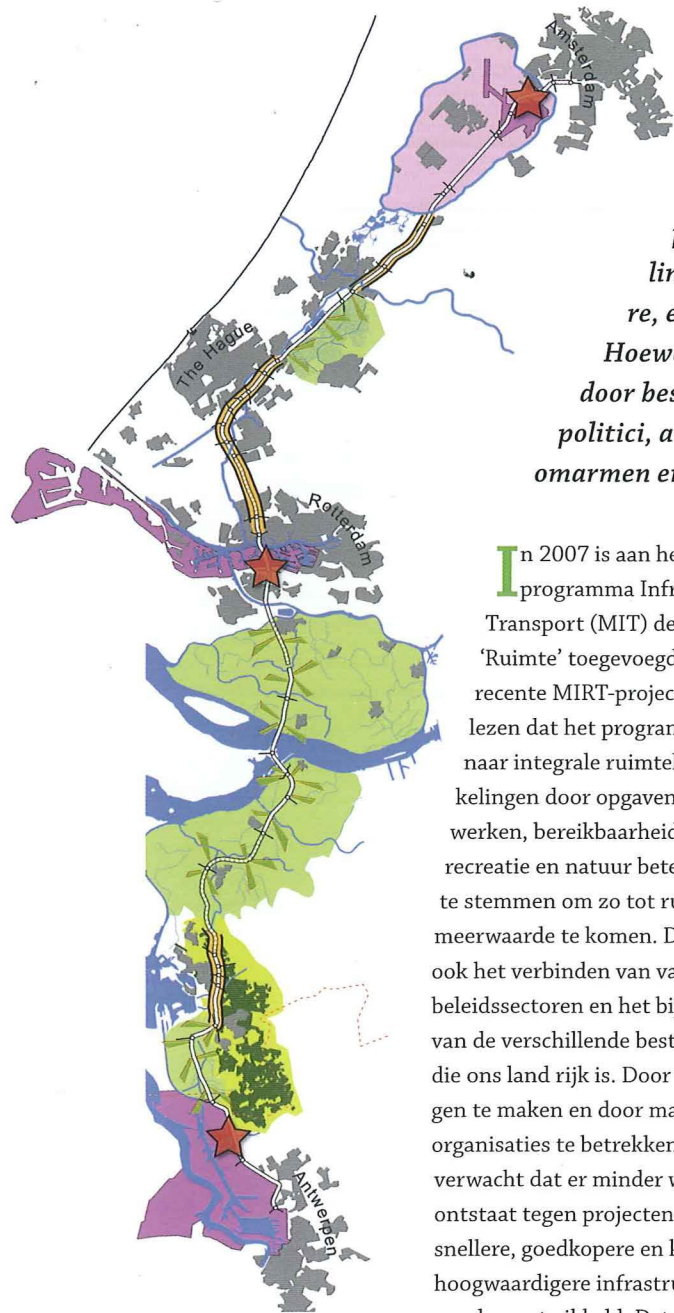




Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is gericht op een gebiedsgeoriënteerde ontwikkeling van infrastructuur vanuit de verwachting dat dit effectievere, efficiëntere en kwalitatief hoogwaardigere resultaten oplevert. Hoewel het een ogenschijnlijk paradoxaal idee is om dit te bereiken door besluitvorming complexer te maken, biedt dit wel kansen mits politici, ambtenaren en managers bereid zijn om deze complexiteit te omarmen en niet terug te schieten in de oude reflex van simplificeren.

In 2007 is aan het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) de 'R' van 'Ruimte' toegevoegd. In het meest recente MIRT-projectenboek valt te lezen dat het programma streeft naar integrale ruimtelijke ontwikkelingen door opgaven als wonen, werken, bereikbaarheid, water, recreatie en natuur beter op elkaar af te stemmen om zo tot ruimtelijke meerwaarde te komen. Dit betekent ook het verbinden van vaak gescheiden beleidssectoren en het bijeenbrengen van de verschillende bestuursniveaus die ons land rijk is. Door deze koppelingen te maken en door maatschappelijke organisaties te betrekken, wordt verwacht dat er minder weerstand ontstaat tegen projecten en dat dus snellere, goedkopere en kwalitatief hoogwaardigere infrastructuur kan worden ontwikkeld. Dat zijn hoogge-

spannen verwachtingen die tot uitdrukking komen in adagia als 'infrastructuur als katalysator voor gebiedsontwikkeling' en 'synergie tussen infrastructuur en stedelijke ontwikkeling'. De vraag is natuurlijk of dat echt zo werkt of dat het vooral papieren projecten blijven.

