



INFRA EN GEBIEDSONTWIKKELING: WAAR HET HAPERT

FRISO DE ZEEUW

Ook nu het kabinet is gevallen is en forse bezuinigingen voor de deur staan, vermoed ik dat de budgetten voor nieuwe en - vooral - aanpassing van infrastructuur (auto en openbaar vervoer) nog redelijk op peil zullen blijven. Want mobiliteit en bereikbaarheid staan behoorlijk hoog op de nationale, provinciale en gemeentelijke politieke hitparades. Het is daarom goed dat de gebiedsgerichte benadering langzamerhand in de wereld van infrastructuur doordringt. En omgekeerd. Maar dat gaat niet zonder slag of stoot. Ik laat zien waar het hapert.

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is een serieuze poging om de financiële programmering van infra- en ruimtelijke investeringen te integreren. Daar moeten we positief tegenover staan, ook al verhouden de budgetten zich onevenwichtig; ongeveer van € 80 mrd (infra) tot € 1 mrd (ruimte). Vandaar het beeld van de dappere muis die op de olifant zit.

Ik beluister bij wethouders en gedeputeerden dat het overleg over regionale programma's, de zogenaamde gebiedsagenda's, is uitgelopen op een babbelbox waarbij telkens weer ongeveer dezelfde dikke notities werden geagendeerd. De agenda's zijn ontkoppeld van de beschikbare overheidsbudgetten en dan krijg je snel een soort Sinterklaasplanning. Bestuurders tanken zoveel mogelijk projecten in de agenda's. 'Je weet maar nooit of er toch weer een subsidiepotje komt', zoals een wethouder mij toevertrouwde. Het ontbreken van de disciplinerende werking van beperkt beschikbare overheidsbudgetten, zagen we ook bij de Structuurvisie Randstad 2040.

Bijna alle betrokkenen knuffelen het advies van de Commissie Elverding over de besluitvorming over de planning van nieuwe infrastructuur zowat dood. Het lijkt wel een nieuwe religie; je bent 'in Elverding' of niet. De Commissie Elverding heeft met zijn analyses en adviezen denken en handelen over de aanleg van infra inderdaad forse stappen vooruit geholpen. Zwak punt is de processtap om - na een brede maatschappelijke discussie - de voorkeursvariant helemaal

vast te klikken. Voor redelijk eenvoudige projecten lukt dat, voor complexere opgaven vertelt een leerstuk van de gebiedsontwikkeling ons dat het plan bij verdere concretisering 'blijft bewegen'. Dat wegredeneren maakt de wereld overzichtelijker, maar het is onrealistisch. Het tijdig betrekken van marktpartijen is een lastigheid apart. Als voorbeeld neem ik het Zuid-Hollandse Stedenbaanconcept, gestart in 2002. Dit programma wil intensive ruimtelijke ontwikkeling rond (potentiële) stations combineren met metro-achtig gebruik van het spoor. De inzet op transit-oriented development kunnen wij kenschetsen als een inhoudelijk en procesmatig kunststukje, althans voor Nederlandse begrippen. Dat is onder meer te danken aan het feit dat de beste burgemeester van Nederland de kar trok, Ronald Bاندell van Dordrecht (hij nam onlangs afscheid). Alleen is men met het ingewikkelde interbestuurlijke proces, met ook NS en Prorail erbij, vergeten marktpartijen er in voldoende mate bij te betrekken. En dat blijkt nu een wezenlijk manco bij de realiseren van deelprojecten.

Op projectniveau neem ik een voorbeeld uit een andere regio: het onder grond leggen van de A2-traverse in Maastricht. De overheid heeft hiervoor een Europese aanbestedingsprocedure opgezet: de concurrentiegerichte dialoog, een variant die de laatste tijd nogal in de mode is. Het heeft de partijen die tot het eind hebben meegedaan per partij wel € 10 mln netto gekost, aldus Gerard van de Aast, bestuurvoorzitter van Volker Wessels. De gemeente is happy met het uiteindelijk gekozen plan en het proces, maar dit is natuurlijk niet vol te houden voor de markt.

Conclusie: De initiatieven om infra en gebiedsontwikkeling effectief te vervlechten, met optimale inzet van de markt, zijn op zich bemoeidigend. Maar, zoals vaker, gaat het fout als de uitwerking, met zicht op praktijk, in beeld komt. Dit kan en moet beter!

Mr Friso de Zeeuw is directeur Nieuwe Markten van Bouwfonds en praktijk-hoogleraar Gebiedsontwikkeling aan de TU Delft