, is onder meer om de verduurzaming of herstructurering van hun woningen aan te grijpen om ook te kijken naar hun algemene sociale omstandigheden, bijvoorbeeld eventuele schulden (de 'dubbele verduurzaming').

Om meteen het gewenste beeld te scheppen, is het van belang goed na te denken over welk gebied als eerste wordt ontwikkeld. Reitse Campus en het winkelcentrum Westermarkt komen daarvoor het meest in aanmerking. Een goede ruimtelijke ontwikkeling van Reitse Campus kan bij de bewoners van de bestaande aangrenzende Torenbuurt het gevoel kweken dat het ook voor hen iets oplevert. Hetzelfde geldt voor de ontwikkeling van Westermarkt. Derde ontwikkeling om mee te beginnen, zou de opwaardering van het station Universiteit kunnen zijn. Bij de NS heeft dit nog geen prioriteit. Mogelijk brengt de aanwijzing door het Rijk van het Kenniskwartier als prioritaire grootschalige gebiedsontwikkeling hier verandering in. Vraag is wel of een opwaardering van het station voor NS rendabel is. Biedt het station daarvoor voldoende vervoerswaarde?

Voor marktpartijen is het belangrijk te weten in hoeverre de business case van de gemeente voor de gebiedsontwikkeling sluitend is. In dit verband werd gevraagd welke grote gemeentelijke infrastructuurproblemen nodig zijn in het Kenniskwartier, welke investering daarmee is gemoeid en of de gemeente die kan dragen. Om te beginnen is er het doortrekken van de eerder genoemde Esplanade. Daarnaast zijn aanpassingen nodig in enkele bestaande wegen, waaronder het verleggen van de Ringbaan West. De noordzuid-verbindingen over het spoor heen zijn de laatste jaren al voor een belangrijk deel verbeterd. De investeringsopgave in infrastructuur voor de gemeente is daardoor relatief beperkt, al is er wel een (nog niet tot in detail becijferd) tekort op de openbare ruimte en infrastructuur. Ook de capaciteit van de bestaande energie-infrastructuur is (nog) niet op orde voor de ontwikkeling van het Kenniskwartier.

Gevraagd werd ook welke grondpolitiek Tilburg wil voeren in het Kenniskwartier. De gemeente gaat er vanuit dat ze niet overal grondposities hoeft in te nemen om toch de regie te kunnen voeren. Niet op grote schaal aankopen dus, maar wel als gemeente langjarig commitment tonen en steeds blijven doen wat je zegt. Als de gemeente haar ambities waarmaakt, ontstaat er ook vertrouwen bij marktpartijen. Ook zij zullen dan bereid zijn langjarig te investeren in het gebied. Nodig daarvoor is ook onderlinge transparantie over elkaars business cases. Verder helpt het zeer als de gemeente langjarig sterke projectleiders inzet, die ook goed kunnen inspelen op gewijzigde omstandigheden. Geopperd werd om voor het gebied dan wel vooraf samen het dna vast te leggen in 'tien gouden regels', waarvan bij gewijzigde omstandigheden niet mag worden afgeweken. Zo blijft de gebiedsvisie in essentie altijd overeind.

Afsluiting: naar een manifest?

Aan het eind van het Breed Beraad werd gezamenlijk teruggekeken op de zes afzonderlijke sessies. Er is duidelijk sprake van grote ambities om binnenstedelijk heel veel mensen te huisvesten, waarbij de gemeenten 'een grote broek aantrekken'. Er is daarbij behoefte aan een duidelijke rol van het Rijk en mogelijk ook de provincie. Duidelijk is ook dat de ontwikkelingen gecompliceerd zijn en vragen om een visie op de lange termijn op hoe de kaart van Nederland er over tien tot twintig jaar uit moet zien. Er is hiervoor een langdurig commitment nodig met andersoortige afspraken met partijen dan we gewend zijn.

Gesproken werd ook over het onderscheid tussen stuwende en conditionerende investeringen. Woningbouw, infrastructuur en energie zijn normaal gesproken de drie grote stuwende investeringen. Vooral daarover zijn afspraken nodig tussen Rijk, gemeenten en eventueel provincies. In feite lijken de grootschalige gebiedsontwikkelingen daarmee op de sleutelprojecten van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening uit de jaren negentig, waarmee destijds een nieuwe fase in de verstedelijking werd ingezet. Een dergelijke aanpak bevordert ook zeer de focus en inzet van alle partijen.

