



# VLAAMS PARLEMENT

---

ZITTING 1995-1996

OPENBARE COMMISSIEVERGADERING

---

## HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN  
EN VERVOER

VERGADERING VAN DONDERDAG 14 MAART 1996

Interpellatie van de heer Ludo Sannen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de doortocht van de N74 in Houthalen-Helchteren

Interpellatie van de heer Carl Decaluwé tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de uitbetaling van verwijlinteressen bij de administraties Waterwegen en Zeewezen en Wegen  
Met redenen omklede motie

**VOORZITTER : De heer Jaak Gabriels**

– *De vergadering wordt geopend om 14.08 uur.*

**Interpellatie van de heer Ludo Sannen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de doortocht van de N74 in Houthalen-Helchteren**

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van de heer Sannen tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening over de doortocht van de N74 in Houthalen-Helchteren.

De heer Sannen heeft het woord.

**De heer Ludo Sannen :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, sinds jaar en dag wordt de Noord-Zuidverbinding door de overheid gepropageerd als het middel bij uitstek om de mobiliteitsproblemen op de as Eindhoven-Hasselt op te lossen. Deze verbinding is echter veel meer dan een antwoord op een mobiliteitsprobleem. Het is een voorbeeld van de wijze waarop de overheid omgaat met de relatie tussen economie en ecologie. De Noord-Zuidverbinding is een sprekend voorbeeld van het gebrek aan visie, aan politieke moed. Nooit werd er een grondige afweging gemaakt in relatie tot de draagkracht van natuur en milieu in de regio. Toch komt de Noord-Zuidverbinding op sluiswijze tot stand, stukje bij beetje.

De aanleg van de Noord-Zuidverbinding staat echter haaks op het milieubeleid dat voor het eerst vorm kreeg op het einde van de jaren '80. Het Vlaamse milieubeleid dat in het Mina-plan wordt voorgesteld, bleef in de praktijk dode letter wat het beperken van de uitstoot van uitlaatgassen betreft. De resultaten zijn ernaar : de jaarlijkse reducties van kooldioxide en stikstofoxides, die in het Mina-plan werden vooropgesteld, werden niet gehaald. De smog, waarmee we tijdens de warme zomerdagen krijgen af te rekenen, neemt van jaar tot jaar dramatischer vormen aan. Het stijgende aantal gevallen van astma en kankers is voor een aantoonbaar deel te wijten aan de uit-

stoot van kankerverwekkende koolwaterstoffen, vooral bij dieselmotoren, en een toename van de gehalten van benzeen in ongelode benzine.

Het draagvermogen van ons leefmilieu wordt door het alsmat toenemende autoverkeer fors op de proef gesteld. Dit is dan ook de belangrijkste reden waarom we moeten afstappen van het naadloos inspelen op verdere groeiscenario's van automobiliteit. Erop inspelen betekent enkel dat het verkeersaanbod wordt uitgespreid over steeds grotere oppervlakken, in een poging de mobiliteitsdruk te reduceren. Het trekt echter integendeel juist nieuwe automobiliteit aan.

Agalev meent dat de pauze in het N74-project, door u ingelast in uw hoedanigheid als minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening en Verkeer precies moet worden benut om alternatieven uit te werken. We hebben echter sterk de indruk dat de onderbreking hoofdzakelijk bedoeld is om een Europees statuut en Europese gelden voor de verdere aanleg van het traject in de wacht te slepen. In Nederland wordt deze weg immers aangevoerd als een interessante transeuropese verbinding voor Nederlandse vrachtwagens. Op die manier wordt deze verbinding, zoals men dat vorige week op een persconferentie formuleerde, een weg door Limburg maar zeker niet voor Limburg. Tegen deze transeuropese netwerken, die jammer genoeg vooral op het wegverkeer gefixeerd zijn, wordt deze maand actie gevoerd over heel Europa door natuur- en milieuverenigingen. De filosofie van transeuropese netwerken moet er integendeel eerder op gericht zijn om spoor-, weg-, en waterinfrastructuur op elkaar af te stemmen en overstappen tussen de verschillende modi mogelijk te maken.

Agalev meent dat het hoog tijd is om de problemen grondig aan te pakken. Dit houdt in dat de overheid alternatieve vervoersscenario's moet ontwikkelen, gebaseerd op drie peilers : het terugdringen van de automobiliteit, het bevorderen van het openbaar vervoer en het uitwerken van een multimodaal model voor het goederenvervoer. De Noord-Zuidverbinding, zoals die momenteel wordt

## Sannen

verwezenlijkt, staat echter haaks op deze uitgangspunten : ze zal in de eerste plaats immers de automobilité doen toenemen in de plaats van afnemen.

