

stichting **Forum** voor  
Stedelijke Vernieuwing

WONEN, WERKEN EN MOBILITEIT IN DE RANDSTAD:  
OV OP WEG NAAR 2035

WONEN, WERKEN EN MOBILITEIT IN DE RANDSTAD: OV OP WEG NAAR 2035

Verslag Breed Beraad gehouden op 6 juni 2018

Drs. J.W. Custers / Custers Teksten

## INHOUD

VERSLAG	4
DEELNEMERS	12
AGENDA	15
ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING	18
BESTUUR & RAAD VAN ADVIES	22

VERSLAG

*Wonen, werken en mobiliteit komen altijd terug in de stedelijke vernieuwing en de uitdagingen die daarin spelen. Het Breed Beraad onder voorzitterschap van Carolien Gehrels was bedoeld om de drie zaken eens in samenhang te bekijken en daarbij met name in te zoomen op mobiliteit. Welke rol speelt mobiliteit in de stad van de toekomst en is dat aanleiding na te denken over nieuwe concepten, samenwerkingsverbanden en financieringsvormen? Drie inleiders – Mark Frequin, Jaap Bierman en Esther Agricola – gingen in op de grote mobiliteitsopgave in de steden. Daarna bogen de deelnemers zich in vier groepen over respectievelijk 'het plan', de bekostiging en financiering van openbaar vervoer, mogelijke vervolgstappen en innovatie. Duidelijk werd alvast dat er een hoge urgentie is om te investeren in het openbaar vervoer in de Nederlandse steden. De steden willen hierbij het initiatief nemen om tot een gezamenlijk plan te komen, waarbij ruimte en mobiliteit in onderlinge samenhang worden bekeken en gezocht wordt naar nieuwe en alternatieve manieren van financiering en bekostiging. Intussen zijn er ook 'kleinere' maatregelen – het 'laaghangend fruit' – om al op kortere termijn iets te doen aan de mobiliteitsopgave, zoals tariefsdifferentiatie en aanpassing van de parkeernormen. Het Breed Beraad was een vervolg op twee studiereizen naar Parijs, die veel deelnemers onlangs maakten.*

### **Inleiding Mark Frequin**

Mark Frequin, directeur-generaal Bereikbaarheid bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, verzorgde de eerste inleiding van het Breed Beraad. Hij ging in op hoe het Rijk omgaat met de mobiliteitsopgave, onder de titel 'Van modaliteit naar mobiliteit: slim, schoon en veilig'. Reden voor deze titel is dat de mobiliteitssector momenteel nog sterk is ingedeeld in modaliteiten. Middelen worden toegeedeeld naar modaliteiten; tot in 2030 gebeurt dat volgens vaste percentages naar spoor en wegen. Pas daarna is het voornemen om te kijken naar mobiliteit in de volle breedte. Hierbij enkele hoofdpunten uit de inleiding van Frequin.

- Naar gebiedsprogramma's.  
Voor de verdeling van de middelen voor infrastructuur maakt het Rijk capaciteitsberekeningen van de druk op het mobiliteitssysteem, op lokaal, nationaal en internationaal niveau. In het personenvervoer is de druk het grootst in de stedelijke knooppunten Amsterdam, Utrecht, Den Haag, Rotterdam en Eindhoven; in het goederenvervoer is er een nog sterkere concentratie op Den Haag, Rotterdam en Amsterdam.  
Bij de besteding van middelen was er tot voor kort een strikte scheiding tussen lokale, provinciale en nationale infrastructuur. Die scheiding is verdwenen; overheden investeren nu samen in oplossingen om de alsmaar groeiende mobiliteit het hoofd te bieden. In en tussen de steden is de opgave daarbij hoe het openbaar vervoer slim kan worden gecombineerd met fietsen en lopen, om zo het autogebruik terug te dringen. Daarvoor worden met steden en regio's gebiedsprogramma's opgesteld, waarbij de woningbouwopgave, werkgelegenheidsgroei en mobiliteitsopgave in onderlinge samenhang worden bekeken. Het streven is daarbij om zoveel mogelijk te bouwen bij bestaande knooppunten van openbaar vervoer. In de gebiedsprogramma's gaat het dus niet om enkelvoudige infrastructuurbeslissingen, maar om het omgaan met het brede vraagstuk van mobiliteit. Overeenstemming vooraf daarover is noodzakelijk, ook om daarna de bekostiging en financiering goed te kunnen regelen. 'Vandaar mijn advies: begin niet te praten over geld, maar kijk eerst wat je samen tot stand wilt brengen', aldus Frequin.
- Duurzaamheid.  
Bij afspraken over mobiliteit speelt duurzaamheid een centrale rol. Na het akkoord van Parijs zijn er (eindelijk) afspraken over de reductie van de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Mobiliteit is verantwoordelijk voor 20% van de uitstoot. Het kabinet komt voor de zomer met een plan hoe de uitstoot kan worden gereduceerd. De meeste winst is te behalen bij auto's, door over te stappen op elektrisch vervoer en auto's (zoals wordt beproefd in Lombok) te gebruiken als opslagplaats voor in woningen opgewekte duurzame energie. Duurzaam is ook het overkluizen of ondertunnelen van wegen (zie onder meer de A2 in Maastricht), om zo in de stad betere voorwaarden te creëren voor openbaar vervoer en fiets.
- Innovaties.  
Op het gebied van innovaties wordt geëxperimenteerd met *talking traffic*, waarbij de auto communiceert met de infrastructuur. Dit leidt alleen al tot een reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 15%. Ook het spoor wordt intelligenter doordat treinen straks met elkaar kunnen communiceren. Dit maakt het mogelijk in

hogere frequenties te rijden, dichters op elkaar en met hogere snelheden. Verder zijn er nog de nieuwe vervoermiddelen; welke dat zijn in de toekomst, moet nog worden ontdekt. De centrale figuur bij dit alles is de persoon die besluit wanneer hij voor welke verplaatsing welk vervoermiddel gebruikt. Data van zijn gedrag spelen een belangrijke rol in de nieuwe mobiliteitsoplossingen.

