

Deregulering Bedrijfsleven en Balkenende dromen over verande

Bedrijfsleven maant politiek tot keuzes

Besluitvorming moet sneller, zo werd gisteren betoogd op een congres van VNO-NCW. Een kathedraal bouwen kostte minder tijd dan een snelweg nu, aldus de werkgeversvoorzitter.

Door onze redacteur
MICHÈLE DE WAARD

DEN HAAG, 8 FEBR. Nederland is het eerste afvalloze land ter wereld geworden. Er rijden supersnelle magneettreinen tussen de vier grote steden. Twee universiteiten zijn doorgedrongen tot de toptien van de wereld. Het aantal ministeries is gehalveerd. Het fornuis brandt met biogas. En de Balkenendenorm voor topinkomens bij de overheid werkt, maar dan als wettelijk minimumloon voor politici.

Zo ziet Nederland er in 2020 uit, als het aan de topman van Shell ligt, de voorzitter van de Sociaal-Economische Raad (SER), de baas van de werkgeversverenigingen en de minister-president. Het jaarcongres van de ondernemersorganisatie VNO-NCW, gisteren in de overvolle Grote Kerk in Den Haag, ging over de toekomst van Nederland en de economie.

„Nederland kan er zo uitzien”, zei Bernard Wientjes, voorzitter van VNO-NCW, „maar dan moet er wel wat gebeuren. Hoe kan het dat ondernemers in de hevige concurrentieslag met nieuwe, sterke spelers in de wereld steeds sneller moeten beslissen en de overheid steeds meer tijd nodig heeft voor besluitvorming, vroeg hij zich af. „Projecten als de A4 hebben een langere bouwtijd nodig dan de kathedraal in de Middeleeuwen”, aldus Wientjes, die doelde op de aanleg van de A4 Midden-Delf-

land, die milieugroepen al jaren succesvol weten te vertragen.

Liefst twaalf jaar geleden werd het tracé voor de HSL-Zuid en de Betuwelijn vastgelegd, viel Jeroen van der Veer, bestuursvoorzitter van Shell, hem bij. Na vijf jaar debat over het nut van een tweede Maasvlakte, is er nog geen kruiswaggen zand verplaatst. Hij wees erop dat tien jaar terug een kosten-batenanalyse over de Maasvlakte II werd geschreven met de prognose, dat de Rotterdamse haven in 2020 tussen de 11 en 16,4 miljoen containers zou behandelen. Wat bleek? Het Rotterdamse Havenbedrijf gaf al in december een juichend persbericht uit waaruit waarin stond dat in 2007 10,8 mil-

Laagste raming voor 2020 is nu al gehaald

Jeroen van der Veer

joen containers in de haven waren behandeld. „De laagste raming voor 2020 is dus nu al gehaald, dertien jaar eerder dan de voorspellingen zeiden.”

Het potentieel om verder te groeien is volgens de Shell-topman dus wel aanwezig. Maar wil Nederland een vernieuwende economie worden, dan moet de besluitvorming volgens Van der Veer worden vlot getrokken. Want allerlei urgente vraagstukken vereisen oplossingen. Dat geldt zeker voor energie. Van der Veer had enkele „ongemakkelijke waarheden”. Het tijdperk van *easy oil and gas*, relatief makkelijk en goedkoop winbare reserves, loopt op zijn eind. Tegelijkertijd zal de vraag naar energie verdubbelen (2030) omdat de wereldbevolking

snel groeit. Willen alternatieve energiebronnen, zoals moeilijk toegankelijke velden in de diepe oceanen, ontwikkeld worden, dan is meer kennis en geld nodig. Dat vereist keuzes en beslissingen. „De gasvelden in Groningen raken leeg, het klimaat verandert en de CO₂-uitstoot moet sterk worden gereduceerd. Alternatieve energie kan goedkoper worden, maar dan moeten wel keuzes gemaakt worden”, aldus Van der Veer.

De kritische opmerkingen van de ondernemers waren bij premier Jan Peter Balkenende niet aan dovemansoren gericht. „Wij zijn doorgeschoten in onze procedures”, beaamde hij. Wil Nederland in 2020 bij de meest dynamische en concurrerende landen ter wereld horen, dan is daadkrachtige besluitvorming en tempo nodig. Hij wees op het belang van een innovatieve en groene mentaliteit en op het belang van minimaal energiegebruik in nieuwe kantoren. „Als dat in de tuinbouw kan met duurzame kassen, moet het toch ook in de zakelijke dienstverlening kunnen”, aldus Balkenende.

Net als SER-voorzitter Alexander Rinnooy Kan onderstreepte de premier de investering in voldoende goedgekwalificeerde mensen. Anders valt de basis onder de groei weg. Dan is volgens de SER-voorzitter wel een radicale vernieuwing van het onderwijs nodig. „Dat is nu een van de zwakste dimensies.”