Het terugdringen van de automobilité is, zoals ik daarnet stelde, dus noodzakelijk om de uitstoot van uitlaatgasen en de produktie van afvalstoffen die gepaard gaan met het gebruik van auto's in evenwicht te brengen met de draagkracht van ons milieu. Een meer stringente ruimtelijke ordening met een absoluut bouwverbod in open ruimte, met inbreiding van stedelijke kernen – spijtig genoeg staat de beslissing van Fenix zoals ik in het verleden al heb aangetoond haaks hierop – met het opvangen van pendelverkeer door een goed uitgebouwd openbaar vervoer, met het aanmoedigen van carpooling en het opzetten van bedrijfsvervoerplannen ; dergelijke maatregelen zijn noodzakelijk om het gestelde doel te bereiken.

We stellen vast dat het goederenvervoer over de weg echter nog steeds in stijgende lijn verloopt. Het just-in-time-beleid, dat nog steeds de regel is in de meeste bedrijven, is echter aan herziening toe. Dit beleid heeft de voorbije jaren immers geleid tot een inzet van meer en kleinere vrachtwagens en een sterkere terugloop van de andere vervoersmiddelen namelijk het spoor- en waterverkeer. Het is interessant om hier nog eens de cijfers aan te halen waarop ook vorige week al werd gewezen : tussen 1980 en 1988 is het vervoerde tonnage met slechts 3 percent toegenomen. Het globale verkeersvolume, uitgedrukt in ton per kilometer, nam met 16 percent toe, maar het verkeersvolume op de weg met 30 percent. Dat toont duidelijk aan hoe er bij het vrachtvervoer een omschakeling plaatsvond van spoor en water naar de weg.

Wat de problematiek van de Noord-Zuidverbinding betreft, zou u integendeel het openbaar vervoer moeten bevorderen, in plaats van te denken aan een nieuwe omleidingsweg. Tot op heden werd er echter geen enkele grondige overheidsstudie uitgevoerd met het oog op het verder ontwikkelen van dit openbaar vervoer tussen Midden- en Noord-Limburg. Hoog tijd dus om de bestaande spoorlijn tussen Hasselt en Neerpelt te herwaarderen. Agalev wil trouwens opnieuw de aandacht vestigen op ideeën die eerder al werden gelanceerd, niet door ons, maar die bijvoorbeeld wel terug zijn te vinden in de heel interessante studie Ruimte voor Limburg. Een voorbeeld dat in dat verband werd aangehaald, was namelijk de ontwikkeling van een sneltram tussen Hasselt en Noord-Limburg met een hoge frequentie en aansluitmogelijkheden op dwarsroutes die worden verzekerd door busdiensten. Misschien is dit niet de juiste oplossing, maar ik wil vooral pleiten voor een groot persoonlijk, tender- en bestemmingsvervoer en voor het uitvoeren van een degelijke studie over openbaar vervoer op deze as, die tot op heden nog niet heeft plaatsgevonden.

Het verkeer terugdringen kan dus enkel via een multimodaal model. Op die manier kan men ook het goederen-transport terugdringen. Het uitzetten van deze omleidingsweg zal dit doen toenemen. De toenemende files en de verplichting in Zwitserland om doorgaand goederen-transport per trein te vervoeren, heeft de voorbije jaren ook in Limburg aanleiding gegeven tot een zekere dynamiek. Ik denk hierbij aan het Hermes-project. De ontwikkeling van deze omleidingsweg gaat nochtans de andere richting uit.