- Beschikbare middelen.  
Het Rijk geeft per jaar ongeveer zes miljard uit aan infrastructuur. Het meeste geld (grootweg 2½ miljard) gaat nog steeds naar wegen, een iets kleiner deel gaat naar openbaar vervoer. Gemeenten en provincies hebben een vergelijkbaar bedrag tot hun beschikking. Een substantieel deel van de middelen gaat naar beheer en onderhoud en dit aandeel wordt in de toekomst waarschijnlijk hoger.
- Dominantie van de auto.  
Frequin liet zien dat de auto nog het steeds het dominante vervoermiddel is in Nederland. Bijna driekwart van de reizigerskilometers in Nederland worden afgelegd met de auto, als bestuurder of passagier. Het aandeel van het openbaar vervoer is een kleine 15%. Zelfs in het stedelijk gebied heeft openbaar vervoer in vergelijking met andere landen een opvallend klein aandeel in het vervoer. Ook in het goederenvervoer heeft het spoor met ruim 5% maar een klein aandeel. Dit is relevant bij het zoeken naar oplossingen om de goederendistributie in steden te verduurzamen. Frequin wees daarbij nog op het opvallende feit dat het meeste verkeer van busjes in steden niet samenhangt met het bezorgen van pakketjes, maar afkomstig is van bouw- en installatiebedrijven.
- Toekomstbeeld.  
Het toekomstbeeld van het Rijk op infrastructuurgebied gaat uit van verdichten in het centraal stedelijk gebied en verdunnen daarbuiten. Hetzelfde geldt op landelijke schaal: maak knooppunten van de steden, versterk de onderlinge verbindingen en verdun het vervoer in de gebieden daarbuiten. Het Rijk investeert daarom ook in het stedelijke netwerk, inclusief stations en het vervoer daaromheen (inclusief fiets).

## Inleiding Jaap Bierman

Grootstedelijke mobiliteit is topprioriteit

De tweede inleiding kwam van Jaap Bierman, algemeen directeur van de Haagsche Tramweg Maatschappij. Hij ging eerst in op de noodzaak en urgentie van openbaar vervoer in de grote steden. Vanwege vier ontwikkelingen is grootstedelijke mobiliteit volgens Bierman een topprioriteit:

- verstedelijking: deze zorgt voor 700.000 extra inwoners in de Randstad in de komende twintig jaar. Alleen al in de Zuidelijke Randstad is sprake van 240.000 extra woningen, het liefst zo veel mogelijk gebouwd in de buurt van bestaande openbaar vervoerknooppunten;
- verduurzaming: mondiaal is er de noodzaak de uitstoot van CO<sub>2</sub> terug te dringen, lokaal gaat het om het verminderen van fijnstof en het ruimtebeslag. Volgens Bierman draagt openbaar vervoer aan al deze zaken bij. Zo gaat het ruimtebeslag van mobiliteit omlaag als alle 'dikke' vervoersstromen tussen de steden voortaan met railvervoer plaatsvinden in plaats van met auto's;
- economische ontwikkeling: files zorgen jaarlijks voor een economische tijdverspilling en schade van 3,7 miljard euro;
- maatschappelijke spanning: goede mobiliteit helpt om de maatschappij bij elkaar te houden, omdat mensen zich tegen betrekkelijk geringe kosten kunnen verplaatsen naar werk, opleiding, familie, etc.

Gering aandeel openbaar vervoer

Met deze grote behoefte aan mobiliteit ligt de opgave niet aan de vraagzijde (er zijn klanten genoeg), maar aan de aanbodzijde. Momenteel wordt slechts een relatief klein deel van de grootstedelijke mobiliteit afgewikkeld via openbaar vervoer. Het aandeel van openbaar vervoer in het aantal verplaatsingen is veel lager dan qua dichtheid vergelijkbare metropolen elders in de wereld: Nederlandse steden rond 10%, Hong Kong en Singapore rond 50%, Europese steden ruim een derde. Ook als wordt gecorrigeerd voor het fietsgebruik, blijft het Nederlandse aandeel laag. Autoverplaatsingen zijn dus nog steeds dominant in de stedelijke mobiliteit. In Amsterdam gaan dagelijks 280.000 auto's de stad in en uit voor woon-werkverkeer. Dat groeit bij ongewijzigd beleid naar 480.000.

Met deze verdeling zal een relatief kleine afname van het autogebruik met 10% al een toename van het openbaar vervoergebruik veroorzaken van een kwart. 'Om de toekomstige groei te accommoderen, staat het

openbaar vervoer dus zwaar onder druk', aldus Bierman. 'Een aantal lijnen van HTM krijgt de komende twintig jaar een enorme volumegroei te verstouwen. Niets doen is daarom geen optie.' Dat de situatie urgent is, leidt Bierman ook af uit het feit dat de klanttevredenheid op de Randstad Rail voor het eerst na jaren weer daalt, als gevolg van de afgenomen kans op een zitplaats. Niet voor niets staat de Randstad Rail inmiddels ook bekend als 'ploftram'.

