

Vlaanderen een logistieke draaischijf? Vergeet het. Wallonië heeft Vlaanderen van de eerste plaats verdrongen. Het immobilisme in grote investeringsprojecten, een gevolg van Vlaamse regelgeving, is daar niet vreemd aan. De achterstand in onze infrastructuur bedreigt onze welvaart.

Investeerders die in Vlaanderen inspraak en rechtspraak overleven, verdienen een medaille voor moed en volharding.

Kleine en grote investeringsprojecten lopen steeds meer vast in een kluwen van regels, inspraak en rechtspraak. Maar voor we met een beschuldigende vinger naar anderen wijzen, moeten we eerst voor eigen (Vlaamse) deur vegen. En grondig. Want veel van die vertragingen en eindeloze procedures zijn het gevolg van Vlaamse regelgeving. Wie zei ooit dat wat we zelf doen, 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. De toestand is ronduit dramatisch. En 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 twee - u leest het goed - werden effectief gerealiseerd. Enkele andere staan in de steigers. Het is de ambitie van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits (CD&V) om de teller op twaalf te krijgen tegen 2014. In 13 jaar halen we dus niet eens de helft. Te weinig en te laat. En zoals vaak met cijfers schuilt ook achter deze trieste statistiek dagelijkse verkeersellende met bijbehorende economische en ecologische schade.

Nestors

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. Jarenlang stonden we op één. Maar uit de recente studie van Cushman en Wakefield blijkt nu dat we ons van de eerste plaats hebben laten wegduwen door Wallonië. En ook Nord-Pas-de-Calais staat te dringen. Het resultaat van dat immobilisme is dus een infrastructurele achterstand die onze welvaart bedreigt. De economische kosten zijn groot. Uitstel van investeringen leidt rechtstreeks tot minder groei en werkgelegenheid. Bovendien kunnen projecten de Vlaamse belastingbetaler gemakkelijk dubbel zoveel kosten naarmate de uitvoering uitblijft.

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 Crevits belooft tijdens de bespreking van haar beleidsbrief de mogelijkheid een nieuw infrastructuurdecreet te onderzoeken. Eerder deed Vlaams minister-president Kris Peeters (CD&V) 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 in de commissie-Elverding. Dat leidde tot een wetswijziging 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 te zijn.

Te veel 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.

Een interne staats hervorming moet het aantal bevoegde bestuurslagen in elk dossier terugdringen tot maximaal twee. De tussenkomende diensten moeten hun adviezen ook synchroniseren tot één advies. De overheid moet meer dan ooit meedenken met investeerders. We pleiten voor het uitwerken van een '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 dertig maanden. Het komt aan het Vlaams Parlement toe de projecten te definiëren die van Vlaams strategisch belang zijn. Na die beslissing volgt per project een verkenningfase. In die 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 twaalf maand volledig wordt uitgewerkt.

Madame Blanche

En laten we stoppen met madame Blanche te spelen, en geen oplossingen zoeken voor problemen die zich misschien nooit voordoen. 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 worden bijgestuurd voor zoveel als nodig.

Ten slotte moet hét heikele punt van de rechtsmiddelen worden aangepakt. Te veel en te gemakkelijk worden de rechtbanken gevat voor procedures die leiden tot lange onzekerheid en bijbehorende vertraging. We pleiten dan ook voor een versnelling van afhandeling, waarbij termijnen worden ingekort.

Maar laten we eerst de regels vereenvoudigen en als overheid leren meedenken met de investeerders, ongeacht of dat nu bedrijven of gemeentebesturen zijn.

Sas Van Rouveroij, Annick De Ridder en Marino Keulen.

Vlaams Parlementsleden voor de Open VLD en leden van de Parlementaire commissie Mobiliteit en Openbare Werken.