Paradoxaal

Het MIRT-programma is interessant omdat het niet, zoals veel voorgaande pogingen, probeert om de complexiteit van gebiedsontwikkeling tegemoet te treden door alles zo veel mogelijk te simplificeren in bijvoorbeeld deelprojecten en losgekoppelde planningsprocedures. Integendeel, de complexiteit van gebiedsontwikkeling wordt omarmd door de infrastructuur expliciet te koppelen aan gebiedsontwikkeling. Dat is direct een uitnodiging aan de vele partijen die betrokken zijn bij gebiedsontwikkeling – van projectontwikkelaars, milieuorganisaties tot burgers. Dat lijkt paradoxaal,

want leidde niet juist dat betrekken van veel betrokkenen tot eindeloze en doellose praatcircuits?

Lijnen en systemen

Alhoewel op het oog paradoxaal biedt de benadering kansen. Lijninfrastructuur doorsnijdt in het dichtbevolkte Nederland complexe gebiedssystemen die worden gekenmerkt door een kleurrijk pallet aan ruimtelijke opgaven en partijen met als gevolg negatieve neveneffecten als geluid- en stankoverlast, verrommeling van het landschap, en bedreiging van natuur en milieu. Het is niet verwonderlijk dat er regels zijn die het gebied beschermen en dat infrastructuur dikwijls op maatschappelijke weerstand stuit. Door transportinfrastructuur vanaf het begin te koppelen met gebiedsontwikkeling, kan de lijn integraal onderdeel worden van het bestaande systeem. Er is dan geen sprake meer van doorsnijding maar van inbedding. Een voorbeeld hiervan is het Routeontwerp van de Ministeries van V&W, VROM en LNV, dat als doel heeft het ontwerp van een snelweg af te stemmen op de omgeving. Nevenopgaven als het tegengaan van verrommeling van het landschap en bescherming van natuur en milieu worden daarmee onderdeel van de infrastructuurontwikkeling.

Oude reflex

Dit klinkt als een goed idee, maar tegelijkertijd neigen politici, ambtenaren en projectmanagers naar de oude reflex wanneer de druk toeneemt: weer het loskoppelen, opknippen of zelfs negeren van opgaven, het afschermen van deelprojecten en het uitstellen van de moeilijke besluiten. De druk vanuit de Rijksoverheid om zoveel mogelijk infrastructuur te ontwikkelen – zie de spoedwetten – verdringt het belang van integrale ruimtelijke opgaven. Zo blijkt uit de praktijk dat in situaties van grote en toenemende complexiteit de R uit het MIRT weleens 'wegvalt' omdat het toch als ingewikkeld en 'dus' vertragend wordt ervaren. Er wordt wel gezegd dat infrastructuur en ruimte naar elkaar toegroeien, maar het zijn in de praktijk nog steeds gescheiden domeinen.

MIRT is niet vanzelf sneller en slimmer



Om het MIRT-experiment te laten slagen is het belangrijk dat de ambitie om complexiteit te omarmen wordt doorvertaald naar de praktijk van projectontwikkeling. Hier valt nog een hoop winst te behalen. Zo kan men zich afvragen in hoeverre de nadruk op sneller en beter in het Elverding-rapport bijdraagt aan ruimtelijke kwaliteit en meerwaarde. Er is nog steeds – terecht – een sterke focus op het beheersen van tijd en budget, maar dat gaat wel ten koste van het ontwikkelen van kwaliteit omdat beheersing wordt gelijkgesteld met afscherming. Er is dan weinig ruimte voor mooie bijvangsten en meerwaarde.

Succesfactoren

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid constateert in haar rapport Na het knippen van het lint; Het ex-post

evalueren van infrastructuur (2009) dat ex-post evaluaties bij infrastructuurprojecten nog maar weinig plaatsvinden en dat er nog maar weinig kennis is over welke beleid- en managementactiviteiten bijdragen aan het succes of falen van projecten. Het is inderdaad alles behalve gemakkelijk om precies te bepalen wat de doorslag geeft bij succesvolle gebiedsontwikkeling. De auteurs van deze bijdrage doen de komende jaren onderzoek naar de vraag op welke wijze MIRT-projecten tot stand komen, wat bijdraagt aan het succes en in hoeverre er echt gebiedsontwikkeling wordt bereikt.

↑ **Stefan Verweij en Lasse Gerrits, promovendus en universitair docent bestuurskunde, Erasmus Universiteit Rotterdam**
verweij@fsw.eur.nl

beelden: H+N+S
Landschapsarchitecten
(2008) in het kader
van 'Route Ontwerp
A4' in opdracht van
Rijkswaterstaat