



- **Thomas Straatemeier**
(35, samenwonend, 1 kind)
- **Adviseur Goudappel Coffeng, Amsterdam**
- **Woonplaats: Amsterdam**
- **Specialisatie Mobiliteit en ruimte**
- **Werkbezoek: Portland, Oregon, VS**



Bruggen storten in vanwege slecht onderhoud en werknemers kunnen niet meer naar hun werk rijden vanwege hoge brandstofprijzen. Mobiliteit moet anders. Amerika kijkt steeds nadrukkelijker naar het ov, met Portland als gidsstad. Thomas Straatemeier was er en kwam met een belangrijke boodschap terug: value capturing werkt!

‘**W**hat can you guys learn from us?’ Dit was de vraag die bijna iedere Amerikaan mij stelde tijdens mijn werkbezoek van 2 weken aan Portland afgelopen september. Ik was daar om te kijken hoe ze het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. In het bijzonder was ik geïnteresseerd in Transit Oriented Development, oftewel ruimtelijke ontwikkeling rondom haltes van het regionaal openbaar vervoer.

Natuurlijk maken er in Nederland meer mensen gebruik van het openbaar vervoer dan in Amerika en zijn de dichtheden van onze steden veel

Ov wint terrein in autoland

hoger waardoor er meer draagvlak is voor openbaar vervoer. Maar dit neemt niet weg dat er interessante dingen gebeuren in de VS, waar wij ook van kunnen leren.

Drie jaar geleden, met de piek van de benzineprijzen zijn de Amerikanen goed wakker geschud. Opeens konden mensen de reis naar hun werk niet meer betalen. Ook markeert het instorten van bruggen, zoals in Minneapolis, het gebrek aan budgetten om alle wegen te onderhouden. Het moet dus anders. Duurzame mobiliteit staat daarom nu bovenaan de politieke agenda in veel stedelijke regio's in de VS. Portland is hierbij gidsstad, want al ruim 30 jaar bezig met het verduurzamen van de mobiliteit. Met als handelsmerk: een slimme koppeling tussen ruimte en mobiliteit.

Metro, de regionale overheid in Portland, heeft een apart investeringbudget om ruimtelijke

verdichting rondom openbaar vervoer te stimuleren. Ontwikkelaars krijgen een bonus om te bouwen in hogere dichtheden dan ze van plan waren. Deze bonus wordt bepaald door de extra reizigers en daarmee de inkomsten die een paar verdiepingen meer opleveren, te kapitaliseren over een periode van 30 jaar en dit bedrag als bonus uit te keren aan de ontwikkelaar. Soms moet er dus geld bij om hogere dichtheden te realiseren, maar ook zijn door slimme mechanismen delen van de infrastructuur

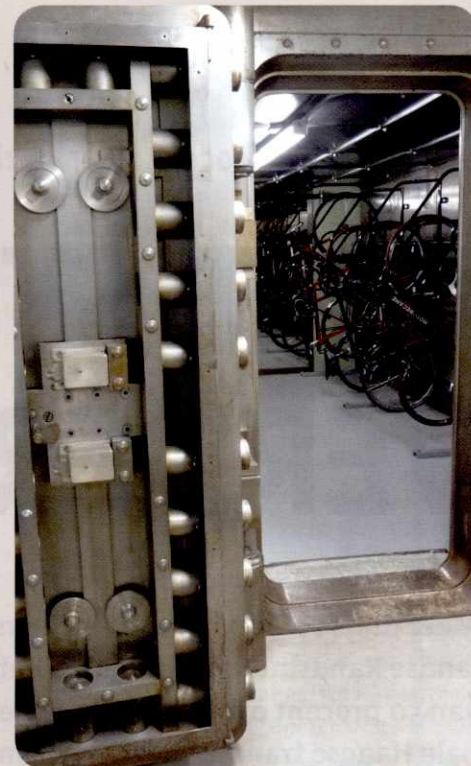
Portland is gidsstad, met een slimme koppeling tussen ruimte en mobiliteit



De auto maakt plaats voor de tram in de suburbs



Het oude 'Union station' wordt weer opgeknapt



Je fiets veilig stallen in een voormalige bankkluis

tuur te bekostigen. Als in een gebied een nieuwe openbaar vervoerlijn wordt aangelegd, stijgen de grondprijzen en ontvangt de gemeente meer Onroerend Zaak Belasting in de toekomst. Over deze verwachte toename van de inkomsten kan een lening worden afgesloten om de infrastructuur in het heden te financieren. In de binnenstad van Portland is op die manier 75 miljoen euro opgehaald voor de aanleg van een tramlijn. Value capturing noemen ze dat. In Nederland is de R in het Meerjaren Programma Infrastructuur Ruimte en Transport helaas nog altijd een letter die met dun potlood geschreven wordt. Portland maakt het concreet en hanteerbaar.

Tijdens mijn reizen in het buitenland merk ik dat er vaak lovend wordt gesproken over 'ons' ABC-locatiebeleid dat we 20 jaar geleden in de tijd van de Vierde Nota ontwikkelden, waarbij mobiliteitsprofielen van bedrijven en voorzieningen werden gekoppeld aan de bereikbaarheid van locaties en zo werd bepaald welke activiteiten het best bij een station gevestigd konden worden. Dit beleid sneuvelde door onwil bij rijk en provincies om het beleid te handhaven en doordat gemeenten te financieel afhankelijk zijn van het ontwikkelen van locaties die niet altijd gunstig liggen uit het oogpunt van bereikbaarheid.

Een kwestie van de wet van de remmende voor- sprong? Portland voert wel een duidelijk locatiebeleid. In haar Metro 2040 Growth Plan is vastgelegd waar in hogere dichtheid gebouwd mag worden en waar werkgelegenheid en voorzieningen geconcentreerd worden. Bereikbaarheid per ov en fiets zijn hierbij cruciaal. Het regionale plan werkt direct door in de plannen van lokale overheden om te zorgen dat regionale doelstellingen ook daadwerkelijk worden bereikt. Dit is echter geen wet van Meden en Perzen. Portland heeft een sterk gedeelde regionale visie, maar investeert ook structureel in de dialoog tussen bestuurders, ambtenaren, burgers en bedrijfsleven. Er wordt verkeerskundigen wel eens verweten dat ze niet goed zijn in sociale interactie, maar in Portland worden ze er in getraind of worden er mensen aange- trokken die het wel kunnen. Het kent als enige metropolitaanse regio in de VS een regionaal gekozen bestuur, met bestuurders die districten vertegenwoordigen die vaak bewust bestaande gemeentegrenzen overstijgen, zodat ze niet alleen voor eigen parochie preken. Uiteindelijk wil iedereen een stad waar het fijn wonen is en die ook nog een beetje duurzaam is.

Resultaat? Sinds de jaren 70 zijn er geen nieuwe snelwegen meer gebouwd in de regio. Er zijn in

20 jaar tijd vier lightraillijnen en twee tramlij- nen aangelegd en het fietsaandeel is van een schamele 1 procent gegroeid naar 10 procent door te investeren in een uitgebreid netwerk van fietspaden. Het openbaar vervoer in de bin- nenstad is gratis. Bedrijven sponsoren de haltes. Stelt u zich eens voor 'De volgende halte wordt u aangeboden door de HEMA.' ←

contact: TStraatemeier@goudappel.nl