Hier ziet Rinnooy Kan een belangrijke taak voor ondernemers weggelegd. „U moet massaal bereid zijn om stageplaatsen beschikbaar te stellen”, hield hij de honderden ondernemers in de zaal voor. „En ik nodig u uit in de collegezalen te verschijnen zodat studenten weten waar het bedrijfsleven behoefte aan heeft.”

‘Het moet sneller’

Premier Balkenende vindt dat de procedures in Nederland te ver zijn doorgeschoten.

Waarom vindt u dat?

„We willen zorgvuldig beslissen en houden met alles rekening: milieu-eisen, inspraakprocedures, infrastructurele eisen. Maar alles is nu zo complex geworden dat de zaak soms volledig stil komt te staan. Één man kan hele procedures tegenhouden. Dat gaat ten koste van onze toekomst.”

Rekent u het zichzelf ook aan?

„Nee, moet u eens kijken wat er de afgelopen jaren is gebeurd. In Europa hoort Nederland bij de landen die het voortouw hebben genomen bij het terugdringen van administratieve lasten. Minister Eurlings wil eindelijk de knoop doorhakken over de verlenging van de A4. We letten op de ergernissen in het bedrijfsleven. Het zijn aanzetten, maar het is niet genoeg. De commissie-Elverding is aan het werk om de oorzaken van de stroperige besluitvorming te onderzoeken. Het moet gewoon sneller in Nederland.”

Hoe zien uw onconventionele methoden eruit?

„Neem het gebruik van vluchtstroken om verkeer te laten doorstromen. Of die ene ruimtevergunning die oud-minister Dekker van VROM heeft ontwikkeld. Daardoor heb je nu één vergunning nodig in plaats van vroeger 15 of 16 vergunningen. Het kan anders. De wereld om ons heen verandert geweldig snel. Concurrentie uit China, India, de Golfstaten, de VS. Nederland kan geweldig veel. Maar als wij de zaak laten opgaan in stroperigheid, komen we onszelf tegen.”

De speech van Balkenende staat op nrc.nl/opinie

ing – de een wijt de starheid aan politici, de ander aan procedures

NRC 08-02-08

Commissie hier, commissie daar

Nederland is te ver doorgesloten in de procedures, vindt de premier. Is dat volgens deskundigen ook zo of wordt de werkelijkheid versimpeld?

Door onze redacteurs
**HERMAN STAAL en
JEROEN WESTER**

DEN HAAG, 8 FEBR. In de negentiende eeuw lag de spoorlijn tussen Amsterdam en Arnhem er in negen jaar tijd; van de eerste tekening tot het moment dat de eerste trein er overheen reed. „Buitengewoon snel. Maar willen we dat wel nog een keer”, vraagt bestuurskundige Roel in 't Veld zich af, naar aanleiding van opmerkingen van premier Balkenende dat ingewikkelde procedures Nederland hinderen bij groei en vooruitgang. In 't Veld: „Een streep door het landschap trekken in 1850 is heel wat anders dan een streep door het landschap van nu. En zijn er eigenlijk nu nog wel goede voorstellen voor infrastructurele projecten?”

Premier Balkenende vindt dat het tijd wordt „onconventionele methoden om Nederland weer in beweging te krijgen”. Het klonk als een hartekreet. Op het congres van werkgeversorganisatie VNO-NCW zei de premier gisteren dat het bij infrastructurele projecten ontbreekt aan daadkrachtige besluitvorming en tempo.

Bij de top van het bedrijfsleven vond Balkenende een gewillig oor. „De wegen des polders zijn drassig, vol met kuilen en kronkelingen.” En: „We zijn doorgesloten in onze procedures. Procedures zijn instrumenten geworden ten dienste van handhaving van de status quo.”

Staat Nederland stil door ingewikkelde regels en ellenlange procedures? Kunnen wegen en spoorlijnen nog wel worden aangelegd, of vliegvelden uitgebreid? Roel in

't Veld: „De procedures zijn er juist om de status quo te beschermen. Als je de status quo waardeert is dat juist helemaal niet erg.”

Dick Lubach, hoogleraar bouwrecht in Groningen, meent dat de vertraging die vaak optreedt niet zozeer komt door verstikkende regelgeving, maar door overheden die slecht samenwerken. „We moeten ons realiseren dat bestuurlijke problemen een grote rol spelen. Het is de Nederlandse cultuur dat provincies en gemeenten zich niet laten commanderen door het rijk. Bij ons is een goede samenwerking tussen die overheden vereist. In Frankrijk is het heel anders. Als Parijs beslist dat er een TGV komt, zijn er geen gemeenten of provincies die zeggen dat dat niet gebeurt.”