Men verklaart soms dat deze Noord-Zuidverbinding een bijkomende tewerkstelling zal genereren. Het voltooiën van de verbinding zou de werkgelegenheid in de regio ten goede komen. Agalev denkt dat dit niet het geval zal zijn, maar dat de kans op afname van tewerkstelling integendeel nog zou kunnen vergroten, omwille van het zogenaamde zuigeffect. Hoe groter de mobiliteit, hoe sneller mensen bijvoorbeeld verder uit de buurt gaan werken. Een interessant gegeven dat vorige week door de BBL geformuleerd werd is ook het volgende : verbeterde transportverbindingen over de weg kunnen aanleiding geven tot de uitstoot van werkgelegenheid omdat op die manier de zogeheten ontsloten regio's eerder verzwakt zullen worden. Men kan immers gemakkelijker en goedkoper vanuit een bepaald centrum een veel groter gebied bereiken en bestrijken. Er dreigt dus eerder een centralisatie van produktie- en distributie-activiteiten te ontstaan, waardoor schaalvergroting wordt gerealiseerd, dewelke op zich meer kapitaalintensieve investering in automatisering toelaat. Hierdoor zal er dus eerder een uitstoten van tewerkstelling zijn dan het aantrekken van nieuwe tewerkstelling. In mijn buurt is Nike hier een uitstekend voorbeeld van : lokaal realiseert het wel een zekere tewerkstelling, maar door het feit dat men daar een dermate groot distributiecentrum heeft neergezet voor heel Europa en men dus een vlotte mobiliteit creëert, ondersteunt men alleen maar de filosofie dat nieuwe, vlotte mobiliteit niet zonder meer tewerkstelling genereert. In dit verband wil ik ook verwijzen naar de Maaskant. Dit is één van de best ontsloten gebieden in Limburg. Nochtans is het de streek met de hoogste werkloosheidsgraad. Een ontsloten gebied garandeert dus niet sowieso tewerkstelling.

Over dit aspect is er tot op heden geen degelijk studie-werk verricht, ook niet in het kader van de Noord-Zuidverbinding. Deze omleidingsweg in Houthalen is dus niet nodig. Agalev blijft van oordeel dat men veel beter de aandacht kan richten op de huidige doorgang. Deze omleidingsweg zou trouwens nieuwe open ruimten aansnijden.

– *De heer Leonard Quintelier treedt als voorzitter op.*

Omwille van het feit dat u bevoegd bent voor zowel Verkeer als voor Openbare werken hebt u als minister precies de mogelijkheid om hier een multimodaal transport-

## Sannen

model, zeker wat personenvervoer betreft, te ontwikkelen. Tot op heden blijkt trouwens dat het gemiddelde aantal inzittenden per wagen in het aldaar voorbijgaande verkeer 1,54 bedraagt. Wat dat betreft, denk ik dus dat daar, door allerlei initiatieven, de mobiliteitsdruk kan afnemen.

Agalev stelt dus vast dat het geplande tracé van de omleiding niet van die aard is om de veiligheid te verhogen in vergelijking met de bestaande doortocht. De hoge ongevalscore, bijvoorbeeld, op het traject tussen Hasselt en de E313 toont precies aan dat brede omleidingswegen meestal de gevaarlijkste zijn met de zwaarste ongevallen. De geluidshinder en de luchtverontreiniging worden door een bijkomende omleidingsweg trouwens niet beperkt, maar integendeel verder verspreid over de gemeenten en de woonwijken. De aanleg van een omleidingsweg levert dus geen milieuwinst op, maar wel een aanzienlijke meerkost ten opzichte van het verbeteren van de bestaande doortocht. Agalev verzet zich dan ook tegen de aanleg van deze omleiding van Houthalen-Helchteren. De verkeerssituatie op de Noord-Zuidas in Houthalen en Helchteren is echter, zowel inzake veiligheid als mobiliteit, op dit ogenblik dermate verziekt dat verder uitstel om de bestaande as doorheen de woonkernen aan te pakken, onaanvaardbaar is. De strategie om het dossier van de Noord-Zuidverbinding verder te laten verzieken heeft als enig gevolg, zo lijkt me, dat het ongenoegen toeneemt, zodanig dat ook de vraag naar een mogelijke omleidingsweg toeneemt. We weten echter allen dat deze omleidingsweg de oorzaken van dit ongenoegen, namelijk de hinder en de veiligheidsproblematiek, niet zal wegnemen.

Het aanhoudende wachten op een herinrichting van de huidige doortocht leidt op dit ogenblik inderdaad tot een onhoudbare verkeerssituatie in Houthalen en vooral dan in de omgeving van het kruispunt van Helchteren. Mijnheer de minister, Agalev vindt het dan ook onaanvaardbaar dat in uw planning betreffende kredieten op dit ogenblik geen middelen zijn uitgetrokken om deze doortocht aan te pakken. Kortom, de omleidingsweg is niet nodig, berokkent de nodige schade aan het woongebied, creëert trouwens ook een onmogelijke situatie ter hoogte van de E313 en een bijkomende, nieuwe druk vanuit Heusden-Zolder. Van daaruit zal men ongetwijfeld zo snel mogelijk een bijkomende aansluiting op deze omleidingsweg vragen, waardoor de veiligheids-, verkeers- en milieuproblemen alleen maar zullen worden aangewakkerd in dit gebied. Bestaande, rustige toegangswegen zullen ook snel oververzadigd raken en ingrepen zullen enkel tot resultaat hebben dat de hele verkeersstroom verder wordt verspreid over de hele gemeente. De schade aan het milieu wordt trouwens aangetoond door het MER.

