

stichting **forum** voor
stedelijke vernieuwing

WONINGBOUW EN OPENBAAR VERVOER
ROND DE OUDE LIJN

WONINGBOUW EN OPENBAAR VERVOER ROND DE OUDE LIJN

Verslag Breed Beraad gehouden op 11 december 2023

Drs. J.W. Custers / Custers Teksten
Drs. D.J. Holt / Rebel Group (eindredactie)

INHOUD

VERSLAG	4
DEELNEMERS	12
AGENDA	14
ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING	17
BESTUUR & RAAD VAN ADVIES	22

VERSLAG

Hoe koppel je in een gebiedsgerichte aanpak investeringen in grootschalige woningbouw en infrastructuur & openbaar vervoer zodanig dat het een optimaal profiteert van het ander? Hoe werkt deze 'kruisbestuiving' precies? Hoe verknop je beide zaken, in een situatie waarin veel partijen actief zijn, elk met hun eigen belangen? Maar waarin in feite het een niet zonder het ander kan? Kan afstemming tussen investeerders in woningbouw en OV-vervoerders in het gebied rond de Oude Lijn wederzijds profijtelijk zijn? En zo ja, wat staat hen dan te doen om dat profijt te benutten? Daarover ging het tijdens het Breed Beraad van 11 december, dat plaatsvond onder leiding van Martin van Rijn. Het gezelschap concludeerde dat de beoogde synergie alleen tot stand komt als partijen structureel samenwerken, én op regionale schaal én in gebiedsontwikkelingen zelf. Daarbij committeren ze zich aan een termijn van minimaal tien en liefst 20 à 25 jaar. Een publiek-privaat-maatschappelijke coalitie rondom de Oude Lijn. Hierin komen (de investeringen in) woningbouw en een integraal vervoersysteem bij elkaar, waarbij er wordt gewerkt aan gelijktijdige vergroting van de grond-, vastgoed- en vervoerswaarde. Die vergroting is in toenemende mate cruciaal om investeringen doorgang te laten vinden. Een gezamenlijke regionale grondexploitatie is hiervoor niet nodig en ook te ingewikkeld, maar een regionale samenwerking die met voldoende schaal een lange termijn-investeringspropositie ontwikkelt is de moeite van het verkennen waard. Private investeerders participeren risicodragend op het niveau van concrete ontwikkellocaties en projecten. Het is zaak om vervolgens op dat niveau de investeringen in woningbouw en OV/infrastructuur te verbinden, in termen van partijen, omvang, programma, business case/risico's en fasering. Lerend van buitenlandse voorbeelden kunnen we daartoe voor enkele pilotprojecten langs de Oude Lijn praktijkmodellen ontwikkelen. Met als doel wederzijds profijt in grond- en vastgoedwaarde en OV-vervoerswaarde.

Inleiding

Bert van Delden verzorgde de inleiding tijdens het Breed Beraad. Hij vertelde dat er bewust geen lokale en regionale bestuurders waren uitgenodigd. Dat zijn er namelijk (te) veel in het gebied langs de Oude Lijn. Vandaar de keuze om vooral private investeerders (corporaties, ontwikkelaars, pensioenfondsen) en OV-vervoerders aan het woord te laten. Voor de publieke kant waren onder meer vertegenwoordigers van ministeries aanwezig.

Aan de basis van dit Breed Beraad ligt een verkennend onderzoek van Rebel en Arcadis over de synergiekansen tussen woningbouw en OV in het gebied langs de Oude Lijn. Dit is uitgevoerd aan de hand van research van de bestaande (gebieds)plannen, interviews en het bestuderen van casussen in het gebied zelf en in het buitenland. De uitkomsten van dit Breed Beraad vormen ook belangrijke voeding voor de uiteindelijke onderzoeksrapportage.

Van Delden vertelde kort over het gebied langs de Oude Lijn, de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht in de zuidelijke vleugel van de Randstad. Enkele cijfers:

- er wonen 2,4 miljoen mensen;
- er zijn 21 gemeenten in het gebied;
- de geplande publieke investeringen in de infrastructuur bedragen bijna € 5 miljard, waarvan ruim € 3 miljard door het Rijk en € 1,75 miljard door de regio;
- het gebied telt drie grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties (Rotterdam Oostflank, Den Haag Binckhorst/CID en de gezamenlijke stationslocaties langs de Oude Lijn van Leiden tot Dordrecht) en zes stedelijke focusgebieden in het kader van het Nationaal Programma Leefbaarheid & Veiligheid (Rotterdam Zuid, Den Haag Zuidwest, Delft West, Schiedam Oost/Nieuwland, Vlaardingen Westwijk en Dordrecht West). De drie NOVEX-locaties zijn goed voor 145.000 woningen tot en met 2040, wat neerkomt op een (private) investering van € 46 miljard. In de stedelijke focusgebieden zijn 54.000 woningen gepland, goed voor een investering van € 14,3 miljard. Vanwege de gedeeltelijke overlap tussen de twee typen gebieden zijn de NOVEX-locaties en stedelijke focusgebieden samen goed voor zo'n 175.000 nieuwe woningen tot en met 2040. Daarvan staan er 110.000 gepland tot en met 2030, wat neerkomt op een investering van zo'n € 35 miljard door private partijen. Gezien deze omvang kan het volgens Van Delden niet anders dan dat hiervoor -zeker nu internationale beleggers zich terug trekken- Nederlandse beleggers structureel instappen, pensioenfondsen en pensioenverzekeraars voorop. De vraag is daarbij onder welke condities zij een (fors) aandeel van het investeringsvolume op zich willen nemen.

Het is in de praktijk nog niet vanzelfsprekend om expliciet te sturen op synergie tussen investeringen in woningbouw en infrastructuur/openbaar vervoer. Partijen hebben verschillende doelstellingen: investeerders in woningbouw kijken naar het directe en indirecte rendement op grond en vastgoed, OV-

vervoerders naar vervoerswaarde (het aantal reizigers) en het functioneren van het netwerk. Ze spreken elkaar ook niet standaard. Hoe breng je die werelden bij elkaar? Daarbij zijn ook nog bredere publieke en private waarden gediend, zoals (het tegengaan van) vervoersarmoede in Den Haag Zuidwest of de bereikbaarheid van belangrijke werklocaties.