Het idee werd geopperd om vanuit het Forum voor Stedelijke Vernieuwing, als onafhankelijke partij, de uitkomsten van dit Breed Beraad vast te leggen in een manifest. Dit manifest zou antwoord kunnen geven aan de volgende vragen: wat bedoelen we nu precies met grootschalige gebiedsontwikkelingen, wat is daarvoor nodig, hoe richt je hiervoor op een langere termijn de publiek-private samenwerking in en welke randvoorwaarden moeten daarvoor worden vervuld? De deelnemers omarmden dit idee en droegen alvast enkele bouwstenen aan:

- de lokale en regionale markt- en publieke partijen moeten richting het Rijk duidelijk maken dat ze met de gebiedsontwikkelingen niet alleen iets komen halen (geld!), maar ook iets komen brengen;
- sla in de bestaande stedelijke gebieden ook de brug naar de mensen die er al wonen. De ontwikkelingsopgave mag niet een gentrificatiemachine worden die mensen uitsluit. Ze moet ook positieve effecten hebben op de 'zwakkere' wijken eromheen;
- vergeet in de gebiedsontwikkelingen niet een goede planning van maatschappelijke voorzieningen. Denk bij de bouw van de nieuwe wijken ook na over de bijdrage die zij moeten leveren aan de stad, bijvoorbeeld via de opvang van asielzoekers of dak- en thuislozen. De gebiedsontwikkelingen omvatten dus niet alleen een investeringsagenda, maar ook een maatschappelijke en sociale agenda, met aandacht voor inclusiviteit;
- besteed veel aandacht aan de realisatiekracht. Partijen moeten bereid zijn er langjarig de schouders onder te zetten. Dat vraagt onder meer om multidisciplinaire 'zware' projectleiders bij gemeenten, die van veel markten thuis zijn;
- zorg voor meer greep op de grote complexiteit door de dragende, cruciale pijlers van de gebiedsontwikkeling aan te wijzen. Breng ook in de gesprekken met partners focus aan door je vooral te richten op de investeringen in deze pijlers, de 'stuwende investeringen';
- de bedragen die gemoeid zijn met de gebiedsontwikkelingen vragen bijna om internationale pps-constructies voor met name de openbaar vervoersoplossingen. Kijk in dit verband ook naar de mogelijkheden die Europese fondsen beschikbaar hebben voor dit soort grootschalige gebiedsontwikkelingen. De Nederlandse verdichting in de delta kan vanuit het perspectief van duurzaamheid een voorbeeldfunctie vervullen in Europa;
- kijk goed naar de juiste volgorde tussen de ontwikkelingen in openbaar vervoer en infrastructuur en de woningbouw. Investeringen in (bestaande of nieuwe) infrastructuur kunnen een sterk structurerende rol spelen in nieuwe gebiedsontwikkelingen;
- focus in de visie (en ook in het manifest) op de lange termijn, en beperk het niet tot de komende kabinetsperiode. Het gaat niet om een politieke keuze van coalitiepartijen, maar om een noodzakelijke ingreep om onder meer de woningnood te beteugelen;
- maak duidelijke keuzes in plaats van zo veel mogelijke aanpakken te willen financieren. Dat leidt alleen maar tot half-gefinancierde en half-afgemaakte projecten;
- trek lering uit het Klimaatakkoord. Positief hieraan is dat partijen gezamenlijk een punt aan de horizon hebben gezet. Niet goed ging de communicatie over de maatregelen naar de samenleving. Er zat geen enthousiasmerend, verbindend verhaal achter. Datzelfde dreigt te gebeuren als de grootschalige gebiedsontwikkelingen worden gepresenteerd als 'slechts' een verzameling van programma's, ingrepen en opgaves. Het verhaal moet gaan over goede stedenbouw, over het samen werken aan nieuwe stadsdelen. Er moet een bindend narratief achter zitten van nieuwe stedelijkheid. Daarbij is het wel van belang ook aandacht te besteden aan de verschillen tussen de gebiedsontwikkelingen. Het verhaal van de nieuwe stedelijkheid moet worden gekoppeld aan de identiteit en het dna van steden. Er gaat veel verloren als in de gebiedsontwikkelingen zou worden toegewerkt naar een eenheidsworst.

