

Buiten de lijntjes van de Sneller & Beter-werkwijze

Om de besluitvorming rond infrastructuurprojecten te versnellen is de Sneller & Beter-werkwijze ontwikkeld (Stuurgroep Deltaprogramma, 2009). Volgens deze werkwijze wordt op basis van een verkenning van infrastructurele knelpunten en mogelijke oplossingen een bestuurlijk voorkeursalternatief vastgesteld. Dit voorkeursalternatief is echter enkel gebaseerd op kwantitatieve gegevens (ongevallencijfers, verkeersmodellen, MKBA's, etc.) en belanghebbenden worden pas tijdens de planuitwerking van het voorkeursalternatief bij het infrastructuurproject betrokken. In de praktijk resulteert dit vaak tot bezwaren en gerechtelijke procedures, wat wijst op een gebrek aan draagvlak.

Dit is onder andere te zien bij de reconstructie van de zuidelijke ringweg in Groningen, waar de Sneller & Beter-werkwijze is gebruikt. Op de huidige ringweg loopt het verkeer vaak vast en is een relatief hoog risico op ongevallen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2014). Na verschillende verkenningen naar oplossingen voor deze problematiek hebben het rijk en de provincie en gemeente Groningen in 2009 een bestuurlijk voorkeursalternatief vastgesteld (Aanpak Ring Zuid, 2009). Vervolgens is vanaf 2011 een uitgebreid participatieproces met belanghebbenden uitgevoerd, waarin dit alternatief verder is uitgewerkt (Rijkswaterstaat, 2014b).

Tijdens deze planuitwerking konden echter alleen de details van het voorkeursalternatief worden veranderd. Vast stond dat de zuidelijke ringweg zou worden gereconstrueerd volgens de uitgangspunten van het bestuurlijke voorkeursalternatief. Uit de Nota van Antwoord op de zienswijzen op het Ontwerp Tracébesluit blijkt echter dat verschillende belanghebbenden het niet eens zijn met het gekozen alternatief (Rijkswaterstaat, 2014a). Ook zijn er 16 bezwaarschriften tegen het definitieve Tracébesluit ingediend bij de Raad van State. Gesteld kan dus worden dat er door de Sneller & Beter-werkwijze te weinig draagvlak wordt gecreëerd.

Een benadering die kan helpen om meer draagvlak te creëren en bezwaren te voorkomen is Social Impact Assessment (SIA). In deze benadering worden de sociale gevolgen van (infrastructuur)projecten geanalyseerd en beheerst, waarbij belanghebbenden onder andere zo vroeg mogelijk bij een project worden betrokken (Vanclay et al., 2015). Dit gebeurt al bij de eerste verkenningen naar knelpunten en mogelijke oplossingen. Door in dit eerste stadium van een project naar belanghebbenden te luisteren, wordt gepoogd hen een gevoel te geven dat zij volledig betrokken worden. Ook werken belanghebbenden actief mee aan het bedenken en uitwerken van oplossingen, waardoor zij zichzelf kunnen gaan zien als 'de ontwerpers' van het project en het project hun 'eigen' project kan worden. Hierdoor is de kans kleiner dat zij aanhoudende bezwaren zullen hebben (Vanclay et al., 2015). Natuurlijk blijven hierbij kwantitatieve gegevens nodig om infrastructurele knelpunten aan te kunnen tonen en om tot adequate oplossingen te komen. SIA probeert echter deze kwantitatieve gegevens en de subjectieve percepties van belanghebbenden te verenigen, om zo tot meer draagvlak voor een project te komen.

Over de plannen voor de reconstructie van de zuidelijke ringweg in Groningen wordt nu een gerechtelijke procedure gevolgd. Hierdoor kunnen belanghebbenden zich nog minder bij het project betrokken voelen. Of, zoals een van de bezwaarmakers het stelde in een interview na de hoorzitting van de Raad van State over de bezwaren tegen de reconstructie van de zuidelijke ringweg: *"het is juridisch haarkloverij over artikeltjes sub-zoveel, sub-zoveel. Maar de mensen om wie het gaat, die langs de Zuidelijke Ringweg wonen, dáár moet het om gaan!"* (RTV Noord, 2015). Om dat laatste beter te bereiken is het nodig om buiten de lijntjes van de Sneller & Beter-werkwijze te kleuren. Social Impact Assessment kan daar een goede bijdrage aan leveren, waarmee de inpassing van infrastructuurprojecten in hun omgeving kan worden verbeterd.

Referenties

Aanpak Ring Zuid (2009). *Bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2*. Den Haag: s.n.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2014). *Toelichting Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2*. S.l.: s.n.

Rijkswaterstaat (2014a). *Nota van Antwoord: A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2*. Leeuwarden: Rijkswaterstaat Noord-Nederland.

Rijkswaterstaat (2014b). *Participatierapport, A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2*. S.l.: Projectbureau Aanpak Ring Zuid.

RTV Noord (2015). *Raad van State buigt zich over bezwaren ombouw Zuidelijke Ringweg*. Geraadpleegd op 24-06-2015 via <http://www.rtvnoord.nl/artikel/artikel.asp?p=149173>.

Stuurgroep Deltaprogramma (2009). *Fact sheet MIRT en Sneller&Beter*. S.l.: s.n.

Vanclay, F., Esteves, A.M., Aucamp, I. & Franks, D. (2015). *Social Impact Assessment: Guidance for assessing and managing the social impacts of projects*. Fargo ND: International Association for Impact Assessment.