De processen in beide werelden hebben een eigen *timing*. Private investeerders in woningbouw willen op voorhand weten welk openbaar vervoer er waar en wanneer komt. OV-vervoerders zien op hun beurt liever eerst hoeveel (extra) vervoerswaarde wordt gegenereerd door nieuwe woningbouw, kantoren of voorzieningen. Anders gezegd: de een wacht het liefst op de ander.

Dat gezegd hebbende zijn er wel degelijk synergiemogelijkheden, die ook een financiële vertaling kunnen krijgen. Grofweg gaat het bij de drie NOVEX-locaties volgens het verkennend onderzoek om deze relaties tussen woningbouw en infrastructuur/openbaar vervoer:

- woningbouw bij knooppunten van openbaar vervoer verhoogt de vervoerswaarde. Met hoeveel was volgens Van Delden in het onderzoek bij gebrek aan voldoende specifieke informatie helaas nog niet te kwantificeren;
- de aanleg en exploitatie van extra openbaar vervoer levert omgekeerd extra vastgoedwaarde op voor de nieuwe woningen (€ 2 miljard) en een waardestijging van bestaande woningen (€ 1,5 miljard);
- verlaging van de parkeernorm leidt tot een hogere OV-vervoerswaarde, en verlaagt tegelijkertijd de kosten van de woningbouw. Je kunt hierbij ook denken aan het meefinancieren uit de stichtingskosten van een openbaar vervoer-(deel)mobiliteitsabonnement;
- extra stations leveren meer vervoerswaarde op, en daarmee ook ontwikkelpotentie voor extra woningen (inclusief een toename van de betreffende vastgoedwaarde met circa € 1 miljard).

Om de synergie te kunnen benutten, moet aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan:

- wegnemen van de spanning tussen realisatie van vervoerswaarde en vastgoedwaarde, zodat de relatie tussen beide beter hanteerbaar wordt;
- rekening houden met de ‘belendende percelen’: aan de positieve kant de *spin off* van de kantoren en andere functies (onderwijs) die ‘meekomen’ met de woningbouw, maar ook van de OV-/infrastructuur-investeringen op de aantrekkelijkheid van werklocaties en het verminderen van de vervoersarmoede in kwetsbare wijken. Aan de negatieve kant de belemmeringen vanuit bijvoorbeeld ‘vervoer gevaarlijke stoffen en externe veiligheid/groepsrisico’s’;
- hanteren van de spanning tussen het samenwerken in het project (rond een knooppunt van openbaar vervoer) en de bredere regionale afstemming op het niveau van de Zuidvleugel. Stem je bijvoorbeeld de parkeernorm onderling af of bepaalt elke gemeente die afzonderlijk (met het gevaar van beleidsconcurrentie);
- de *governance* tussen publiek (infrastructuur en openbaar vervoer) en privaat (woningbouw), en tussen de publieke partijen onderling. Daarvoor zijn volgens Van Delden in buitenlandse casussen overigens goede voorbeelden te vinden, ‘maar ze zijn niet zomaar te organiseren’.

Na de inleiding werd gevraagd of er in het onderzoek nog is gekeken naar de mogelijkheden van alternatieve bekostiging, voortbordurend op het rapport van de Studiegroep ‘Alternatieve Bekostiging ruimtelijke gebiedsontwikkeling Bekostiging door baathebbers’ uit 2020? Ja, in die zin dat vanuit dezelfde optiek is gekeken naar de ontwikkeling van de vastgoed- en vervoerswaarde. Maar de experimentele publieke wetgevingsinstrumenten die daarvoor nodig zijn (zoals baatbelasting) zijn niet in dit onderzoek verwerkt. Ook werd gevraagd naar de gevolgen van de klimaatverandering voor de bestaande woningvoorraad zoals door ABN AMRO recentelijk voorspeld. Dergelijke aanvullende waardeanalyses van de bestaande voorraad (die sterk verschillend per gebied uitpakken) zijn niet in dit onderzoek meegenomen.

Noodzaak

Dat je door het tot stand brengen van synergie tussen investeringen in woningbouw en openbaar vervoer meer rendement uit je investering haalt, stond eigenlijk niet ter discussie tijdens het Breed Beraad. Gezien het oplopend woningtekort en de schaarse beschikbare ruimte zal dit ook moeten; het is onontkoombaar dat er grootschalige woningbouwlocaties komen, die bereikbaar moeten zijn met vooral openbaar vervoer. Er is daarvoor niet alleen een schaalessprong nodig in woningbouw en openbaar vervoer, maar ook in termen van publiek-private samenwerking, zekerheid en voorspelbaarheid. Gebaseerd op een integraal OV-vervoersconcept, al is het alleen maar om te voorkomen dat straks de files verder zullen toenemen. Ook de

zorg kan daarvan profiteren: hoe meer (zorg)woningen ergens (nieuw) komen, hoe belangrijker de bereikbaarheid van deze potentiële klanten voor de thuiszorg. Ook de bereikbaarheid van werk is belangrijk; in Den Haag Zuidwest zijn mensen lang onderweg om bij hun passend werk te komen. Bouwen bij stations en het vergroten van het OV-aanbod in deze wijken voor deze mensen verkort letterlijk en figuurlijk de afstand tot werk.

Om samen de noodzakelijke schaa sprong te organiseren, is het belangrijk om apolitiek na te denken over of het effectiever en slimmer kan. In de NOVEX-gebieden is een andere aanpak nodig en mogelijk. Dit gevoel van urgentie moet nog wel groeien. Dat urgentiegevoel is er meer in de stedelijke focusgebieden, waar de leefbaarheid en veiligheid in het geding zijn. Hier vinden partijen elkaar al in een integrale samenwerking.

Grondwaardestijging al beprijsd of afgeroomd? Of inzetbaar?

Hoe noodzakelijk het ook mag zijn, de financiële synergie tussen investeringen in woningbouw en openbaar vervoer wordt in de praktijk nog maar beperkt benut. Volwaardige integrale samenwerkingen en gezamenlijke investeringsconstructies kennen we nog maar nauwelijks. De te leggen knoop blijkt ingewikkeld. Daardoor komt het er op neer dat, zoals iemand het verwoordde, 'alles op alles wacht, tot er een bepaalde zekerheid is. Een besluit over parkeernormen wacht op een besluit over een station, wat weer wacht op een besluit over investeringen in een nieuw woongebied'.