Het Forum SV neemt het voortouw om het manifest, met een aantal deelnemers aan het Breed Beraad, verder uit te werken.

DEELNEMERS

Heleen Aarts	Amvest / Forum SV
Martijn Balster	Gemeente Den Haag
Angela Barendregt	Gemeente Tilburg
Wienke Bodewes	Bodewes&Bodewes / Forum SV
Bruno Bruins	HTM
Kees van der Burg	Ministerie van IenW / Forum SV
John Cüsters	Cüsters Teksten
Bert van Delden	Ministerie van BZK / Forum SV
Job Dura	Dura Vermeer
Carolien Gehrels	Arcadis / Forum SV
Zef Hemel	Universiteit van Amsterdam / Forum SV
Damo Holt	Rebel Group
Ronald Huikeshoven	AM
Bas Kurvers	Gemeente Rotterdam
Marien de Langen	Stadgenoot / Forum SV
Jos Melchers	Gemeente Rotterdam
Lennert Middelkoop	Deloitte Real Estate
Hans Mommaas	Planbureau voor de Leefomgeving
Bas van der Pol	Gemeente Tilburg
Bert Popken	Gemeente Groningen
Martin van Rijn	Aedes / Forum SV
Marjan Rintel	NS
Jos Roijmans	Gemeente Eindhoven
Paul de Rook	Gemeente Groningen
Ludo Steenmetser	Gemeente Den Haag
Yasin Torunoglu	Gemeente Eindhoven
Desiree Uitzetter	BPD / Neprom
Maurice Unck	RET

Josja van der Veer

Gemeente Amsterdam

Co Verdaas

TU Delft

Christa van Vlodrop

Forum voor Stedelijke Vernieuwing

John Voppen

ProRail

Egbert de Vries

Gemeente Amsterdam

Claudia Zuiderwijk

GVB

AGENDA

Geannoteerde agenda voor het Breed Beraad over het thema 'stedelijke vernieuwing en grootschalige gebiedsontwikkelingen' dat op woensdag 19 mei 2021 van 17.30 uur - 21.30 uur wordt gehouden in het voormalig hoofdkantoor van Jan Jongerius, Kanaalweg 64 in Utrecht.

Achtergrond

Niet alleen in de Noordvleugel, de Zuidvleugel en de regio Utrecht maar ook in regio's als Eindhoven, Groningen, Arnhem/Nijmegen, Zwolle en de Brabantse Stedenrij lopen het tekort aan koop- en huurwoningen en -daarmee- de koop- en huurprijzen steeds verder op. Met het oog hierop zijn door deze stedelijke regio's en de rijksoverheid -in het kader van de zes woondeals en inmiddels ook in het kader van de NOVI- in totaal veertien grootschalige, zowel binnen- als buitenstedelijke gebieden geïdentificeerd waar betrokken partijen en de rijksoverheid met prioriteit aan de slag willen. Gebieden waar -naast woningbouw op tal van kleinere locaties binnen en buiten deze regio's- de voor een structurele aanpak van de woningtekorten in ons land ook noodzakelijke, grootschalige woningbouw zou moeten worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om langjarige integrale gebiedsontwikkelingen, waarbij in nagenoeg alle gevallen substantiële infrastructurele/mobiliteits-investeringen een noodzakelijke voorwaarde vormen. Concreet betreft het de volgende, vooralsnog bewust nog globaal aangeduide gebieden:

- * Noordvleugel : MRA West, Havenstad en MRA Oost
- * Zuidvleugel : Rotterdam Oostflank, Binckhorst/CID en Oude Lijn Leiden-Dordrecht
- * Utrecht : Utrecht Zuid-West
- * Eindhoven : Knoop XL
- * Groningen : Suikerunie en Stadshavens
- * Arnhem/Nijmegen : Stationsgebied en Kanaalzone
- * Zwolle : Stationsgebied
- * Brabantse Stedenrij : Breda/Tilburg/Den Bosch

