



## Besluitvorming over infrastructuur in de VS

**Auteur(s):**

Ubbels, B.  
Afdeling Ruimtelijke Economie, Vrije Universiteit Amsterdam.

**Verschenen in:**

ESB, 84e jaargang, nr. 4204, pagina 368, 14 mei 1999

**Rubriek:**

Beleid w ereldw ijd

**Trefwoord(en):**

verkeer, vervoer, infrastructuur

**Het economisch belang van goede infrastructuur wordt algemeen erkend, maar de besluitvorming over de aanleg ervan blijkt steeds maar weer niet eenvoudig. Het verloop van het besluitvormingsproces is grotendeels afhankelijk van institutionele structuren, en die verschillen per land. Er bestaat in Nederland ontevredenheid over de kwaliteit van de besluitvorming, en daarbij gaat het zowel om de snelheid (of, menen sommigen in het geval van de Nederlandse besluitvorming, de traagheid), als om de tevredenheid van de betrokkenen (die vaak vinden dat er met hun argumenten onvoldoende rekening wordt gehouden). Recent heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de besluitvorming van een aantal landen onder de loep genomen<sup>1</sup>. Vooral de praktijk in de Verenigde Staten trekt daarbij de aandacht.**

Opvallend in de VS is de belangrijke rol van de lagere overheden. Zij hebben de bevoegdheid een eigen 'infrastructuurbeleid' te voeren. Door het systeem wordt alle bestuurlijke lagen (dus niet alleen de federale) de mogelijkheid geboden om tegen voorstellen van hogerhand bezwaar te maken en eigen initiatieven te ontplooien. Hierdoor wordt de besluitvorming ook toegankelijker voor maatschappelijke groepen; hun inbreng wordt gestimuleerd. Inspraakprocedures, gekozen gezagsdragers en volksraadplegingen bieden al in de beginfase van de aanleg mogelijkheden voor het maken van bezwaar. De burger staat hierdoor centraler dan in bijvoorbeeld Nederland of Engeland. Als gevolg van de ruime mogelijkheden tot inspraak van 'lagere' overheden, is samenwerking tussen betrokkenen van begin af aan noodzaak om een project te realiseren. Dit krijgt onder andere vorm in samenwerkingsverbanden tussen overheden. Een voorbeeld van zo'n bestuurskundig netwerk is de San Fransisco Bay Area, waarin beleid op het gebied van verkeer en vervoer wordt afgestemd en vastgesteld.

Je zou dus verwachten dat de besluitvorming (nog) veel trager is dan in Nederland, maar het tegendeel blijkt het geval. De besluitvorming in de VS komt juist veel sneller tot stand. Bovendien is sprake van een redelijke mate van tevredenheid, voornamelijk omdat zowel private als publieke partijen betrokken worden bij het besluitvormingsproces. Het gaat hier echter, en dat is een deel van de verklaring, meestal om andere private partijen dan in Nederland. Denken we in Nederland bij 'inspraak' in de eerste plaats aan milieugroepen en bewoners-lobby's, in Amerika heeft de besluitvorming over infrastructuur een sterk financieel-economisch karakter, waarbij niet direct aandacht wordt geschonken aan milieu-effecten. De relevante criteria zijn de bedrijfseconomische. Door het belang van financiën worden private partijen veel sneller en vaker ingeschakeld bij de besluitvorming. Door de bundeling van publieke en private krachten in de VS wordt over het algemeen sterk nagedacht over creatieve financiële constructies. En met resultaat: reeds verschillende infrastructurele projecten zijn privaat gefinancierd.

De vraag is wat Nederland van deze Amerikaanse besluitvormingspraktijk kan leren. Ten eerste: dat het handig kan zijn in een vroeg stadium overleg te voeren met diverse belanghebbenden om zo sneller draagvlak te creëren. De lessen liggen echter meer op het financiële vlak. De financiële structuur van Nederland bevordert geen efficiënte besluitvorming. De centrale overheid beheert alle middelen en zorgt ervoor dat lagere overheden niet of nauwelijks eigen initiatieven kunnen ontplooien. Ze kunnen daarentegen wel plannen vertragen en dus ook uiteindelijke besluitvorming. Kortom: de centrale overheid betaalt, de regionale overheid bepaalt. De VS doet het wat dat betreft een stuk beter door de hogere overheid als adviserend en faciliterend te laten optreden en te vertrouwen op de lagere overheden die ook over financiële mogelijkheden beschikken. Een fraai voorbeeld is de San Fransisco Bay Area, die zorgt voor een actieve participatie van de (lagere) overheden in het gebied - dat overigens net zo groot als Nederland is. Provincies en gemeenten krijgen eigen fondsen toebedeeld. Er komen echter geen beslissingen tot stand zonder toestemming van alle actoren, en zo wordt een gemeenschappelijk afwegingskader ontwikkeld door intensieve samenspraak. Tot slot laat de Amerikaanse situatie zien dat grotere betrokkenheid van de private sector mogelijk is. Nieuwe infrastructuur wordt vaak privaat gepland en gefinancierd.

Dit laatste is nu juist wat de Nederlandse regering in toenemende mate tot stand wil en ook moet brengen. De belangrijkste les lijkt te zijn dat een meer bedrijfsmatige oriëntatie de snelheid van de besluitvorming ten goede komt. Het ligt dus voor de hand om deze oriëntatie ook in Nederland eindelijk eens op te pakken.

---

<sup>1</sup> *Internationale vergelijking besluitvorming infrastructuur*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 1998.