Er is wel een belangrijke bodem gelegd door de Rijksinvesteringen in woningbouw en mobiliteit. Via het gezamenlijk programma Woningbouw & Mobiliteit van de Ministeries van IenW en BZK heeft het kabinet Rutte IV € 11 miljard beschikbaar gesteld voor woningbouwgerelateerde investeringen in infrastructuur en openbaar vervoer. Hierbij is in belangrijke mate gebouwd op al langer lopende verstedelijkingsplannen. Daarbij is expliciet gekeken naar een mix van te behalen woningbouw- en bereikbaarheidswaarde en naar een grote rol voor woningbouw rond geschikte binnenstedelijke OV-locaties. Tegelijkertijd was er ook wel in hoge mate sprake van 'verdelende rechtvaardigheid'. Er liggen zeker kansen om de synergie tussen woningbouw en infrastructuur die hieruit kan volgen te verhogen.

Dat er nog weinig geïntegreerde investeringsafspraken tussen woningbouw en OV tot stand zijn gekomen, heeft veel te maken met hoe in Nederland wordt omgegaan met de waarde van grond. In de basis gaat het om de meerwaarde die je kunt genereren door meer reizigers in het openbaar vervoer te krijgen en zo efficiënter te laten functioneren. De grond op potentiële woningbouwlocaties wordt meer waard als er in deze locaties tijdig duidelijkheid is over en/of er parallel wordt geïnvesteerd in openbaar vervoer. Woningen bouwen heeft pas zin als de bereikbaarheid en de ontsluiting op orde zijn. 'Is dat niet geregeld, dan is de grond eigenlijk niks waard', stelde een deelnemer. 'Is het wel goed geregeld, dan kan het gaan om een meerwaarde van honderden miljoenen. Er is dan sprake van een stevige waardencreatie van de gronden. Die waarde kun je steken in het openbaar vervoer, maar dat lukt alleen in specifieke situaties (als er bijvoorbeeld nog helemaal geen OV is) en dan ook alleen door daar in een heel vroeg stadium afspraken over te maken. In de praktijk gebeurt dat nog niet. Dan staan de gronden bij de marktpartijen al voor die hogere waarde in de boeken, omdat ze met een hogere prijs zijn aangekocht vanuit de gedachte dat er later woningbouw zal plaatsvinden. Degene die de grond heeft gekocht, heeft dus al betaald voor de waardencreatie die nog tot stand moet komen. Wat ook vaak gebeurt, is dat de meerwaarde wordt geïncasseerd door de gemeente via hogere grondprijzen.' Grondopbrengsten die veelal niet verbonden worden met de investeringen in het openbaar vervoer. Zo wordt de meerwaarde die ontstaat door investeringen in openbaar vervoer niet ingezet om deze te bekostigen. Dit is onder meer gebeurd in Leidsche Rijn, waar 30.000 woningen moesten komen. 'Het is daar niet gelukt om meteen in het begin de OV-ontsluiting goed te organiseren. Hier is daardoor een fors potentieel aan OV-vervoerswaarde nauwelijks benut. Dat was wel gelukt door in een heel vroeg stadium met alle grondeigenaren af te spreken: jullie grond kan worden ontwikkeld, maar je moet een x-bedrag afdragen om de OV-ontsluiting op een hoger niveau te krijgen. Een geïntegreerde financiële afspraak is eerder wel gemaakt bij de Rijn-Gouwe Lijn bij het aanleggen van station Waddinxveen Triangel. Dit is mede bekostigd vanuit de grondwaarde van de woningbouw. Nu zijn er wellicht weer van die gebieden waar zulke afspraken mogelijk zijn'.

Volgens deelnemers zijn er genoeg potenties om de opgaves voor woningbouw en openbaar vervoer dichter bij elkaar te brengen. Jongere huishoudens en kenniswerkers willen tegenwoordig graag dicht bij een openbaar vervoerknooppunt wonen. Daardoor kun je rond trein- en metrostations enorm verdichten. Dan moet je bij het verlagen van de parkeernormen de extra opbrengsten daarvan zo mogelijk en nodig inzetten

voor het openbaar vervoer. Die parkeernorm beïnvloedt momenteel in hoge mate de potenties voor woningbouw. Een deelnemer schetste de gevolgen daarvan in de praktijk. 'Dit kan leiden tot verdunning, want dan hoeft de ontwikkelaar minder ingewikkelde parkeer garages te maken. Dus bouw je geen appartementen, maar grondgebonden woningen. Je kunt ook op een andere manier werken: geen parkeer garages bouwen, maar honderden woningen extra rond een metrostation. Dan ga je opbrengsten genereren.'

Twijfels

Er werden ook twijfels geopperd over de potenties van meer financiële synergie tussen woningbouw en infrastructuur/openbaar vervoer. In de huidige marktsituatie (met fors gestegen rentes en bouwkosten) is een stijgende vastgoedwaarde van nieuwbouw hard nodig om tot haalbare business cases te komen. Los hiervan stelde een deelnemer: 'Of er veel geld van woningbouw naar openbaar vervoer kan, is zeker binnenstedelijk zeer de vraag'. En: 'Lage parkeernormen zijn dan sowieso nodig om sommige projecten rond te krijgen; er blijft dan niks over om ook nog in openbaar vervoer te investeren. Bij complexe locaties is dat *wishful thinking*. De grondexploitatie staat hier nu al onder druk. Ook bij minder ingewikkelde binnenstedelijke projecten zal de bijdrage van woningbouw aan openbaar vervoer beperkt blijven. Er zijn immers ook middelen nodig om te investeren in zaken als verplaatsing van in de weg zittende zaken, openbare ruimte, groen, water, cultuur, sport en maatschappelijk vastgoed. Je bent per slot van rekening bezig om een stuk stad te maken. Dat kun je ook niet betalen door al gebruik te maken van hogere toekomstige OZB-opbrengsten.'

Daarom is het voor dergelijke locaties zo belangrijk dat het Rijk al grootschalig middelen ter beschikking heeft gesteld om in de ontsluiting van openbaar vervoer te investeren. Dit is bittere noodzaak voor de waardebeoordeling van de ontwikkelprogramma's en het kunnen realiseren van de gebieden. Zonder goed OV lopen deze gebieden tegen de grenzen van de milieu-effect rapportages aan, zoals bij de Merwedekanaalzone in Utrecht. Vervolgens is het wel van belang dat de woningbouw ook volop wordt gerealiseerd én de OV-investeringen ook volop doorgang vinden. Anders verkruimelen zowel de grond- en vastgoed- als de vervoerswaarde; terwijl het juist cruciaal is deze locaties tot stand te brengen.