Daarom pleit Agalev voor het herinrichten van de bestaande weg, en dit op korte termijn. Het is bewezen dat

de capaciteit van de huidige as bepaald wordt door de verkeersafwikkeling ter hoogte van de kruispunten. Ook zijn het vooral deze kruispunten en het gebrek aan veilige oversteekplaatsen die de veiligheid van vooral de zwakke weggebruiker aantasten. Het is dan ook evident dat men eerst de herinrichting van de kruispunten op deze as zou moeten aanvatten.

Vandaar mijn bedenkingen bij uw plannen, waarbij u helemaal niet in middelen voorziet voor deze doortocht. Mijnheer de minister, ik vraag u dan ook om de bestaande doortocht op dit ogenblik, tijdens de door u voorziene pauze, aan een onderzoek te onderwerpen, opdat u zicht zou krijgen op de juiste knelpunten in verband met de veiligheid en de afwikkeling van het verkeer op deze doortocht. Ook vraag ik u te onderzoeken hoe deze knelpunten kunnen worden aangepakt, waarbij men als doelstelling vooropstelt dat deze doortocht al het verkeer zal moeten blijven verwerken. Bent u bereid middelen vrij te maken om deze knelpunten aan te pakken? Bent u uiteindelijk dan ook bereid om de huidige omleiding uit het Gewestplan te schrappen?

**De voorzitter :** Wenst iemand zich hierbij aan te sluiten ?

Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns :** Ik heb aandachtig geluisterd naar de bedenkingen van de heer Sannen, naar aanleiding van het ruimere project van de Noord-Zuid. Hij heeft zijn vaststellingen beëindigd met een aantal vragen.

U wenst in de eerste plaats te weten of we bereid zijn de al dan niet bestaande knelpunten ter hoogte van het traject Houthalen-Helchteren te onderzoeken. Ik ben daartoe niet alleen bereid, ik beschouw het tevens als een plicht om deze knelpunten aan een bijkomend onderzoek te onderwerpen. Deze opdracht werd overigens al door mijn voorganger gegeven in 1990. Het studie bureau Swartenbroeckx heeft een uitgebreide en grondige verkeersstudie uitgevoerd. Deze studie bestond grotendeels uit twee luiken. Enerzijds het verkeersonderzoek op de N74 en de N715, en anderzijds het opstellen van een verkeersmodel voor Noord-Limburg. Eén van de conclusies van de studie was dat het Noord-scenario niet houdbaar was indien men rekening hield met de bestaande verkeersafwikkeling en de te verwachten evolutie. Deze conclusie kan, mijns inziens, moeilijk in twee richtingen worden geïnterpreteerd.

Met betrekking tot het tweede deel van de vraagstelling, kan ik u meedelen dat in de jaren 1989-90 al een reeks kruispunten werden verbeterd in de doortocht Houthalen-Helchteren. Deze ingrepen waren nuttig vermits we kunnen vaststellen dat de ongevallencijfers zijn gedaald. Toch blijven er nog enkele kruispunten opgenomen in de lijst van zwarte punten van de laatste jaren. Een verdere verbetering, vooral met het oog op een betere verkeersafwikkeling, is niet eenvoudig. Het verkeersvolume is na-

## **Baldewijns**

melijk redelijk hoog en de beschikbare ruimte voor herinrichting op de doortocht is relatief beperkt. Ik ben bereid deze knelpunten nogmaals aan een bijkomend onderzoek te onderwerpen omdat wellicht nog enige tijd zal verstrijken na de beëindiging van de procedures voor een gewestplanwijziging die de inplanting van een volledige omleidingsweg rond Houthalen-Helchteren mogelijk moet maken.