De grote steden en Nederland moeten dus, zoals in metropolen in de ons omringende landen gebeurt, fors investeren in openbaar vervoer. Bierman wees daarnaast op de noodzaak van nieuwe technologieën en prijsprikkels. 'Er is dus grootschalig werk aan de winkel en dat moeten we met elkaar organiseren en betalen'.

#### Prioriteiten en lange termijnvisie

Bierman stelde dat de 'dikke' vervoersstromen steeds dikker worden en de dunne lijnen dunner. Voor het uitbreiden van de dikke stromen bestaan inmiddels allerlei plannen, gericht op het binnen een uur van deur tot deur brengen van reizigers. Dat wil zeggen binnen een half uur van hoofdstation naar hoofdstation en binnen een kwartier binnen de stedelijke agglomeratie van en naar de eindbestemming. Waarbij de hoofdverbinding snel gaat, en de distributie daarvoor en daarna fijnmazig en intelligent wordt opgezet. Dunnere stromen vragen in de toekomst om een meer vraaggestuurd en flexibel aanbod, volgens het principe van MaaS (Mobility as a Service).

#### Financiering versus bekostiging

Bierman stelde dat railgebonden openbaar vervoer altijd verliesgevend is. Vriendelijker gezegd: 'het is niet helemaal kostendekkend, of: het vertegenwoordigt een waarde die niet volledig monetair is uit te drukken. De waarde van openbaar vervoer is dan ook groter dan de omzet van de vervoersbedrijven. Het is vanwege de maatschappelijke baten verdedigbaar er publiek geld in te steken.' Bierman pleitte ervoor daarbij af te stappen van de gebruikelijke scheiding tussen de eenmalige investering in de aanleg en de jaarlijkse exploitatie daarna. Het is beter om dit integraal te beschouwen. 'Waarbij ik liever structureel honderd miljoen per jaar krijg dan een miljard eenmalig. De Brede Doeluitkering (BDU) is een manier om hieraan tegemoet te komen. Regio's kunnen dan zelf besluiten over aanleg, beheer en onderhoud.'

Financiering is niet het grootste probleem, aldus Bierman. 'Er is geld genoeg in de wereld. Waarbij de rijksoverheid uiteindelijk altijd de goedkoopste financier is omdat ze risicovrij geld uit de markt kan trekken.' De bekostiging is daarentegen wel een probleem. Volgens het regeerakkoord moeten we toe naar co-financiering, waarmee volgens Bierman co-bekostiging wordt bedoeld. Deze kan komen van andere overheden of van andere baathebbende partijen.

#### Geldstromen

Bierman liet de huidige geldstromen zien in het openbaar vervoer, met als voorbeeld de Randstad Rail. Een kwart van de kosten daarvan zit in de infrastructuur, deels omdat de aanleg daarvan al is afgeschreven. Een kwart zit in beheer en onderhoud, de helft in de exploitatie. Aan de inkomstenkant zitten de opbrengsten uit de kaartverkoop en de overheidsbijdragen via de BDU. Bij co-financiering moet dit verder worden uitgewerkt. Kunnen bijvoorbeeld ook de parkeergelden worden ingebracht, de opbrengsten uit vastgoedontwikkeling, de opcenten van de provincie of de hogere OZB-waardes van bewoners wier huis meer waard is geworden omdat in hun buurt beter openbaar vervoer is gekomen?

Bierman sloot af met een aantal kritieke punten over (co-)financiering. Zoals dat financiering door private partijen duurder is dan rijksfinanciering. Risico's worden immers privaat belegd en private partijen vragen daarvoor een vergoeding. Kritiek punt is ook bij wie de regie ligt in de Nederlandse polder. Voor co-financiering is verder commitment nodig van de grote steden, een duidelijke prioriteitsstelling van projecten en een duidelijke visie bij het Rijk over wanneer en waarom welke onrendabele toppen wordt gedicht.

#### Inleiding Esther Agricola

##### De Fransen doen het

Voor de derde inleiding zorgde Esther Agricola, directeur Ruimte en Duurzaamheid bij de gemeente Amsterdam. Zij refereerde aan de studiereis naar Parijs. De agglomeratie Parijs heeft grofweg hetzelfde oppervlak en aantal inwoners als de Randstad, inclusief Eindhoven. Voormalig president Sarkozy nam het initiatief tot de Grand Express Paris, een groot openbaar vervoerproject met onder meer een metroringlijn rond Parijs en betere verbindingen met de luchthavens. Het radicale idee hierachter is om het onderscheid

tussen de centrale stad en satellietsteden los te laten en één stad te bouwen. Totale kosten zo'n 40 miljard euro, veel te duur, maar volgens Agricola wel leerzaam vanwege de gevolgde strategie met een forse rol van de overheid, een gebiedsontwikkeling met gemengde, autoluwe en duurzame programma's op triple A-locaties en een direct belastingsysteem. Alle bedrijven met meer dan tien werknemers betalen mee aan de bekostiging van de lijn, samen met de reizigers. Dit is lang niet voldoende voor het dekken van de jaarlijkse exploitatielasten van zo'n 500 miljoen. 'De tekorten blijven schrikbarend, maar de Fransen doen het intussen wel.'