Maatwerk

Het maakt dus veel uit om welk type locaties het gaat. Is het een ingewikkelde binnenstedelijke locatie waar het openbaar vervoer al heel goed is, of juist nog niet? Is het een buitenstedelijke locatie en is daar het OV al wel of juist nog niet goed aanwezig? Deze combinatie bepaalt of er van de grond- of vastgoedwaarde geld naar het openbaar vervoer kan of moet. Of andersom. Waarbij het in het ene geval een plus is (*nice to have*), en in het andere geval keiharde noodzaak (*need to have*). In het ene geval zit de waardeontwikkeling bij de ene partij en moet het naar de andere partij, in het andere geval gaat het andersom. In toenemende mate wordt ook nagedacht over de vraag of het openbaar vervoer vanuit hogere vervoerswaarde en -opbrengsten ook kan bijdragen aan het afdekken van de onrendabele top van een binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. Met het uitgangspunt dat er anders helemaal niets tot stand komt en ook de vervoerswaarde niet groeit.

Er is in dit verband ook een duidelijk verschil tussen de NOVEX-locaties en de stedelijke focusgebieden. In het eerste geval is vaak sprake van versnipperd grondbezit, waar bij de stedelijke focusgebieden (veelal bestaande stadswijken uit de jaren '50 tot '80) de grond al in bezit is van de gemeenten of de corporaties. Dat schept meer ruimte voor investeringen, ook in het daar zo benodigde openbaar vervoer. Aan die gronden is zelden al een verwachtingswaarde toegekend. Veel van dergelijke gebieden in Nederland zijn nog niet meegenomen in de berekeningen dat daar woningen komen. Ook daar zijn de kansen voor synergie dus groot. Een deelnemer vroeg zich af of in met name de stedelijke focusgebieden ook de bestaande voorraad kan worden meegenomen in het zoeken naar creatieve constructies om synergie mogelijk te maken. Duidelijk is dat een schaalprong van de OV-ontsluiting ook een belangrijke waardencreatie in die bestaande voorraad kan realiseren. Denk bijvoorbeeld aan de HOV4 tussen het Centraal Station en de ASML-campus in en rond Eindhoven, die ook het focusgebied Woensel-Zuid substantieel beter ontsluit. Het is alleen wel de vraag in hoeverre hier financiële verbinding mee gelegd kan en zou moeten worden.

Allianties smeden

Voorals in het buitenland zijn er genoeg voorbeelden van kruisbestuiving tussen investeringen in vastgoed en in infrastructuur/openbaar vervoer. Zoals Metrolinx in Toronto. Dit bedrijf is vervoerder, gemeente,

ontwikkelaar, grondeigenaar en vergunningverlener ineen. Het integrale denken over gebiedsontwikkeling en infrastructuur gebeurt daar vanzelf vanuit één bedrijfsvoering. In Japan werken ontwikkelaars en openbaar vervoerbedrijven samen aan voorstellen voor ontwikkeling van nieuwe stations en OV-verbindingen, waarbij de overheden eigenlijk alleen toetsen op veiligheid. Vertaald naar Nederland zouden de betrokken partijen elkaar in elk geval moeten opzoeken en een samenwerking moeten aangaan. De 'hardheid' van de alliantie kan daarbij verschillen. Er kan sprake zijn van 'alleen' een inspanningsverplichting, maar er kan ook worden gewerkt met een investeringsvehikel op gebiedsniveau, zoals bijvoorbeeld de SADC (Schiphol Area Development Company). Dat is een vehikel waarin de grondwaardestijging op lange termijn wordt afgeroomd om tal van ontwikkelingen mogelijk te maken.

De samenwerking op gebiedsniveau, al dan niet via een investeringsvehikel, beslaat bij voorkeur een periode van 20 à 25 jaar. Er moet voor private investeerders een zekere garantie zijn dat er waardencreatie ontstaat die zorgt voor een langdurig rendement. Die garantie ontstaat, zo stelde een deelnemer, door een goede samenwerking tussen overheid, corporaties, beleggers en ontwikkelaars. Een gebiedsontwikkeling is dan niet alleen afhankelijk van verkoopcijfers aan individuele consumenten; er zijn ook sterke investeerders die over een lange periode bijvoorbeeld 3000 van de 5000 te bouwen woningen afnemen. Waarbij mensen die er gaan wonen, weten dat ze gebruik moeten en kunnen maken van het openbaar vervoer. En/of gaan fietsen en lopen; dat bevordert ook nog de gezondheid. In zo'n samenwerking zullen marktpartijen bereid zijn meer maatschappelijke verantwoordelijkheid te dragen. De overheid zal op haar beurt het vertrouwen moeten hebben om met marktpartijen zaken te durven doen.

Het Breed Beraad stond ook stil bij hoe de synergie op welk schaalniveau vorm zou moeten krijgen. Gedetailleerde financiële afspraken op het niveau van de hele Oude Lijn, via bijvoorbeeld een bovengemeentelijke grondexploitatie, zijn te ingewikkeld. Er ontstaan dan bovendien meteen coördinatievraagstukken. Op het overkoepelend gebiedsniveau gaat het daarom vooral om het vastleggen van een publiek-private samenwerking op lange termijn. Daarvoor moeten marktpartijen al in een vroeg stadium op een strategisch niveau mee kunnen denken. Een deelnemer: 'Dan kun je afspraken voor een langere termijn maken, over verschillende conjuncturen heen, en meebewegen met ontwikkelingen die we nu nog niet kunnen voorzien. Je kunt dat op de schaal van de hele Oude Lijn doen, wat voor de markt wel een hoog abstractieniveau is, maar ook op project- of gebiedsniveau. Als je dat zo doet, wordt het ook makkelijker voor ProRail om te investeren in een station. Dan is immers duidelijk dat er meer potentiële treinreizigers zullen komen.'

De crux zit in het verzekeren van een voortdurende instroom van projecten in ontwikkel- en beleggingsportfolio's op langere termijn, door samen te werken op een hoger schaalniveau. Hier neemt een publiek-private alliantie de regie door overeenstemming te bereiken over de macro gebiedsontwikkeling op langere termijn, inclusief de woningbouw en een integraal vervoersysteem. Zo ontstaat meer zekerheid voor beide kanten: enerzijds dat een groei van de potentiële vervoerwaarde wordt geborgd en anderzijds dat er een bouwstroom komt van duizenden woningen, al is nog niet zeker waar en wanneer precies. Hun risicodragend vermogen wordt pas aangesproken op het niveau van concrete projecten. Hier maken de projectallianties concrete afspraken over (het verdelen van) de risico's, op basis van concrete business cases waarin aan marktpartijen een gerichte vraag wordt gesteld en zij hun minimale eisen voor deelname kunnen stellen.