Een voortvarende integrale ontwikkeling van deze gebieden, die ook van groot belang is voor de verdere verstedelijking van de desbetreffende stedelijke regio's, is complex en vraagt een forse inzet en een lange adem van een groot aantal publieke en private partijen. Recent onderzoek, dat tijdens het Breed Beraad wordt toegelicht, wijst uit dat met de in het kader van de ontwikkeling van deze gebieden voorziene realisatie van circa 450.000 woningen en de hiervoor noodzakelijke schaa sprong in het openbaar vervoer tot 2040 in totaal zo'n € 140 mrd aan private en publieke investeringen gemoeid is. De noodzakelijke rijksbijdrage, gericht op bestrijding van de onrendabele top van de woningbouw en de realisatie van grootschalige investeringen in ov-infrastructuur, wordt daarbij geraamd op circa € 20 mrd (= € 1 mrd per jaar tot 2040).

Gesprekspunten

Tegen deze achtergrond zal tijdens het Breed Beraad door een gevarieerd gezelschap van genodigden uit de kring van betrokken publieke en private partijen en kennisinstellingen -toegesplitst op de gebiedsontwikkelingen Amsterdam Havenstad, Rotterdam Oostflank, Den Haag Binckhorst/CID, Eindhoven Knoop XL, Groningen Suikerunie en Tilburg Kenniskwartier- van gedachten worden gewisseld aan de hand van de volgende vragen:

- Wat zijn de ontwikkelingsperspectieven voor deze zes gebieden (inclusief hun betekenis voor de verstedelijking en de aanpak van het woningtekort in de desbetreffende regio's) en wat zijn overeenkomsten en verschillen?
- Hoe zien de businesscases voor deze gebieden er op hoofdlijnen uit (inclusief tijdsperspectief en bekostigingsopties onrendabele toppen)?
- Welke aanpak wordt gekozen, wie zijn betrokken publieke en private partijen en wat gebeurt er al?
- Wat staat betrokken partijen, waaronder de rijksoverheid, verder te doen?

Teneinde de gedachtenwisseling voor de deelnemers zo productief mogelijk te maken, zullen tijdens het Breed Beraad -na een korte plenaire aftrap en voor een plenaire afronding- zes deelsessies (verdeeld over twee rondes) worden gehouden. Per sessie worden met betrekking tot een van de centraal gestelde gebieden -op basis van een vooraf aan de deelnemers toegezonden two pager en na een korte pitch door de deelnemende wethouder van de desbetreffende stad- de bovenstaande vragen aan de orde gesteld. Deze opzet maakt het mogelijk dat deelnemers uit de betrokken steden, naast de plenaire gedachtenwisseling, zowel de aanpak van hun 'eigen' gebied kunnen presenteren en bespreken als aan de gedachtenwisseling over de aanpak van een gebied in een andere stad kunnen deelnemen.

Agenda

17.30 uur	Inloop
18.00 uur	Opening door Carolien Gehrels, voorzitter Breed Beraad
18.10 uur	Plenaire toelichting van de bredere context door Bert van Delden
18.30 uur	Ronde 1 (drie deelsessies)
19.30 uur	Break
20.00 uur	Ronde 2 (drie deelsessies)
21.00 uur	Plenaire afronding door Martin van Rijn
21.25 uur	Sluiting door Carolien Gehrels

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 voor Stedelijke Vernieuwing 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 voor Stedelijke Vernieuwing, 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 voor Stedelijke Vernieuwing 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 voor Stedelijke Vernieuwing.

In algemene zin probeert het Forum voor Stedelijke Vernieuwing zijn doelstelling te realiseren door te functioneren als platform voor de tot zijn doelgroep behorende organisaties en personen. Het Forum voor Stedelijke Vernieuwing 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
- TNL: 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
- de vernieuwing van de rijksbemoediening met het wonen: tussen Marx en markt
- elektriserende netwerken
- vergrijzing, wonen, zorg en participatie
- ruimtelijke ordening in perspectief
- stedelijke vernieuwing en krimp
- stad & filosofie
- stedelijke vernieuwing en waardeontwikkeling: naar een vernieuwing van het spel, de spelers en de spelregels
- 'volkshuisvesting op een tweesprong'
- Rotterdam-Zuid
- ontwikkeling commercieel middensegment huurmarkt
- wonen, zorg en pensioenen
- wonen, zorg en pensioenen (follow up)
- corporaties
- volkshuisvesting in beweging
- stedelijke vernieuwing en ontwikkelingen in het sociale domein
- projectontwikkelaars en stedelijke vernieuwing