#### Verdichten als probleemoplossing

Agricola wees op de schrikbarende groei van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de urgentie die daaruit voortvloeit. De MRA is één van de beste en snelst groeiende regio's van Europa, met Amsterdam als de grote trekker. 'Mijn boodschap is: koester dit en ga het niet verkwanselen door te lang te dralen. Wij hebben de MRA hard nodig, ook als de volgende economische dip er aan komt.' Om de groei te accommoderen, bouwt de MRA een stad in de stad, door enorm te verdichten. 'Dat doen we omdat de schaa sprong ook een systeem sprong moet zijn. Wij geloven in het probleemoplossend vermogen van verdichting, als een manier om de opgaves op het gebied van woningbouw, mobiliteit en energietransitie aan elkaar te koppelen. Alleen dan ontstaat de verduurzaming die we wensen.'

In de mobiliteitsstrategie focust de MRA op de knelpunten in met name het openbaar vervoer. Er zijn studies gedaan waarin de huidige dichtheden van gebieden zijn vergeleken met de bereikbaarheid met openbaar vervoer. Daaruit blijkt een paradox. Het centrum is dicht bebouwd en goed bereikbaar; Zuidoost heeft een lage dichtheid en is uitstekend bereikbaar. 'Daar ligt dus potentie tot verdichting; in veel gebieden is het echter andersom: een hoge dichtheid met een lage bereikbaarheid.'

#### Woningbouw ondersteunen met openbaar vervoer

De verdichting van Amsterdam vindt plaats binnen de gemeentegrenzen en krijgt onder meer vorm in Haven Stad, dat met 70.000 woningen net zo groot wordt als Leiden of Leeuwarden. Daarnaast is er veel plan capaciteit in enkele andere gebieden. Dit gegeven zou wat Agricola betreft moeten worden gelegd naast c.q. over de knelpunten in mobiliteit. 'Ik voorspel dat daar discrepantie tussen zit.'

Essentieel voor alle nieuwe woningbouwlocaties is dat vanaf het begin de daarmee samenhangende mobiliteitsgroei wordt geacommodeerd met openbaar vervoer. Een idee is onder het voltooien van de spoorring rond Amsterdam, door de bocht in de zuidoosthoek af te maken. Een zinvolle strategie, omdat rond de stations veel plan capaciteit bestaat voor nieuwe woningbouw, en dus veel mogelijkheden voor intensivering van het openbaar vervoer. Daar komt nog de sterk gestegen vraag naar kantoren rond stations bij. 'Voor het vasthouden en uitbouwen van het vestigingsmilieu zijn de stations en investeringen daarin daarom keihard nodig.'

#### Hartenkreet

Afsluitend riep Agricola op 'eindelijk eens' duurzame programma's in een hoge dichtheid in een grootstedelijke context te ontwikkelen. 'Amsterdam heeft een plan capaciteit van 270.000 woningen binnen de gemeentegrenzen. Als ik dat laat zien, worden mensen chagrijnig en raken ze in paniek. Kan niet, te duur, te ingewikkeld. Duizend argumenten om er niet aan te beginnen. Wat doen wij dan als Nederlanders? We schuiven het voor ons uit, we gaan over tot het hier en nu en het klein bier. Het kan toch niet waar zijn dat we dit niet aandurven! De reflex moet niet zijn vooruitschuiven maar vasthouden, juist omdat het zo ingewikkeld is. Wat dan niet helpt, is een te eenzijdige focus op woningbouwlocaties. Het gaat om gemengde locaties, waarin wonen en werken in een hoogstedelijk milieu in elkaar zijn geschoven. We moeten ook stoppen met van alles wat doen. Durf te kiezen! Ga bundelen en doe het stap voor stap. Begin alvast met die ene extra metrohalte in Haven Stad, desnoods tijdelijk en goedkoop, in plaats van er tien jaar over te praten. Zorg dat mensen er kunnen komen. Omarm dus de verdichting. Als het Rijk dat zou doen, helpt dat enorm. Heb een hoge ambitie en durf vooruit te kijken. De schaa sprong, mits uitgevoerd met ruimtelijke kwaliteit, kan helpen om de grote en moeilijke vraagstukken van de toekomst op te lossen.'



## Vier thematafels

Na de inleidingen splitste het gezelschap zich in vier groepen om tijdens het diner aan thematafels verder te praten over respectievelijk het plan, bekostiging en financiering, vervolgstappen en perspectief en innovatie. Hierbij de terugkoppeling per groep.