Door in de alliantie op het hogere schaalniveau meer partijen te betrekken (in elk geval corporaties en private eindbeleggers zoals pensioenfondsen) en de risico's zo veel mogelijk te beleggen bij de partijen die deze het best kunnen kennen en beïnvloeden, kunnen de risico's al zo veel mogelijk worden beheerst ('je kunt dan meer uitruilen'). Zo kan de overheid, die vaak het goedkoopst geld kan lenen, een belangrijk deel van de voorfinanciering verzorgen. Waarbij het wel van belang is ook aandacht te besteden aan de klimaatrisico's. Juist het investeren in duurzame mobiliteit als openbaar vervoer is daarbij overigens een belangrijk speerpunt.

Er werd ook nog gewezen op de mogelijkheid om beleggers niet alleen risicodragend te laten participeren, maar ook als financier te laten optreden, bijvoorbeeld via gebiedsobligaties, als vastrentende leningen voor bijvoorbeeld 25 jaar door binnen- en buitenlandse pensioenfondsen. Voordeel is dat het commitment op de langere termijn wellicht sterker is. Jezelf committeren aan de lange termijn via een financieringsportfolio, en vervolgens instappen in individuele projecten als een wederzijdse deal gesloten kan worden. Hoe dan ook is van belang dat overheid en markt elkaar vinden op een hoger schaalniveau in de vorm van keten-

samenwerking. Ketensamenwerking die naar die wederzijdse deals op locatieniveau toe werkt, waardoor die ook sneller en beter kunnen worden gesloten. Partijen bouwen zo een structurele samenwerkingsrelatie op en dat is de basis van elke goede deal.

Een deelnemer verzuchtte ook dat er tegenwoordig erg snel over risico's wordt gesproken. 'We zijn dus heel erg georganiseerd op wat we niet willen. Je kunt ook, in plaats van over de risico's van morgen, praten over waar je over veertig jaar naar toe wil. Tegelijkertijd moet je risico's niet wegmoffelen; je moet er samen een oplossing voor vinden. Anders blijf je hangen in frustraties. Benoem dus de risico's en beheers ze. Uiteindelijk moet je het ook leuk vinden samen een gebied te ontwikkelen.'

Voortbouwend op deze lijn kwam een deelnemer met een creatieve suggestie voor een investeringsvehikel voor de gebieden langs de Oude Lijn. 'Je kunt morgen een toegelaten instelling oprichten om hier de 45.000 sociale huurwoningen te bouwen. Daar is voldoende borgingsruimte voor bij het Waarborgfonds Sociale Woningbouw (WSW). De Bank Nederlandse Gemeenten en Waterschapsbank kunnen het financieren. Na twintig jaar kan de toegelaten instelling de woningen weer verkopen aan de bestaande corporaties langs de lijn. Bij zo'n aanpak ontstaat schaal en efficiëntie en zullen ook eindbeleggers makkelijker instappen. Ook grote bedrijven willen wellicht wel woningen afnemen, als bijdrage om makkelijker personeel te kunnen aantrekken.'

Inbreng pensioenfondsen

Schaal en voorspelbaarheid zijn voor pensioenfondsen van groot belang. Pensioenfondsen streven naar een stabiel en voorspelbaar rendement. Op dit moment zijn de financiële markten niet gunstig voor investeren in woningbouw, vooral vanwege de hoge rente. Daar staat tegenover dat pensioenfondsen ook nog een ander maatschappelijk belang vertegenwoordigen, zeker als de deelnemers daarom vragen. Het is dan wel zaak bestuurders hierop aan te spreken, niet de uitvoerders. Bestuurders moeten dan op hun beurt de uitvoerders overtuigen.

Dit argument is belangrijk omdat de woningbouwopgave in Nederland zeer groot is. Ook te groot voor alleen Nederlandse pensioenfondsen. 'Ook buitenlandse investeerders zijn keihard nodig. Los daarvan zou het Nederlandse fondsen niet te makkelijk moeten worden gemaakt ook in het buitenland te beleggen.' Het idee vat steeds meer post dat Nederlandse pensioenfondsen meervoudige winst kunnen realiseren door meer en structureel in de grote woningbouwopgave hier te beleggen. Het realiseren van een investeringspropositie op niveau van de Oude Lijn zou een zekere mate van schaal kunnen opleveren en dat kan interessant zijn.

Inbreng vervoerders

Vervoerders, maar ook ProRail, hanteren eigen overwegingen om wel of niet mee te doen in opwaardering van OV-knopen, netten en haltingen. Wanneer verwachten zij genoeg (extra of nieuwe) vervoerswaarde? Is de rijksbijdrage van € 7,5 miljard voor infrastructuur en openbaar vervoer in de NOVEX-locaties daarvoor voldoende, in de wetenschap dat er veel extra woningen en aanpalend vastgoed kunnen komen? Concrete synergie is goed mogelijk op de stationslocaties. Het goed benutten van de grondposities kan hier een vliegwiel zijn voor verdere ontwikkelingen in de stad. Belangrijk is dat ook grootschalige werklocaties zo dicht mogelijk bij een knooppunt van openbaar vervoer liggen, werd gesteld. Reizigers willen, als ze het openbaar vervoer uitstappen, het liefst meteen hun bestemming ingaan. Hoe beter en meer naadloos dat georganiseerd kan worden, hoe groter de verleiding om het OV te gebruiken. Belangrijk is dat ook het toeleidende openbaar vervoersaanbod (metro, tram, bus, deelmobiliteit) daar goed op moet worden ingericht.

Bij nieuwe stations kunnen veel woningen worden gebouwd. Dan zullen er ook minder parkeerplaatsen nodig zijn. Waardoor weer ruimte ontstaat om meer te kunnen bouwen, wat ook mogelijkheden biedt om aanbod van deelmobiliteit mee te financieren. Zo treedt een zichzelf versterkend effect op. De vraag voor vervoerders is echter hoeveel vervoerswaarde woningbouw aan de Oude Lijn precies oplevert. Berekeningen door NS en het Ministerie wijzen uit dat er voorlopig niet meer mogelijk is dan een uitbreiding van vier naar zes sprinters per uur op de Oude Lijn. Om verdere uitbreiding mogelijk te maken, zullen meerdere partijen op weg daarnaartoe elk een deel van het aanloopverlies moeten nemen; tenzij al een financiële borging aanwezig is in de door het Rijk ter beschikking gestelde € 11 miljard. Dat is cruciaal, om zo de ontwikkeling van woningbouw en openbaar vervoer elkaar vast te laten houden.

