



Delft University of Technology

## MIRT: graag wat meer ruimte en bereikbaarheid

van Wee, Bert

### Publication date

2016

### Document Version

Final published version

### Published in

Verkeer in Beeld

### Citation (APA)

van Wee, B. (2016). MIRT: graag wat meer ruimte en bereikbaarheid. *Verkeer in Beeld*, 10(3), 32.

### Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable).  
Please check the document version above.

### Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

### Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights.  
We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

<https://www.verkeerinbeeld.nl/>

24 juni 2016 Blog

## **Blog: MIRT: graag wat meer ruimte en bereikbaarheid**

De juni-editie van Verkeer in Beeld valt dinsdag 28 juni op de deurmat, maar is voor leden nu al in te zien in de online bibliotheek. In deze editie staat een blog van Bert van Wee, Hoogleraar Transportbeleid en sectieleider van de sectie Transport en Logistiek aan de TU Delft. Alvast een voorproefje op dit magazine met deze blog.

### **Door Bert van Wee - TU Delft**

Het vroegere Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) heet al jaren Meerjarenprogramma Infrastructuur, *Ruimte* en Transport (MIRT). En met het onderbrengen van ruimte – na het opheffen van het voormalige ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) – lijkt aan belangrijke voorwaarden te zijn voldaan om ruimtelijk beleid volwaardig af te stemmen met infrastructureel beleid. Toch zijn de vorderingen maar matig, al zijn er wel voorbeelden waar het de goede kant op gaat, zoals het MIRT NOWA – Noordwestkant Amsterdam, en het MIRT Metropoolregio Rotterdam – Den Haag.

Naar mijn mening zijn er daarom twee belangrijke uitdagingen ten aanzien van toekomstige MIRT's, en de relatie ruimte in infrastructuur in het algemeen. Allereerst: herdefinieer bereikbaarheid, en pas het beleid erop aan. En ten tweede: verbreed de beoordeling van projecten naar leefomgevingskwaliteit, en selecteer meer projecten ter verbetering daarvan.

### **Meer vervoerwijzen dan auto**

Bereikbaarheid richtte zich bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat lang op congestie op hoofdwegen, met als indicatoren Voertuigverliesuren en Congestiekansen. Zeker, files op hoofdwegen zijn een belangrijk probleem en kosten de samenleving ruwweg 3 miljard per jaar, zo blijkt uit berekeningen van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Maar goed beleid gericht op bereikbaarheid gaat veel verder dan de vermindering van files op hoofdwegen. Er zijn veel meer wegen dan alleen hoofdwegen, en voor de reiziger telt vooral de van-deur-tot-deur tijd.

Gelukkig heeft het ministerie dat ingezien, waardoor het beleid zich sinds al diverse jaren op die van-deur-tot-deur tijden richt. Een stap in de goede richting. Maar er zijn meer vervoerwijzen dan alleen de auto. En het gaat niet alleen om reistijden, maar ook om de vraag welke activiteiten we waar willen en kunnen uitoefenen.

Geografen hanteren meestal definities voor bereikbaarheid die neerkomen op 'mogelijkheden om activiteiten op verschillende plekken te kunnen uitoefenen'. En voor

goederenvervoer: 'mogelijkheden om goederen tussen verschillende plekken te vervoeren'. Dat betekent dat voor bereikbaarheid enerzijds het ruimtelijk systeem van belang is: wat bevindt zich waar? En anderzijds het transportsysteem: hoe 'makkelijk' gaan verplaatsingen? Bij 'makkelijk' gaat het overigens niet alleen om reistijd, maar ook om reiskosten, betrouwbaarheid, veiligheid, gemak etcetera. Transporteconomen spreken van de gegeneraliseerde transportkosten.

### **'Verkeerde' beslissingen**

Wat is het probleem als we ons alleen richten op reistijden? Dan kunnen we soms de 'verkeerde' beslissingen nemen. Een voorbeeld: stel dat een stad of regio wil verdichten rond openbaarvervoerknooppunten: meer woningen, winkels, werkgelegenheid en voorzieningen op zo'n knooppunt. Dan krijgen we vast langere autoreistijden over de toch al vrij volle wegen in dat gebied. Niet goed dus voor bereikbaarheid uitgedrukt in 'van-deur-tot-deur reistijden per auto'. Maar wellicht hebben mensen meer winkels, banen, voorzieningen en andere mensen binnen bereik. Vanuit die optiek dus: wel goed.

De consequentie van de keuze voor een bredere definitie van bereikbaarheid, is dat beleid zich meer dan nu kan richten op ook ruimtelijke maatregelen en hun bereikbaarheidsconsequenties, niet alleen op maatregelen gericht op het verkeers- en vervoersysteem. Waar plannen we wat? En wat zijn de consequenties voor bereikbaarheid in de zin van 'mogelijkheden om activiteiten uit te oefenen'? En als het gaat om het verkeers- en vervoersysteem komen ook de fiets, lopen en het openbaar vervoer beter in beeld.

### **Leefbaarheid in brede zin**

Gaat het dan vanzelf goed? Nee, niet per sé. Dit brengt me bij de tweede stelling. Bereikbaarheid is belangrijk, maar er is meer onder de zon, zoals de kosten (voor de overheid en anderen), woonwensen, veiligheid, milieu (geluidhinder, luchtverontreiniging, CO<sub>2</sub>-emissie), en leefomgeving in de bredere zin van het woord. Beleidsopties om de bereikbaarheid te verbeteren, zouden goed geëvalueerd moeten worden op alle belangrijke effecten. En dat gebeurt meestal ook wel, in de vorm van maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA). De effecten van beleidsopties (verkeers- en vervoerssysteem, ruimte) op (infrastructuur)kosten en reistijden kunnen we relatief goed kwantificeren en zelfs in geld uitdrukken. Voor luchtverontreiniging, CO<sub>2</sub>-emissie en veiligheid komen we ook een heel eind.

Helaas zijn we veel minder ver met de leefbaarheid in brede zin. Toch is die van groot belang. Kijk maar naar de populariteit van aantrekkelijke binnensteden, en vaak ook de wijken eromheen, zoals Wittevrouwen in Utrecht. De rol van de auto is daar flink teruggedrongen, deels ten gunste van de fiets. Veel mensen vinden een dergelijke stedelijke omgeving prettig, niet alleen omdat veel potentiële bestemmingen op loop- en fietsafstand liggen, maar ook vanwege de leefomgeving in brede zin. Huizenprijzen zeggen wel wat, maar vertellen lang niet het hele verhaal. Hier ligt dus een belangrijke uitdaging. En ook al is dat lastig, het is van groot belang.