- Het plan.**  
 Het openbaar vervoergebruik in de Nederlandse steden is relatief laag in vergelijking met andere landen. Waarom is er geen ambitie, zoals bij de reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, om dat gebruik te verhogen? Dat zou de eerste stap moeten zijn: een doel om naar toe te werken. Het plan om daar te komen heeft twee elementen: de zakelijke business case en de inhoudelijke keuze van projecten. Zeker voor de business case constateerde de groep dat het slimmer is om voor het plan niet te kijken naar het Rijk, maar eerst zelf aan de slag te gaan. De groep deed daarom het voorstel dat vijf steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven) zelf een plan maken met bijbehorende business case. De reden om daarbij Eindhoven te betrekken, is om af te rekenen met de discussie over de Randstad versus de rest van het land. En de reden om het samen te doen, is dat de steden een samenhangend gebied vormen. Zo ontstaat ruimte om door alle geleidingen heen onorthodox te denken en met nieuwe oplossingen te komen.  
 Steden kunnen bij hun business case gebruik maken van de tijdens de inleidingen geschetste mogelijkheden van bijvoorbeeld gebiedsontwikkeling en betere benutting van openbaar vervoer in gebieden waar dat nog niet gebeurt. Door ruimte en mobiliteit te combineren, kan ook de grondexploitatie worden meegenomen in de mobiliteitsaanpak. Op 25 juni leggen de vijf steden dit initiatief neer tijdens hun overleg met de rijksoverheid. Dat gebeurt met een overzicht van mogelijke projecten en het voorstel zelf de business case te maken.  
 Gereageerd werd dat bij de mobiliteitsopgave in bijvoorbeeld de MRA ook nationale en internationale belangen een rol spelen. 'Schiphol is een internationaal knooppunt. Dat kan niet alleen op regionaal niveau en tussen de steden worden opgelost. Er moet daarom meer in lagen worden gedacht, waarbij de besluiten in die lagen wel op dezelfde plek landen.'
- Bekostiging en financiering.**  
 Bij openbaar vervoer zal er in de bekostiging altijd sprake zijn van een tekort, dus van (subsiëring van) een onrendabele top. Dat gebeurt nu via het Infrastructuurfonds. Is dat groot genoeg om alle onrendabele toppen te dekken van de ambities die vanavond worden geuit? Hoogstwaarschijnlijk niet. Wat dan? De eerste mogelijke oplossing is een herverdeling binnen het Infrastructuurfonds tussen de modaliteiten, anders gezegd een optimalisering van het bestaande stelsel. Je kunt echter de verdienmodellen onder de loep nemen: niet alleen kijken naar de opbrengsten van de vervoersvoorziening, maar ook breder naar grondopbrengsten. Een strategie die ook bij andere modaliteiten kan worden toegepast. Derde mogelijkheid is dat mensen gedifferentieerder gaan betalen voor openbaar vervoer, prijsdifferentiatie dus.  
 Kan verder de inbreng van de private sector helpen? Ja, met dien verstande dat het volume van de investeringen daardoor stijgt, maar het probleem van de onrendabele top niet verdwijnt. Behalve volume kan de private sector ook meer disciplinerende inbrengen. De groep opperde verder, in navolging van Bierman, de mogelijkheid om aanleg en exploitatie minder strikt te scheiden en een deel van de aanleg in de exploitatie onder te brengen. Nog een optie is meer te variëren met de afschrijftermijnen van openbaar vervoersvoorzieningen. Verder zijn er nog het mogelijk aanwenden van de waardeverhoging van grond en woningen en de mogelijkheid de (opbrengsten uit de) grondexploitatie te koppelen aan ingrepen in het openbaar vervoer.  
 Nederlandse private financiers investeren overigens in het buitenland al wel in openbaar vervoernetwerken, zoals in Barcelona en Milaan. De rijksoverheid garandeert hier het dekken van de onrendabele toppen en er is een effectievere relatie met de overheid en aan de overheid gerelateerde instanties. Terwijl Nederland tal van overlegsgremia kent, is er in het buitenland vaak een duidelijk loket voor private financiers.
- Vervolgstappen.**  
 De belangrijkste vervolgstap is verdichten, omdat dat de dikke vervoersstromen ondersteunt. Durf daarnaast ook kleine stapjes te maken (het 'laaghangend fruit'), zodat het ook noodzakelijke grote plan

de voortgang niet kan verlammen. Maak dus dat ene stationnetje als dat tijdelijk belangrijk is. Denk verder na over prikkels om mensen uit de auto te krijgen. Misschien moet je durven bij nieuwbouw de parkeernorm te verlagen en desnoods even te improviseren met een tijdelijke parkeergarage. Die kan weer worden weggehaald om er een park van te maken. Laat ook al diegenen die profiteren van het feit dat ze bij een openbaar vervoerknooppunt wonen, daar aan meebetalen. En laten we zorgen dat de opbrengsten van dat knooppunt ook daadwerkelijk ten goede komen van het gebied waarin het ligt.

De groep riep ook op tot pilots, waarbij de regelgeving even buiten werking wordt gesteld. De autobelasting van de busjes van bouw- en installatiebedrijven kan mogelijk worden opgevangen met een overslagpunt ergens aan de rand van de stad. Een laatste vervolgstap die nog werd genoemd, was het voorstel om een Deltacommissaris Infrastructuur en Mobiliteit aan te stellen, een gezaghebbend persoon die kan aanjagen en coördineren. In vervolg hierop werd ook gepleit voor nieuwe sleutelprojecten.

- **Innovatie.**

Deze groep boog zich over de vraag waarom er in Nederland geen lange termijnvisie is op mobiliteit. Het lukt wel in de watersector, waarom niet bij mobiliteit? Men vond een aantal redenen:

- er is in Nederland een vloek op visie;
- er heerst te veel een gevoel dat Nederland 'bijna klaar' is. Nog even dit en Nederland is af;
- alle budgetten zijn krap; zelfs voor beheer is er weinig geld. We gunnen onszelf daardoor niet de ruimte om groots te denken;
- we denken allemaal in projecten en gaan van het ene naar het andere project;
- zeker Amsterdam heeft een groot trauma overgehouden aan de Noord/Zuidlijn; dat weerhoudt de stad ervan vooruit te denken;
- we hebben grote moeite met kiezen, gecombineerd met al die overleggremia. We beginnen niet eens met een lange termijnvisie;
- er wordt zeer gescheiden gedacht. Iedereen werkt sterk in de eigen wereld;
- de relatief korte concessies voor openbaar vervoersbedrijven maken het moeilijk voorbij de horizon te denken.