De administratie Wegen en Verkeer werkt momenteel aan een normering voor de globale behoeften aan weginfrastructuur. Afhankelijk van de voorstellen van de administratie, de vooropgestelde prioriteiten en de beschikbare kredieten, kan het wegwerken van deze knelpunten, voor zover verkeerstechnisch mogelijk, worden vastgelegd in het driejarenprogramma 1996-97-98, of in dat van het daaropvolgende jaar. In voorkomend geval zal de administratie Wegen en Verkeer een mobiliteitsconvenant afsluiten, waarin de wederzijdse engagementen van de betrokken partijen inzake de verkeersinplanting zullen worden vastgelegd. U zult het met mij eens zijn dat we in elk geval moeten nakijken hoe de betrokkenheid van de gemeenten in de omgeving is. Met de doortocht alleen lossen we het probleem namelijk niet op. Ik ben eventueel bereid de omleiding van het gewestplan te schrappen, voor zover er betere alternatieven bestaan. Tot op heden heb ik dergelijke voorstellen nog niet ontvangen van de administratie. Dit project wordt aan een grondige studie onderworpen, zowel op het niveau van de buitendiensten als op het centrale niveau.

**De voorzitter :** De heer Sannen heeft het woord.

**De heer Ludo Sannen :** Wij vragen precies dat de bestudering van deze knelpunten zou vertrekken van het uitgangspunt dat al het huidige en toekomstige verkeer over deze doortocht zou moeten kunnen worden geleid. Trouwens, wanneer u verwijst naar een vroeger rapport over het nul-scenario waarin staat dat dit niet houdbaar was, kan ik u zeggen dat de toenmalige minister wel uitging van een scenario waarbij er geen omleidingsweg nodig was. Hij baseerde zich op dezelfde studies waarnaar u nu verwijst. Hij vond het in eerste instantie wenselijker om de doortochten te verbeteren alvorens verdere initiatieven te nemen aangaande mogelijke omleidingswegen. Dat is inderdaad een kleine wijziging. In die zin zou ik al verheugd zijn indien u, rekening houdend met het huidige en het toekomstige verkeersvolume, de doortocht zou willen onderzoeken. Hoe kunnen we op de huidige doortocht het huidige volume behouden en tegelijk de veiligheid vergroten ? Via het inpalmen van bepaalde stukken op sommige kruispunten, moet dat mogelijk zijn. U weet, mijnheer de minister, dat we vanuit Agalev een aantal ideeën hebben gelanceerd.

**De voorzitter :** Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns :** Ik ben vandaag vrij summier gebleven in mijn antwoord omdat we nog heel wat onderzoek ter zake voor de boeg hebben. De haalbaarheidsstudie die enkele formele conclusies heeft aangebracht, was duidelijk. U suggereert dat de Noord-Zuidverbinding is opgenomen in het transeuropese netwerk voor wegen. Dat is niet helemaal correct. De ministerraad voor Vervoer heeft dit vorige maandag niet als dusdanig vastgelegd. De standpunten voor wat de spoorwegen betreft, zijn enigszins anders. De interpretatie over de mogelijkheden van het spoor kan ook tot een lange discussie leiden. Ik merk ook op dat we al een stuk verder hadden gestaan indien de ontwikkeling van het multimodale model al wat meer was opgeschoten. Het is dan ook voorbarig om nu al conclusies te trekken. U hebt gelijk wanneer u zegt dat er absoluut verbeteringen nodig zijn aan de bestaande weg. Ik verwijs hier onder meer naar het kruispunt van de N715 met de N719, en naar de doorstroming op de tussenruimte. We zullen ook een gesprek moeten aangaan over een mobiliteitsconvenant met de respectievelijke gemeenten, omdat er heel wat aspecten bij komen kijken. Indien men het erover eens zou zijn dat in Houthalen-Helchteren de weg te smal is om de verkeerscapaciteit te verwerken, dient men consequent de conclusies te trekken. De huizen staan aan beide kanten dicht bij de straat.

**De voorzitter :** De heer Sannen heeft het woord.

**De heer Ludo Sannen :** U bent dus bereid de huidige doortocht objectief te bestuderen, los van de overtuiging dat er een omleidingsweg moet komen ?

**De voorzitter :** Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns :** We zullen, ongeacht de beslissing, werk moeten maken van de doortocht. Zelfs indien men de omleiding maakt, is het noodzakelijk dat deze ook leefbaar is.

**De heer Ludo Sannen :** Maar dat zijn verschillende uitgangspunten.

**De voorzitter :** Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns :** Dat zijn inderdaad andere uitgangspunten.

**De heer Ludo Sannen :** Maar welke verkiest u dan ?

**De voorzitter :** Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns :** Men heeft niet de gewoonte om naar de intentie te vragen, maar ik wacht gewoon het onderzoek af.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

**Interpellatie van de heer Carl Decaluwé tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de uitbetaling van verwijlinteressen bij de administraties Waterwegen en Zeewezen en Wegen**

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwé tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de uitbetaling van verwijlinteressen bij de administraties Waterwegen en Zeewezen en Wegen.