Een complicerende factor bij het betrekken van vervoerders is wel dat zij soms een in tijd begrensde concessie hebben. Die concessie kunnen ze in een volgende tender verliezen. Dat kan het denken in andere mobiliteits-scenario's belemmeren.

Genoemd werd ook nog de mogelijkheid om in de stichtingskosten van de nieuwe woningen in de NOVEX-locaties een openbaar vervoer- of breder (deel)mobiliteitsabonnement mee te nemen, in plaats van een parkeerplek. Er is relatief veel mobiliteit te bieden vanuit de besparingsmogelijkheden van het niet hoeven aanleggen van een parkeerplaats (zeker als dat gebouwd parkeren zou betreffen, wat veelal het geval is). Doordat je in de drie NOVEX-locaties feitelijk een verdubbeling van het aantal woningen rondom de stations realiseert ontstaat een forse impuls voor het openbaar vervoergebruik op de Oude Lijn. Zeker als je dat ook nog eens combineert met een OV-/mobiliteitsabonnement. 150.000 extra woningen in de drie NOVEX-locaties langs de Oude Lijn zijn goed voor pakweg 300.000 nieuwe inwoners. Als die allemaal een OV-abonnement hebben, sponsor je ook de vervoerders. Deze kunnen ook zelf een bijdrage leveren. In de Binckhorst krijgen nieuwe bewoners het eerste half jaar de NS-voordeelkaart, in de hoop dat ze ook daarna de trein blijven nemen. Zeker voor jongere generaties is zo'n arrangement heel aantrekkelijk.

Rol rijksoverheid

Het Rijk is momenteel bezig haar rol in sturing op de uitvoering uit te vinden en ook om uit te zoeken of en hoe het mogelijk kan deelnemen in ontwikkelingen. Dat gebeurt nu vooral in publiek-publieke samenwerkingsverbanden, terwijl er in het verleden genoeg voorbeelden zijn van publiek-private samenwerkingen. Een deelnemer vroeg zich af hoe het komt dat we blijkbaar zaken opnieuw moeten uitvinden. Ontbreekt het aan goed toepasbare modellen? Veel samenwerkingen zijn in het verleden succesvol geweest en uitgefaseerd, maar in de crisis zijn er ook veel uit elkaar gevallen omdat de risico's als te groot werden gepercipieerd. We moeten nu niet diezelfde fouten weer maken.

In de stedelijke focusgebieden bundelen vanuit het Rijk vijf departementen inmiddels hun middelen in een brede specifieke uitkering ('spuk'). Daar ontstaat op rijksniveau al synergie. Bij de woningbouw in de NOVEX-locaties is dat nog niet het geval. De verschillende impuls gelden (Start BouwImpuls, WoningBouwImpuls en een bijdrage van € 17.500 voor zorgwoningen) zijn gericht op realisatie op de korte termijn en trekken veel projecten los, door lokale partijen net het zetje in de rug te geven dat ze nodig hebben. Meer structurele beschikbaarheid en programmatische bundeling van deze middelen zou bij de NOVEX-locaties grotere private investeringen los kunnen trekken, mits daarvoor een goede alliantie is gesmeed.

Het Rijk kan verder een rol spelen door condities te scheppen die het voor pensioenfondsen interessanter maken om met name in middenhuur te investeren (bijvoorbeeld overdrachtsbelasting verlagen). En het ook voor corporaties makkelijker maken te investeren (zoals vpb, atad afschaffen). Behalve financiële prikkels is het vooral voor pensioenfondsen en hun beleggers cruciaal dat er meer lange termijn duidelijkheid over de randvoorwaarden komt, dus niet steeds wisselende ingrepen vanuit politieke opportuniteit.

Toewerken naar voorbeelden: 'hoe kan het ook'?

De publiek-privaat-maatschappelijke samenwerking in brede gebiedscoalities komt in de NOVEX-gebieden langzaam van de grond. Er liggen daarbij veel kansen tot meer kruisbestuiving tussen woningbouw en infrastructuur/openbaar vervoer. Om de synergie tussen grond-, vastgoed- en vervoerswaarde en per saldo de realisatie van de beoogde publieke en private investeringen te bevorderen, stelt het Breed Beraad voor om enerzijds een regionaal publiek-privaat samenwerkingsmodel langs de Oude Lijn op te zetten en anderzijds concrete pilots uit te werken met verschillende locaties langs de Oude Lijn. Onder het motto 'zo kan het ook' zou daarin kunnen worden proefgedraaid met samenwerkings- en investeringsmodellen tussen publiek en privaat die leiden tot meer wederzijds profijt.

Geopperd werd een drietal gebiedsontwikkelingen uit te werken als pilot. Hierin werkt een publiek-private alliantie, inclusief het Rijk en OV-vervoerders aan het realiseren van dat wederzijds profijt. Hiervoor moeten wel een aantal randvoorwaarden worden geschapen. Rijk en gemeenten zullen mogelijkheden moeten open stellen. En het moet duidelijk zijn wie de regie pakt en zich eigenaar voelt.

Het Breed Beraad concludeerde dat het goed zou zijn als er een verhaal komt met modellen van hoe het zou kunnen. Dat zou antwoord moeten bieden op de volgende vragen:

- kunnen we ons iets voorstellen van publiek-private regie en een investeringspropositie op regionale schaal;
- welke modellen en randvoorwaarden zijn nodig om het wederzijds profijt tot stand te brengen;
- onder welke voorwaarden zouden ook pensioenfondsen instappen.

De grip op grond speelt per saldo een belangrijke rol. Het zou interessant zijn bij een nieuw kabinet neer te leggen dat er om dit te doen slagen ook iets aan enerzijds actieve verwerving en anderzijds de inbrengwaarde van de grond moet worden gedaan. Dit is van belang voor zowel vergroting van de realisatiekansen als grip op de waardencreatie. Tegelijkertijd is het essentieel dat de voorgenomen Rijksinvesteringen in woningbouw en openbaar vervoer onverkort doorgezet worden. Deze bieden de ruggengraat voor het wederzijds profijt langs de Oude Lijn: zonder schaa sprong in OV geen schaa sprong in woningbouw, en zonder grootschalige woningbouw geen schaa sprong in vervoerswaarde.