Hoe komen we dan wel tot een lange termijnvisie? In Parijs is de Grand Paris Express voortgekomen uit de bieding voor de Olympische Spelen, en vanwege de concurrentie met de Crossrail in Londen. Die combinatie heeft Parijs in beweging gebracht, terwijl Nederland niet eens tot een Olympisch bieding is gekomen. De groep verwees ook naar China, dat een visie *A better life* heeft gemaakt voor veertig jaar vooruit. Een zeer optimistische visie over onder meer technologische vooruitgang en terugdringen van armoede. Met dit als inspiratiebronnen zou de Randstad zich kunnen profileren als proeftuin van Duurzaam Samenleven, publiek gestuurd maar aangejaagd door private partijen. Dit zou de stimulans kunnen zijn voor het maken van een lange termijnvisie. Daarvoor moet dan wel het beeld en gevoel ontstaan van de Randstad als één stad. Net als de eerste groep, die zich over 'het plan boog', stelde deze groep dat het opstellen van het toekomstbeeld van Duurzaam Samenleven door de steden en sector zelf kan worden opgepakt.

## Discussie

### Maatschappelijk verantwoord

Tijdens de discussie werden nog enkele interessante noties gedeeld. Zoals deze: ingewikkeld in Nederland is dat alles wat we niet hebben kunnen oplossen in honderd jaar, in dat ene jaar waarin we iets nieuws maken moet worden opgelost. Vergelijk dit met vastgoed: daar wordt elk jaar slechts een half procent van de voorraad veranderd/vernieuwd. Het is maatschappelijk onverantwoord om dat halve procent volledig te belasten met de grote vraagstukken die spelen, en datzelfde geldt in de wereld van het openbaar vervoer. Het combineren van ontwikkelingen in ruimte en mobiliteit is verstandig, maar pas op dat dit maatschappelijk verantwoord en evenwichtig blijft. Dus niet alleen de kopers van een nieuwbouwwoning vlakbij een nieuwe halte van openbaar vervoer laten meebetalen aan deze ontwikkeling, maar ook kijken naar de waardestijging van mensen die al langer in het gebied wonen en ook meeprofiteren.

### Prijsdifferentiatie

Er werd ook ingegaan op de mogelijkheid van differentiatie van tarieven als 'logisch, goedkoop en relatief eenvoudig middel' om het capaciteitsprobleem bij het openbaar vervoer op te lossen. Dat moet dan niet alleen gebeuren met het openbaar vervoer, maar met alle modaliteiten. Reizen in de spits wordt dan duurder,

welk vervoermiddel je ook kiest. In Stockholm en Londen zorgde dit voor een reductie van het autoverkeer met 20%. Differentiatie van tarieven is door het huidige kabinet uitgesloten. Het mislukken van het rekening rijden in het verleden belast nog steeds de discussie hierover. Overigens werd ook gesteld dat prijsdifferentiatie in Amsterdam niet zou helpen: 'Het is hier altijd druk!'

#### Gezamenlijk plan

Breed leefde de gedachte dat de steden en openbaar vervoerbedrijven zelf met een gezamenlijk goed plan voor de toekomst moeten komen. De Randstad is klein genoeg om dat te rechtvaardigen en mobiliteitsvraagstukken houden niet op bij de gemeentegrenzen. Reden waarom Rotterdam en Den Haag samen met vervoerbedrijven nu al overleggen over een gezamenlijke mobiliteitsaanpak, samen met buurgemeenten. Bij het gezamenlijke plan zouden ruimte en mobiliteit op regionale schaal op elkaar kunnen worden gelegd. Vervolgens kan daar een business case aan worden gekoppeld, waarbij de vraag wel is op welk schaalniveau deze moet worden gemaakt. Geopperd werd dan ook met kleine stappen te beginnen en deze werkwijze eerst te beproeven in een aantal gebieden.

#### En het geld?

Grote zoektocht in het gezamenlijke plan is die naar de financiële versneller van de investeringen in openbaar vervoer. 'Als er inderdaad een samenhangend plan zou komen voor de Randstad als één groot stedelijk gebied in het midden van het land, met een leefbare periferie met meer ruimte en ontspanning, kan het niet zo zijn dat de rijksoverheid pas in 2030 nieuwe middelen beschikbaar stelt in het Infrastructuurfonds', verzuchtte een deelnemer. 'Er moet meer tempo komen. Prima om vanavond met zoveel energie te praten over samen één plan maken, maar morgen is er weer de realiteit waarin financieel niks mogelijk is. Hoe doorbreken we dat en ontstaat er bij het Rijk een sterker gevoel van urgentie?' Als de gezamenlijke visie wordt vergezeld met een voorstel voor het betrekken van private financiers, maakt dat de financiële druk richting het Rijk al kleiner, werd toegevoegd. Daarnaast werd ook bepleit om alle budgetten die bij de diverse overheden, openbaar vervoerbedrijven, ProRail en Rijkswaterstaat bestaan eens bij elkaar op te tellen, alleen al om te zien wat dan mogelijk wordt.

