

Titel: Van generiek naar specifiek

Dit betoog is geschreven door: Marc Kaelani, Transport, infrastructuur en logistiek masterstudent aan de TU Delft

Aangezien dit betoog is geschreven naar aanleiding van de jongerenwedstrijd van het CVS, daarom heb ik besloten de stelling verder af te bakenen en me alleen te richten op de bevoegdheden van steden op het gebied van verkeers- en vervoersbeleid.

Iedere grote stad in Nederland ervaart specifieke problemen op het gebied van verkeer en vervoer. Denk hierbij aan de massa toeristen die rondstruinen in Amsterdam. De bussen vol met studenten onderweg naar de Uithof. En laten we niet beginnen over de trambaan over de Sebastiaansbrug in Delft.

Op dit moment voert een landelijk plan de boventoon in de vorm van Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Binnen de richtlijnen van het SVIR moet een gemeente haar lokale verkeers- en vervoersbeleid opstellen. Deze werkwijze is vastgesteld in 1998 onder de Planwet verkeer en vervoer. Bij het opstellen van deze wet werd met name nadruk gelegd op de complexiteit van het verkeer- en vervoersbeleid en de noodzaak tot afstemming tussen de verschillende bestuurslagen.

Tegenwoordig is de rol van de overheid veranderd en in plaats van generieke plannen zijn specifieke oplossingen gewenst. Daarom ben ik voor de stelling: 'Steden moeten meer bevoegdheden krijgen om hun eigen problemen op te lossen in plaats van meer landelijke sturing'. Met andere woorden het doorvoeren van meer decentralisatie op het gebied van verkeers en vervoerbeleid.

Het doorvoeren van meer decentralisatie heeft verscheidene voordelen.

Eerder genoemde voorbeelden laten zien dat de grote steden allemaal met verschillende problemen te maken hebben. Het is dan ook lastig om deze allemaal te vangen onder één landelijk plan, zoals nu gebeurt in het SVIR.

Daarnaast is de verhouding tussen de burger en de overheid veranderd, de burger eist meer ruimte om mee te beslissen. Decentralisatie biedt deze mogelijkheid. Een gemeenteraadslid is immers makkelijker te bereiken dan een tweede kamerlid.

Verder kan juist de kennis van de lokale burgers helpen bij het bedenken van passende oplossingen voor lokale problemen en zal het betrekken van burgers uiteindelijk leiden tot meer draagvlak voor een gekozen beleid. Ze hebben immers zelf mee mogen denken aan de oplossing en hierdoor de voor- en nadelen kunnen afwegen.

Ten slotte kan decentralisatie helpen bij het integreren van verschillende visies. In tegenstelling tot de nationale overheid, zitten in decentrale overheden de verschillende disciplines vaak in één gebouw. Hierdoor is het makkelijker om de oplossingen vanuit verschillende beleidsterreinen integraal aan te pakken.

Een voorbeeld van decentralisatie binnen verkeer en vervoer, is de Wet Brede Doeluitkering (BDU), geïntroduceerd in 2005. Deze wet verlegt de verantwoordelijkheid voor de besteding van gelden naar de decentrale overheid, zodat keuzes gemaakt kunnen worden op het niveau waar ze zich voordoen. Door deze wet hebben provincies en gemeenten meer keuzevrijheid in de verdeling van middelen.

Zo werd er voor de invoering van de BDU vanuit het Rijk per deelonderwerp geld verstrekt. Binnen de BDU zijn de geldstromen gebundeld en kunnen de gemeenten dus zelf hun keuzes maken. Uit de wetsevaluatie van PWC uit 2009, blijkt dat de wet BDU heeft geleid tot meer integrale afweging van maatregelen op bestuurlijk niveau, meer maatwerkoplossingen en meer mogelijkheid voor de burgers om invloed uit te oefenen.

Een tegenargument dat genoemd wordt bij decentralisatie is dat er minder overzicht is in de kosten en de behaalde resultaten. Omdat iedere stad zijn geld immers anders wilt uitgeven, is het lastig om te bepalen of het geld goed wordt ingezet. Dit hoeft echter geen probleem te vormen mits het ministerie gestandaardiseerde indicatoren en databronnen instelt, om de verschillende gemeenten te kunnen blijven controleren. Dat is iets wat op dit moment nog mist. Hierdoor zou het ministerie de kosten en resultaten van verschillende gemeenten makkelijk met elkaar kunnen vergelijken en waar nodig kunnen ingrijpen. Dit zou betekenen dat het ministerie in plaats van een sturende rol een meer controlerende rol zou aannemen. Iets wat goed past binnen het actieprogramma "Andere Overheid".

Decentralisatie zal niet op magische wijze de brug in Delft verstevigen of de straten van Amsterdam vergroten voor alle toeristen en bewoners. Toch zal het ertoe lijden dat de steden zelf hun keuzes kunnen maken en de problemen daarom beter aan kunnen pakken. Daarnaast zou meer landelijke sturing linea recta tegenover de huidige trend staan van de "Andere Overheid". Meer landelijke sturing is daarom geen goed plan.