Voorzitter Martin van Rijn sloot af met de belofte dat het Forum voor Stedelijke Vernieuwing gaat nadenken over het inrichten van regionale publiek-private samenwerking, uitwerking van concrete pilots en de modellen die daarin zouden kunnen worden toegepast.

DEELNEMERS

Kees van der Burg	Ministerie van IenW / Forum SV
John Custers	Custers Teksten
Bert van Delden	Forum SV
Jeroen Fukken	NS
Boris van der Gijp	SAREF
Peter van der Gugten	Heijmans Vastgoed
Gijsbert van Herk	Staedion
Imke Hollander	PWRI
Damo Holt	Rebel Group
Wim Kok	HTM
Marieke Kolsteeg	Hef Wonen
Jos Melchers	Gemeente Rotterdam
Hettie Politiek	Ministerie van BZK
Martin van Rijn	Aedes / Forum SV
Hans van Rossum	Realcomony
Eric Uijen	PME
Christa van Vlodrop	Forum SV

AGENDA

Geannoteerde agenda voor het Breed Beraad over het thema 'woningbouw en openbaar vervoer rond de Oude Lijn' op maandag 11 december 2023 van 17.00 tot 21.00 uur in Het Nutshuis, Riviervismarkt 5 in Den Haag.

Achtergrond

Doordat de woningbouw de groeiende vraag naar woningen niet kan bijbenen, groeit het woningtekort van 390.000 in 2023 naar circa 500.000 woningen in de jaren hierna. Om dit tekort aan te pakken is het noodzakelijk dat -naast kleinere en middelgrote woningbouwprojecten (waaronder 'een straatje erbij')- zowel binnen- als buitenstedelijk ook weer grootschalige woningbouwprojecten/gebiedsontwikkelingen à la Vinex worden gerealiseerd.

Met het oog hierop zijn door overheden allereerst 17 zogenoemde 'Novex-locaties' geselecteerd. Hiernaast kan grootschalige woningbouw worden gerealiseerd in (een aantal van) de 20 door overheden -in het kader van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid- geprioriteerde 'stedelijke focusgebieden'.

Aangezien bereikbaarheid voor grootschalige woningbouw in deze gebieden een noodzakelijke voorwaarde is, heeft het kabinet Rutte IV -mede naar aanleiding van een lobby van het Forum SV- in aanvulling op bestaande infra-budgetten additioneel circa € 11 mrd uitgetrokken voor woningbouwgerelateerde infra-investeringen. Inmiddels is dit budget in het kader van het MIRT ook bestemd.

Nu is de vraag actueel hoe de synergie tussen deze infra-investeringen enerzijds en grootschalige woningbouw anderzijds gebiedsspecifiek kan worden geoptimaliseerd.

Van het additionele rijksbudget voor woningbouwgerelateerde infra-investeringen slaat een aanzienlijk deel neer op en rond de Oude Lijn, de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht. In dit gebied liggen 3 Novex-locaties en 6 stedelijke focusgebieden: de Novex-locaties Rotterdam Oostflank, Den Haag Binckhorst/CID en stationslocaties aan de Oude Lijn en de stedelijke focusgebieden Rotterdam Zuid, Den Haag Zuid-West, Delft West, Schiedam Oost/Nieuwland, Vlaardingen Westwijk en Dordrecht West.

Op verzoek van de ministers van I&W en voor VRO levert het Forum SV -in het verlengde van zijn inzet tijdens de formatie van het kabinet Rutte IV- een bijdrage aan de beantwoording van de vraag hoe in dit gebied de synergie tussen infra-investeringen (woningbouwgerelateerd en anderszins) enerzijds en grootschalige woningbouw in de 3 Novex-locaties en 6 stedelijke focusgebieden anderzijds kan worden geoptimaliseerd.

Met het oog hierop verricht een combinatie van de adviesbureaus Rebel en Arcadis in opdracht van Forum SV vanaf medio 2023 op de beantwoording van deze vraag gericht onderzoek. Op basis van deskresearch, interviews met kernspelers en een analyse van 3 regionale en 4 internationale casussen, is in dit onderzoek een concreet beeld geschetst van (met name OV-)infra- en grootschalige woningbouw-investeringen in het gebied rond de Oude Lijn, (mogelijke) synergie-opbrengsten en met het oog hierop relevante randvoorwaarden en handelingsperspectieven. Gelet op de omvang en risico-rendementsprofielen van de woningbouw-investeringen is hierbij mede aandacht besteed aan een mogelijke betrokkenheid van pensioenfondsen en -verzekeraars. Inmiddels is dit onderzoek goeddeels afgerond.

In de concept-eindrapportage van dit onderzoek wordt allereerst geïndiceerd, dat de komende jaren op en rond de Oude Lijn rijk en regionale/lokale overheden in het kader van het MIRT in totaal circa € 4.9 mrd investeren in (overwegend OV-)bereikbaarheid en dat private partijen (waaronder corporaties) -rekening houdend met enige overlap tussen enkele Novex-locaties en stedelijke focusgebieden- t/m 2040 in totaal circa € 50 mrd (waarvan zo'n € 35 mrd t/m 2030) investeren in woningbouw (in totaal circa 175.000 huizen, waarvan zo'n 115.000 t/m 2030).

Hiernaast wordt in de concept-rapportage aangegeven dat de geplande (OV-)infra-investeringen voor de woningen, die nu al op de 3 Novex-locaties staan, leiden tot een waardestijging van € 1.5 mrd. Voor de op deze locaties in totaal toe te voegen 145.000 woningen bedraagt die waardestijging naar verwachting € 2 mrd. Door nadere afstemming tussen betrokken vervoerders, woningbouw-investeerders en overheden zou

voor de bestaande en nieuwe woningen hier bovenop een waardestijging van € 1 mrd kunnen worden gerealiseerd.

Hier komt de waardestijging van de bestaande en toe te voegen woningen in de 6 stedelijke focusgebieden nog bij.

Helaas konden door het ontbreken van hiervoor benodigde data (vooralnog) geen concrete indicaties worden gegeven van de (mogelijke) ontwikkeling van vervoerwaarden in relatie tot de combinatie van investeringen in infra en woningbouw.

In het verlengde van een en ander wordt in de concept-rapportage tenslotte ook aandacht besteed aan in dit verband relevante randvoorwaarden en mogelijke handelingsperspectieven voor betrokken publieke en private partijen.

Het is de bedoeling dat de uitkomsten van het Breed Beraad worden verwerkt in de definitieve onderzoeksrapportage.