#### Afsluiting

Aan het eind ontspan zich nog een discussie over nut en noodzaak van een gezamenlijk plan. Er waren bij een deelnemer twijfels over de toegevoegde waarde ervan: de *flow* waarin gelijkgestemde mensen, vaak informeel, praten over oplossingen op lange termijn, is er nu al. Blijf daar gebruik van maken in plaats van veel tijd te steken in een gezamenlijk plan. Het is cruciaal dat partijen de mobiliteit als gezamenlijke opgave zien en samen steeds zo goed mogelijke oplossingen bedenken dan dat ze er een plan voor maken.

Hier stond het signaal tegenover dat er op al die plekken waar nu informeel en goed wordt overlegd toch behoefte bestaat aan een beeld van waar het naar toe gaat. Zo'n beeld jaagt nieuwe initiatieven aan, helpt private investeerders bij het maken van de goede keuzes en brengt zo een eigen dynamiek te weeg. Wat dat betreft kunnen de ruimtelijke ordeningsplannen van het Rijk uit het verleden (denk aan de Vierde Nota of de Vinex) als goed voorbeeld dienen.

## DEELNEMERS

Esther Agricola	Gemeente Amsterdam
Bregje van Beekvelt	Provincie Noord-Holland
Jaap Bierman	HTM
Wienke Bodewes	Amvest / Forum SV
Bas Bollinger	Arcadis
Roger van Boxtel	NS
John Custers	Custers Teksten
Bert van Delden	Ministerie van BZK / Forum SV
Wouter van Dijk	ProRail
Gert Dijkstra	APG
Maarten van Duijn	Heijmans
Jacolien Eijer	NL Ingenieurs
Mark Frequin	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Carolien Gehrels	Arcadis / Forum SV
Zef Hemel	UvA / Amsterdam Economic Board / Forum SV
Alexandra van Huffelen	GVB
Anne Joustra	Vervoerregio Amsterdam
Harrie Kuijper	Arcadis
Karin Laglas	Ymere / Forum SV
Marien de Langen	Stadgenoot / Forum SV
Jan van der Meulen	Gemeente Amsterdam
David Orobio de Castro	Stibbe
Martin van Rijn	Reinier Haga Groep / Forum SV
Kees Rutten	ProRail
Esseline Schieven	Gemeente Amsterdam
Maurice Unck	RET
Adriaan Visser	Gemeente Rotterdam
Christa van Vlodrop	Forum voor Stedelijke Vernieuwing

Han Wieringa	MRDH
Sebastiaan de Wilde	NS
Susi Zijderveld	NS

## AGENDA

Geannoteerde agenda voor het Breed Beraad over het thema 'wonen, werken en mobiliteit in de Randstad: ov op weg naar 2035' dat op woensdag 6 juni 2018 van 18.00 uur - 22.00 uur wordt gehouden bij Metro en Tram, Gemeente Amsterdam, Stationsplein 7 in Amsterdam.

---

## Achtergrond

Op het gebied van wonen, werken en mobiliteit is in ons land sprake van structurele ontwikkelingen, die in combinatie ook voor het openbaar vervoer in de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad een stevige uitdaging opleveren. Kort samengevat: in de periode 2010 - 2025 komen er in de Randstad volgens het CBS nog zo'n 700.000 inwoners (400.000 huishoudens) bij, die samen met de huidige 7 miljoen inwoners - in toenemende mate klimaatneutraal - in de Randstad zullen wonen, werken en zich verplaatsen. Een ontwikkeling die in 2025 niet stopt maar - weliswaar op een lager niveau - naar verwachting doorzet tot na 2035.

Op dit moment staat nog geenszins vast 'wat, waar, wanneer door wie' met het oog hierop precies nodig en mogelijk is. Desalniettemin mag er al wel vanuit worden gegaan, dat - in combinatie met uiteenlopende nieuwe vormen van flexibel en vraaggericht vervoer ('mobility as a service = maas'), fietsverkeer en automobilititeit - een uitbreiding van (licht)railvervoer in de Randstad onvermijdelijk is. Niet alleen omdat de huidige (licht)railcapaciteit nu al tekort schiet en (licht)railvervoer in grootstedelijke gebieden in andere landen vaak een veel groter marktaandeel heeft dan in ons land. Maar ook omdat (licht)railvervoer onvermijdelijk is met het oog op een duurzame ontsluiting van nieuwe - zowel binnen - als buitenstedelijke- woon- en werklocaties. In het regeerakkoord van het kabinet Rutte III staat dan ook: 'Met stedelijke regio's maken we afspraken over cofinanciering van de verdere uitbreiding van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld van lightrailverbindingen'.

Onlangs hebben de directeurs van NS, GVB, RET en HTM samen met acht verkeerswethouders uit Randstadsteden in dit licht een (licht)railplan gepresenteerd. Dit plan is erop gericht inmiddels beschikbare regionale mobiliteitsvisies en -plannen gezamenlijk om te vormen tot een integrale Randstedelijke netwerkvisie, waarin 'geen gezeur, iedereen binnen een uur van deur tot deur' het motto is en (licht)railvervoer een prominente rol speelt. In samenhang met hoogfrequent vervoer tussen intercitystations waartussen viersporige infra beschikbaar is, wordt daarbij ingezet op robuuste (inter)regionale lightrailnetwerken in combinatie met (nieuwe) vormen van 'maas', fietsverkeer en automobilititeit.