Volgens Friso de Zeeuw, hoogleraar gebiedsontwikkeling in Delft, zijn de procedures wel degelijk doorgesloten. Hij ontwaart een nauwelijks te stoppen procedure-

zelf zal moeten zijn die de verstar- ring doorbreekt. „Integraal denken is nodig, in plaats van alle monomane types die deelproblemen proberen op te lossen.”

Hoogleraar bestuurskunde Ernst ten Heuvelhof van de TU Delft zegt dat snellere en eenvoudigere juridische procedures weinig soelaas meer bieden. Er is op dat vlak al veel gebeurd. Bezwaren milieuprocedures zijn al vaak in de tijd parallel geschakeld. „Er is hier best nog wat te winnen hoor, maar dan praat je over weken, of op zijn hoogst een paar maanden.” Hij ziet het grootste probleem in hoe beslissingen tot stand komen. „Een commissie hier, een commissie daar, nog een onderzoekje, een interbestuurlijke werkgroep, enzovoort. Het duurt meestal jaren voordat het echte besluit is genomen. Je moet dat veel strakker managen. Dan is er veel tijd te winnen.”

Onze regels zullen altijd plaats moeten bieden aan een zorgvuldige belangenafweging

Dick Lubach, hoogleraar bouwrecht

machine, omdat de samenleving geen risico's meer accepteert. „Eerst is er een ramp of incident. Pech moet weg, dus worden daar oplossingen voor gezocht. Ieder incident zet een keten van regels en normstellingen in gang. Dat mechanisme resulteert in een stortvloed aan normeringen.”

De Zeeuw zegt dat hij vergeefs waarschuwde voor problemen met fijnstof, waardoor veel bouwprojecten in Nederland onmogelijk zijn geworden. „Het is autistisch gedrag van technocraten. Dit is een soort samenzwering van politici, ambtenaren en maatschappelijke groeperingen die normen blijven produceren. Er bestaat geen effectieve tegenmacht die deze spiraal weet te doorbreken.” De Zeeuw meent dat het de politiek

Maar Lubach waarschuwt voor simplificering van de werkelijkheid. „Uiteraard moet je af van onzinnige procedures, maar als je een weg wilt aanleggen in een dichtbevolkt gebied is dat per definitie een ingewikkeld probleem. Dan gaat het om een complexe afweging van belangen en belangentegstellingen. Onze regels zullen altijd plaats moeten bieden aan een zorgvuldige belangenafweging.”

Roel in 't Veld vindt dat overheden veel meer in co-productie met bedrijven of andere private partijen goede voorstellen zouden moeten ontwikkelen. „Deze zouden dan meteen ook veel meer overredingskracht hebben.” Dat de aanbestedingsregels vroege samenwerking tussen bedrijven en overheden in de weg zou staan, gelooft

hij niet. „En anders kun je die regels aanpassen.” Bij een groot project moet de overheid volgens hem ook meer doen om de nadelen te compenseren. Dus bij een snelweg moet ruimhartig worden geïnvesteerd in geluidschermen, of het uitkopen van omwonenden. Dat voorkomt ook vertraging. „Infrastructuur wordt aangelegd omdat het voor economische groei zorgt. Dat moet opwegen tegen de kosten. Dan moet je ook nuchterder met benadeelden omgaan. Die moet je compenseren tot ze tevreden zijn. Mensen mobiliseren anders hun hindermacht.”

Vorige zomer zorgde een besluit van de Raad van State om de verbreding van de A4 bij Leiderdorp voorlopig niet toe staan voor „verbijstering” bij VNO-NCW. Politici noemden het besluit „een ramp”. Er was onvoldoende onderzoek gedaan naar het effect van de extra rijbanen. Dan kun je wel de procedures de schuld geven, maar de overheid had gewoon haar huiswerk niet goed gedaan, menen de meeste deskundigen.

Milieudefensie was één van de partijen die zich bij de Raad van State tegen de verbreding van de A4 verzette – met succes dus. Adjunct-directeur Kees Kodde van Milieudefensie vindt dat Balkenende het probleem verkeerd benadert. „Wij vinden het ook niet goed dat er projecten vertraagd worden door vormfouten. Maar wel als ze in strijd zijn met milieuwetgeving of gezondheidswetgeving. Als zo iets gebeurt dan gaat de overheid zich in allerlei bochten wringen om onder de regels uit te komen. Dan wordt er aan allerlei rekenmodellen gesleuteld. Dat zie je bijvoorbeeld met de geluidsoverlast door Schiphol. Dat getruuk botst dan op de Raad van State.” Kodde is bevreesd dat aan de rechtsbescherming van omwonenden of milieuorganisaties wordt getornd. „Dat zie je aan opmerkingen van minister Eurlings, of VVD'er Paul de Krom. En nu weer Balkenende.”