- ruimtelijk-economische ontwikkelingen en stedelijke vernieuwing
- toenemende contrasten: demografie en stedelijke ontwikkeling
- agenda stad
- potentie van erfgoed in stedelijke ontwikkeling
- nieuwe verhoudingen tussen gemeenten en corporaties
- casus Amsterdam
- klimaatadaptatie in de stad
- de etende stad
- investeren in stedelijke regio's
- energietransitie in de bestaande sociale woningvoorraad: stadsvernieuwing 3.0?
- technologie en de stad
- wonen, werken en mobiliteit in de Randstad: op weg naar 2035
- wonen en (ouderen)zorg
- corporaties naar een volgende fase
- stadsvernieuwing 3.0?
- novi en novex?
- exploring the city in and after times of corona
- integrale aanpak zes stedelijke vernieuwingsgebieden
- stedelijke vernieuwing en corporaties in de jaren twintig
- de novi - de nationale omgevingsvisie

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
- 1983 - 2008 25 jaar breed beraad over de stad
- 'Darwin in the city'
- bouwteam
- 'de gevleugelde stad' lustrumviering 30 jaar Forum voor Stedelijke Vernieuwing
- 're-inventing Paris' lustrumviering 35 jaar Forum voor Stedelijke Vernieuwing
- werkexcursie Eindhoven
- webinar de toekomst van het platteland

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
- investeren in stedelijke vernieuwing - niet bij steen alleen
- 1983 - 2008 25 jaar breed beraad over de stad

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

BESTUUR & RAAD VAN ADVIES

Bestuur

Drs. M.J. van Rijn	Voorzitter Aedes	voorzitter
Ir. W.J. Bodewes	Directeur-eigenaar Bodewes&Bodewes	penningmeester
Prof. dr. J.J.M. Hemel	Bijzonder hoogleraar Grootstedelijk Problematiek Wibautleerstoel UvA	secretaris
Drs. H.M.A. Aarts MRE	CEO Amvest	lid
Drs. C. van der Burg	Directeur-generaal Mobiliteit Ministerie van IenW	lid
Drs. C.G. Gehrels	European Cities Director Arcadis	lid
Ir. M. de Langen	Bestuursvoorzitter Stadgenoot	lid
D.P. Stuurman	Stedelijk Directeur Sociaal Gemeente Amsterdam	lid
Drs. A.Th. van Delden	Plv. Directeur-generaal Bestuur, Ruimte en Wonen Ministerie van BZK	adviseur

Raad van Advies

Drs. E.M. Agricola	Commissie Welstand en Monumenten Rotterdam
Drs. M.D. Appelman	Ministerie van BZK
M.J.H. Balster MSc	Gemeente Den Haag
Ing. J.Th. Blok	Blok&Ko
Drs. M.C.A. Blom	Rijkswaterstaat
Drs. C.B. van Boven	Woonzorg Nederland
Prof. ir. K.W. Christiaanse	KCAP Architects&Planners
A.Th. Duivesteijn	City Planning, Architecture and Urban Policy
P. van der Gugten	Heijmans Vastgoed
Drs. R. Haans	de Alliantie
Drs. T.H. van Hoek	EIB
Ing. R.R. Huikeshoven MRE	AM
Ir. A. Huntjens	Pré Wonen
Em. prof. dr. L.A. de Klerk	Universiteit van Amsterdam
Drs. ing. W.M.K. Krzeszewski	Staedion
Ir. K. Laglas	Ymere
Drs. ir. K. Leonard	Gemeente Maastricht
Drs. N.D.E. Maarsen MRE	Syntrus Achmea RE&F
Drs. M.B.T. Molenaar	Woonstad Rotterdam
H. Platte	Parteon
Drs. G.R. van Randerat	SITE urban development / MCD
J.W. Remkes	Provincie Limburg
R. van der Schaaf	Gemeente Groningen
Drs. A.J.M. Schakenbos	Vestia
Em. prof. dr. P. Schnabel	Universiteit Utrecht
Drs. J. van der Veer	Gemeente Amsterdam
Ir. P.O. Vermeulen	RvA Forum SV
Drs. D.J. van der Zeep	Portaal
Ing. J.P. van Zomeren	ERA Contour