Aangezien het mobiliteitsfonds van de rijksoverheid het komende decennium nauwelijks vrije ruimte kent, stellen de initiatiefnemers voor, dat voor de verwezenlijking van de noodzakelijke - deels onrendabele - investeringen (onrendabel vooralsnog geraamd op circa € 1 mrd per jaar) en de absorptie van hiermee verbonden risico's, de twee metropool-/vervoerregio's, de provincies en de steden in de Randstad, de vervoerbedrijven, de rijksoverheid en private partijen, waaronder Nederlandse pensioenfondsen en verzekeraars, de handen ineen slaan. Het kabinet zou het voortouw moeten nemen bij de uitwerking van een gedetailleerd programma met bijbehorende bekostigingsafspraken, actieplannen en mijlpalen.

Hoewel ook in dit geval nog 'de nodige wetten en praktische bezwaren in de weg staan tussen droom en daad', ligt een nadere verkenning en uitwerking van dit (licht)railplan in de rede. Naast een concretere duiding van het plan (waaronder programmering en integrale kosten en baten), verdienen hierbij ook de beperking en dekking van de onvermijdelijk onrendabele delen van de infra en/of exploitatie (afhankelijk van doorbelasting van kosten) de nodige aandacht. Wat dit laatste betreft gaat het allereerst om een optimalisering door infra- en vervoerproviders en private bedrijven van - aan de infra en exploitatie van het (licht)railplan verbonden - kosten, risico's en opbrengsten (d.m.v. DBFM, meer ruimte voor tariefdifferentiatie et cetera). In samenhang hiermee gaat het tegelijkertijd om het benutten van kansen die een koppeling met verstedelijking (d.m.v. vormen van 'value capturing') bieden. In dit kader kan overigens ook overwogen worden aan de combinatie van het (licht)railplan en een aantal gebiedsontwikkelingen de status van vierde generatie sleutelproject (in het kader van de komende Nationale Omgevingsvisie) toe te kennen.



Verder is het - niet in de laatste plaats - de vraag, in hoeverre en onder welke condities de rijksoverheid en medeoverheden gezamenlijk bereid en in staat zijn resterende tekorten voor hun rekening te nemen (zowel het actuele substantiële accres van het gemeentefonds als de vorming van nieuwe colleges van B&W lijken hiervoor goede aangrijpingspunten te bieden). Tenslotte lijkt het van belang dat al snel een begin kan worden gemaakt met een eerste betekenende stap in de uitvoering van het plan.

### **Aandachtspunten**

Tegen de hiervoor geschetste achtergrond wordt de gedachtewisseling tijdens het Breed Beraad toegespitst op de volgende aandachtspunten:

- 1 plan
- 2 (inter)nationale (beleids)context
- 3 bekostiging en financiering
- 4 perspectief en innovatie
- 5 eerste betekenende vervolgstappen

### **Agenda**

- |           |  |
|-----------|--|
| 17.30 uur | Inloop   |
| 18.00 uur | Welkomstwoord door Martin van Rijn (voorzitter Forum SV)             |
| 18.10 uur | Opening door Carolien Gehrels (voorzitter Breed Beraad)              |
| 18.15 uur | Inleidingen:<br>-Mark Frequin<br>-Jaap Bierman<br>-Esther Agricola   |
| 19.00 uur | Thematafels en diner   |
| 20.00 uur | Plenaire gedachtewisseling (toegespitst op genoemde aandachtspunten) |
| 21.15 uur | Afronding door Carolien Gehrels                                      |
| 21.25 uur | Slotwoord door Martin van Rijn                                       |
| 21.30 uur | Informeel napraten   |

## 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 rijksbemoedening 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 tweekop
- Rotterdam-Zuid
- zelfbouw
- 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

#### 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 30 jaar Forum voor Stedelijke Vernieuwing
- re-inventing Paris 35 jaar Forum voor Stedelijke Vernieuwing

#### 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 Raad van Bestuur Reinier Haga Groep	voorzitter
Ir. W.J. Bodewes	Algemeen Directeur Amvest	penningmeester
Prof. dr. J.J.M. Hemel	Bijzonder hoogleraar Grootstedelijke Problematiek Wibautleerstoel UvA / Strategic planner Amsterdam Economic Board	secretaris
Drs. C.G. Gehrels	European Cities Director Arcadis	lid
Ir. K. Laglas	Directievoorzitter Ymere	lid
Ir. M. de Langen	Bestuursvoorzitter Stadgenoot	lid
Drs. A.Th. van Delden	Plv. Directeur-Generaal Bestuur en Wonen Ministerie van BZK	adviseur

## Raad van Advies:

Drs. E.M. Agricola	Gemeente Amsterdam
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 / ETH Zürich
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. Huntjes	Pré Wonen
M. Jacobs	Gemeente Tilburg
Em. prof. dr. L.A. de Klerk	Universiteit van Amsterdam
Drs. ing. W.M.K. Krzeszewski	Staedion
Drs. ir. K. Leonard	Gemeente Maastricht
Drs. N.D.E. Maarsen MRE	Syntrus Achmea Real Estate & Finance
Drs. M.B.T. Molenaar	Woonstad Rotterdam
H. Platte	Parteon
Drs. G.R. van Randeraat	SITE urban development / MCD
J.W. Remkes	Provincie Noord-Holland
Drs. B.A. Revis	Gemeente Den Haag
R. van der Schaaf	Gemeente Groningen
Drs. A.J.M. Schakenbos	Vestia
Prof. dr. P. Schnabel	Universiteit Utrecht / Eerste Kamer der Staten-Generaal
Drs. D.J. Tijn	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ir. P.O. Vermeulen	
Drs. D.J. van der Zeep	Portaal
Ing. J.P. van Zomeren	ERA Contour