

VRIJE TRIBUNE :

Genoeg tijd verloren!

Over de pijnlijke investeringsinertie en de liberale oplossingen daarvoor

Investeringsprojecten, klein en groot, lopen steeds meer vast in een ingewikkeld kluwen van regels, inspraak en rechtspraak. Voor we met een beschuldigend vingertje naar anderen wijzen moeten we eerst voor eigen (Vlaamse) deur vegen. En grondig. Want veel van die vertraging en eindeloze procedures zijn het gevolg van de eigen Vlaamse regelgeving. Wie zei ooit dat wat we zelf doen, we beter doen? Toch niet als het over maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten gaat. Investeerders die in Vlaanderen inspraak en rechtspraak overleven verdienen een medaille voor moed en volharding.

Wallonië onttroont Vlaanderen.

De toestand is ronduit dramatisch. En wees gerust, dan hebben we het niet eens over de Lange Wapper.

Laten we even scherp stellen op de wegendossiers. In 2001 werden 25 missing links uit het Mobiliteitsrapport voor Vlaanderen geselecteerd. Amper 2, u lees het goed, werden effectief gerealiseerd. Enkele andere staan in de steigers. De ambitie van minister Crevits is om tegen 2014 de teller op 12 te krijgen. Op 13 jaar tijd halen we dus nog niet eens de helft. Te weinig en te laat. En zoals vaak met cijfers schuilt ook achter deze trieste statistiek een dagdagelijkse verkeersellende met bijhorende economische en ecologische schade

De nestors van de Vlaamse Processie zijn de noordelijke ontsluiting van Zaventem, de N31 Brugge - Zeebrugge, de sluiting van de R4 Zuid, de AX Havenrandweg Zeebrugge, de Noord - Zuid Limburg en de Kempen, de ring rond Ronse, de N44 Aalter-Maldegem, de N49 Westkapelle-Zelzate en uiteraard de nieuwe Scheldeoeververbinding.

Vlaanderen ambieert een logistieke draaischijf te zijn. We stonden jarenlang op één. Uit de recente studie van Cushman en Wakefield blijkt nu dat we ons van de eerste plaats hebben laten wegdrummen doorWallonië en Nord-Pas-de-Calais staat ook te drummen.

Het resultaat van dit immobilisme is dus een infrastructurele achterstand die onze welvaart bedreigt. De economische kost is groot. Uitstel van investeringen zorgt rechtstreeks voor minder groei en werkgelegenheid. Bovendien kunnen projecten de Vlaamse belastingsbetaler gemakkelijk dubbel zoveel kosten naarmate de uitvoering uitblijft.

Nederland gidsland?

Iedereen voelt aan dat zonder een fundamentele hervorming de intentie van de Vlaamse regering om een investeringsregering te zijn een vrome wens zal blijven. Minister van Openbare Werken en Mobiliteit Crevits, belooft tijdens de bespreking van haar beleidsbrief de mogelijkheid van een nieuw infrastructuurdecreet te onderzoeken. Eerder deed minister - president Kris Peeters al zijn beklag over de "vadsigheid van Vlaanderen". Daarom werd in de schoot van het Vlaams parlement een nieuwe commissie voor de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten opgericht.

Vlaanderen is niet de enige regio die met een infrastructuurblokkade worstelt. Onze noorderburen bogen zich over dezelfde problematiek binnen de commissie Elverding. Dit leidde tot wetwijziging op basis waarvan de Nederlanders hopen de procedures tot de helft van de tijd in te korten. De conclusies zijn ook voor ons leerrijk maar we moeten ambitieuzer durven zijn.

Teveel baasjes, te weinig partner.

Teveel overheidsdiensten komen in private en publieke investeringsdossiers tussen. Daarenboven komen die diensten vaak uit verschillende bestuursniveaus waardoor bevoegdheden concurrerend worden uitgeoefend. Baasje boven baasje boven baasje. Voor een investeerder een echte nachtmerrie.

Doormiddel van een interne staats hervorming moet het aantal bevoegde bestuurslagen in elk dossier teruggedrongen worden tot maximaal twee. De tussenkomende diensten moeten hun adviezen ook synchroniseren tot één enkel advies. De overheid moet meer dan ooit meedenken met investeerders. We pleiten dan ook voor het uitwerken van een zogenaamde 'partnertoets' voor elke overheidsinstantie die zich over investeringsdossiers moet buigen.

Om maatschappelijk belangrijke investeringen uit het moeras te halen is echter een decreet nodig dat de procedure inkort tot maximaal 30 maanden. Het komt aan het Vlaams Parlement toe de projecten te definiëren die van Vlaams strategisch belang zijn. Na deze beslissing volgt per project een verkenningfase. In deze fase worden de effecten op economie, milieu, ruimte en mobiliteit van alle alternatieven uitvoerig en grondig afgewogen met alle betrokken partners. Na 18 maanden wordt de verkenning afgesloten. Als hoogste vertegenwoordiger van het volk wikt en beschikt het parlement over alle inspraak en tegenspraak die uit de verkenning is gekomen en neemt zij een voorkeursbesluit. Daarmee zet het Parlement ook een punt achter alle inspraakprocedures en start zij de planuitvoering waarbij één alternatief binnen de 12 maand volledig wordt uitgewerkt. En laten we stoppen met madame Blanche te spelen en geen oplossingen zoeken voor problemen die zich misschien nooit zullen stellen. Flexibiliteit moet in deze fase zorgen voor kwaliteitsvollere en soepelere realisatie. Gedetailleerde berekeningen en ramingen worden waar mogelijk vervangen door onzekerheidsmarges en bandbreedtes. Na de ingebruikname kan dan bijgestuurd worden voor zoveel als nodig.

Tenslotte moet hét heikele punt van de rechtsmiddelen aangepakt worden. Teveel en te gemakkelijk worden de rechtbanken gevat voor procedures die leiden tot lange onzekerheid en bijhorende vertraging. We pleiten dan ook voor een versnelling van afhandeling waarbij termijnen worden ingekort. Maar zoals gezegd. Laten we eerst de regels vereenvoudigen en als overheid leren meedenken met de investeerders ongeacht of dit nu bedrijven of gemeentebesturen zijn.

Sas van Rouveroj
Marino Keulen
Annick De Ridder
Leden Parlementaire commissie Mobiliteit en Openbare Werken
Vlaamse Volksvertegenwoordigers Open VLD