Aandachtspunten

Tegen deze achtergrond wordt de aandacht tijdens het Breed Beraad toegespitst op:

1. Presentatie en bespreking van de samenloop van infra- en woningbouwinvesteringen
2. Nadere verkenning van synergiekansen, inclusief relevante -waaronder ook publieke- randvoorwaarden
3. Indicatie van handelingsperspectieven voor betrokken ov-bedrijven, woningcorporaties, woningbouwbeleggers (waaronder pensioenfondsen en -verzekeraars), ontwikkelaars en overheden, inclusief de follow-up van het beraad

Mede gelet op de regionale en lokale bestuurlijke fragmentatie en dominantie in de tot op heden gevoerde gesprekken over de ontwikkelingsmogelijkheden van woningbouw en openbaar vervoer rond de Oude Lijn, is er voor gekozen met name betrokken kernspelers uit de kring van ov-bedrijven, woningcorporaties, woningbouwbeleggers (waaronder pensioenfondsen en -verzekeraars), ontwikkelaars en de rijksoverheid tijdens het Breed Beraad de gelegenheid te bieden open over één en ander van gedachten te wisselen. Dit betekent dat de presentatie van de uitkomsten van het beraad aan betrokken regionale en lokale overheden nadrukkelijk aandacht verdient.

Agenda

- 17.00 uur Welkom en opening door Martin van Rijn
- 17.05 uur Presentatie uitkomsten van het onderzoek
- 17.30 uur Gedachtewisseling over samenloop infra- en woningbouw-investeringen
- 18.30 uur Break
- 19.00 uur Gedachtewisseling over synergie(mogelijkheden)
- 20.00 uur Gedachtewisseling over handelingsperspectieven
- 20.45 uur Afronding en slotwoord door Martin van Rijn
- 21.00 uur Einde

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-oeveren
- stedelijke vernieuwing, vergrijzing en modernisering van de ouderenzorg
- stedelijke vernieuwing en de vernieuwing van het bestuur
- Zuidvleugel van de Randstad
- investeren in de bereikbaarheid van de steden
- herijking Belstato: de stedelijke vernieuwings- en beheeropgave in perspectief
- stedelijke vernieuwing en publiek-private samenwerking: voortschrijdende inzichten?
- stedelijke vernieuwing, materiële armoede en sociaal isolement
- stedelijke vernieuwing en Nederland 2030
- stedelijke vernieuwing en de 24-uurs economie
- stad zonder horizon
- investeren in stedelijke gebieden
- aan het werk met het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
- 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: ov 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
- stedelijke vernieuwing en grootschalige gebiedsontwikkelingen
- van novi naar novex
- stedelijke vernieuwing en industrieel bouwen
- binnensteden onder druk
- stedelijke vernieuwing en grondbeleid
- wonen en ouderenzorg
- Gronings perspectief; naar nieuwe vormen van publiek-private samenwerking
- leefbaarheid en veiligheid
- nota ruimte en stedelijke vernieuwing

Thema's studiedagen en symposia

- stadsvernieuwing opnieuw bezien
- stadsvernieuwingsrapportage
- public-private partnership
- investeren in stedelijke vernieuwing
- de financiering van de volkshuisvesting in de jaren negentig
- de stad in de samenleving: ontbinding en vernieuwing
- internationalisering en stedelijke cultuur
- 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'
- Let's Gro Festival - hoe verder met stad & ommeland
- Lustrumviering (40 jaar) Londen

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, onderzoeksinstellingen et cetera).

BESTUUR & RAAD VAN ADVIES

Bestuur

Drs. M.J. van Rijn	Voorzitter Aedes	voorzitter
Ir. W.J. Bodewes	Directeur-eigenaar Bodewes&Bodewes	penningmeester
Drs. H.M.A. Aarts MRE	CEO Amvest	lid
M. Acharki	Bestuursvoorzitter Rochdale	lid
Drs. C. van der Burg	Directeur-generaal Mobiliteit Ministerie van IenW	lid
Drs. C.G. Gehrels	Global Director Energy Transition Arcadis	lid
D.P. Stuurman	Stedelijk Directeur Sociaal Gemeente Amsterdam	lid
Drs. A.Th. van Delden	Forum voor Stedelijke Vernieuwing	adviseur

Raad van Advies

Drs. E.M. Agricola	BPD Gebiedsontwikkeling
Drs. M.D. Appelman	Ministerie van BZK
M.J.H. Balster MSc	Gemeente Den Haag
Ing. J.Th. Blok	Blok&Ko
Drs. C.B. van Boven	Woonzorg Nederland
Prof. ir. K.W. Christiaanse	KCAP Architects&Planners
Dr. V. Everhardt	Platform31
S. Franken	Pré Wonen
Ir. J.M. Fukken	NS
Dr. E. Gerritsen EMIM	Ymere
P. van der Gugten	Heijmans Vastgoed
Drs. R. Haans	de Alliantie
Drs. S.M. Heinsman RA	Portaal
Prof. dr. J.J.M. Hemel	RUG & TUD
G. van Herk	Staedion
Drs. T.H. van Hoek	EIB
M. Hoekstra-van der Deen	Woonstad Rotterdam
Ing. R.R. Huikeshoven MRE	AM
Ir. A. Huntjens	Eigen Haard
Drs. C.K.E. de Jager	Hof Wonen
Em. prof. dr. L.A. de Klerk	Universiteit van Amsterdam
Ir. M.W.H. Kolsteeg	Hef Wonen
Ir. K. Laglas	
Ir. M. de Langen	
Drs. ir. K. Leonard	Gemeente Maastricht
Drs. N.D.E. Maarsen MRE	Maarsen Consultancy
Ir. V.M.C. von Meijenfeldt	Arcadis
Drs. R. van Niejenhuis	Gemeente Groningen
H. Platte	Parteon
B. van der Pol	Gemeente Tilburg
Drs. G.R. van Randeraat	SITE urban development
J.W. Remkes	NPG
Drs. M. van Schaik MScPH	Rabobank
R. Scherpenisse	Tiwos
Em. prof. dr. P. Schnabel	Universiteit Utrecht
Drs. J. van der Veer	Gemeente Amsterdam
Drs. M. Verhees	Gemeente Eindhoven
Ir. P.O. Vermeulen	
D. de Vries	Gemeente Utrecht
Drs. A.J.P.M. Wilbers	Stadgenoot
Drs. C.M. Zeegers	Gemeente Rotterdam
Ing. J.P. van Zomeren	ERA Contour