

Verkeer en Waterstaat

Minder dominante positie voor betaler infrastructuur

De Raad voor Verkeer en Waterstaat bepleit meer en betere samenwerking tussen overheden bij de aanleg van infrastructuur. Wie betaalt, moet niet automatisch bepalen, vindt de adviesraad.

Volgens de Raad voor Verkeer en Waterstaat moet de financiering van nieuwe infrastructuur anders worden geregeld. Op deze manier kan worden voorkomen dat de positie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat doorgaans het meeste geld beschikbaar stelt, te dominant wordt ten opzichte van het departement van VROM en betrokken provincies of gemeenten. De adviesraad schrijft in het deze week gepubliceerde rapport *Beter is sneller* over 'een spanningsveld in de huidige financieringsstructuur'. 'De ruimtelijke ontwikkeling moet worden gedragen door alle betrokken sectoren. Een budget dat vrij is van het stempel van de ministeries lijkt daarom een cruciale voorwaarde om tot een uitgebalanceerd ontwerp te komen', vindt de raad, die er op aandringt dat de departementen 'alternatieve financieringsvormen' overwegen. Verwezen wordt naar Maastricht en Sneek, waar infraprojecten op een afwijkende manier zijn gefinancierd. Bij de ondertunneling van de A2 slo ten het Rijk, de provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen eerst een bestuursovereenkomst over de gewenste aanpak van het project. Vervolgens werden een budget en een verdeelsleutel afgesproken. Bij de A7 in Sneek droeg Rijkswaterstaat het budget,



Houten brug over A7 als landmark bij Sneek. De financiering van de A7 verdient navolging, vindt adviesraad.

alsmede alle verantwoordelijkheden en risico's over aan de provincie Friesland. Het geld komt daardoor ten goede aan het totale plan, en niet aan losse onderdelen daarvan, aldus de adviesraad, die 'Sneek' en 'Maastricht' aanhaalt als goede voorbeelden.

De Raad voor Verkeer en Waterstaat bepleit daarnaast dat Rijk, provincies en gemeenten een gemeenschappelijk doel voor ogen moeten houden, in plaats van hun eigen deelbelang. Alleen op die manier kunnen nu nog abstracte begrippen

als 'ruimtelijke kwaliteit' en 'kwaliteit van de leefomgeving' inhoud krijgen. De adviesraad vindt dat criteria moeten worden ontwikkeld om deze kwaliteit te kunnen toetsen. Het feit dat ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit onder verschillende ministeries vallen, 'bemoeilijkt' volgens de raad een vruchtbare aanpak van infraprojecten. Dit wil echter niet zeggen dat ruimte en infrastructuur per se bij één departement moeten worden ondergebracht, zegt voorzitter Marike van Lier Lels van de commissie die het

advies heeft voorbereid. 'Die discussie hebben wij niet gevoerd. Structuren helpen wel, maar het is vooral het gedrag van mensen dat bepaalt of iets succesvol is, of niet. Waar het om gaat, is dat mensen met elkaar samenwerken, en daarvoor hoef je de structuur niet aan te passen', zegt Van Lier Lels.

DIALOOG De raad dringt er op aan dat verkeerskundigen en stedenbouwkundigen een 'dialogo' aangaan: 'De verkeerskundige moet geïnspireerd raken mee te denken in plaats van alleen toetsend op te treden. De stedenbouwkundige en de landschapontwerper kunnen de beperkingen voor veiligheid- en milieuaspecten op die manier beter begrijpen en creatiever opnemen in hun ontwerp.' Regieteams waarin alle disciplines zijn vertegenwoordigd, moeten verantwoordelijk worden voor de planuitwerking. Als infraprojecten integraal worden benaderd, is het soms beter om de Wet ruimtelijke ordening toe te passen in plaats van de Tracéwet, opert de adviesraad. Dit voorkomt dat eerst een tracé wordt bepaald, en pas daarna wordt gekeken naar de beste manier waarop dit kan worden ingepast. Verder vindt de raad dat het mogelijk moet zijn om 'beargumenteerd' van richtlijnen af te wijken, 'bijvoorbeeld wanneer dit de kwaliteit van de leefomgeving ten goede komt'. Dit alles vereist dat er 'een omslag in denken' komt, zegt Marike van Lier Lels: 'Je moet kijken naar het overstijgende doel en belang, dan bereik je de beste resultaten.' *Boudewijn Warbroek*