De heer Decaluwé heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwé :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de problematiek van de verwijlinteressen heb ik al op een aantal vlakken aangekaart. Mijnheer de minister, u herinnert zich wellicht de bespreking van de beleidsbrief Ruimtelijke Ordening, waar het vooral op mijn aangeven was dat u in de bijlage een eerste poging hebt gedaan tot een zekere inventarisatie van de uitbetaling van de verwijlinteressen.

Op 3 oktober 1995 heb ik een schriftelijke vraag gesteld over de uitbetaling van de verwijlinteressen aan de buitendiensten. Ik heb daar pas vanmorgen een antwoord op ontvangen, waardoor ik het antwoord nog niet grondig heb kunnen bestuderen. Ik begrijp wel dat het geen sinecure is om de oefening te maken en te berekenen hoeveel de verwijlinteressen totaal bedragen.

Ik heb ook een aanvullende schriftelijke vraag gesteld aan minister Demeester over de problematiek als geheel. Het antwoord heeft me onthutst. Ik heb vastgesteld dat in de jongste drie jaar, 2 miljard frank aan verwijlinteressen werden uitbetaald door het Vlaamse Gewest. Er werd ook gesteld dat dit onvolledig is, omdat men geen zicht heeft op de DAB's en de problematiek van de verwijlinteressen. Een en ander zal dus waarschijnlijk nog hoger liggen.

In de besprekingen over de begroting 1996 heb ik de vraag gesteld hoe het komt dat er op de begroting nergens in een krediet is voorzien dat zou toelaten te zien hoeveel verwijlinteressen er worden uitbetaald. Mijnheer de minister, u antwoordde toen dat er per afzonderlijke begrotingspost een krediet is uitgezet. Ik betreur dat er op die manier geen mogelijkheid bestaat om een zicht te krijgen op de totaliteit van de verwijlinteressen. Voor mij is dit bedrag belangrijk om het overheidsbeheer op dit vlak te toetsen. Met minister Demeester hebben we al de discussie over de beleidsbrief Financiën en de doorlichting van het schuldbeheer gevoerd. Verwijlinteressen vormen hiervan een belangrijk onderdeel.

Mijnheer de minister, u hebt naar aanleiding van die vraag een overzicht gegeven van de verwijlinteressen die door uw departement in 1995 zijn betaald. Ik interpelleer u overigens om de volgende reden : van die 2 miljard

frank bevindt er zich 1,4 miljard frank bij Zeewezen en 420 miljoen frank bij Wegen. Als we de details erop na slaan, zegt men op een aantal posten dat een en ander nog onvolledig is en dat men er nog geen zicht op heeft, maar men verwacht dat het bedrag nog zal stijgen. Daarom richt ik mij in de eerste plaats tot u.

Ik heb ook vastgesteld dat er voor de waterwegen in de bijlage sprake is van 230 miljoen frank, maar het antwoord van de minister van Financiën spreekt van 280 miljoen frank. Afhankelijk van de betrokken minister krijgt men verschillende antwoorden, wat waarschijnlijk wijst op de moeilijkheidsgraad van inventarisatie en onderzoek.

Ik kan alleszins de cijfers uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag en de cijfers van de bijlage van de begroting in de beleidsbrief 1996 niet echt duiden. Vanuit het standpunt van de parlementaire controle roept dit toch een aantal vragen op.

Uit het antwoord van minister Demeester heb ik begrepen dat men in het verleden een aantal maatregelen heeft getroffen – het financieel management, het zogenaamde project tijdelijk betalen, de soepele betaalprocedures, de informatisering, de responsabilisering van de ambtenaren. Niettegenstaande die werkwijzen en de initiatieven die uw voorgangers hebben genomen, stel ik vast dat in 1995 de verwijlinteressen opnieuw oplopen. Waarschijnlijk is hier wel een verklaring voor, maar die is mij vooralsnog onbekend.

Tijdens de besprekingen van de beleidsbrief Financiën van minister Demeester heb ik ook vernomen dat de minister van Financiën intussen naar aanleiding van mijn schriftelijke vraag en antwoord contacten heeft gehad met premier Dehaene, die verantwoordelijk is voor de wet op de overheidsopdrachten. In die wet op de overheidsopdrachten staat dat het percentage voor het uitbetalen van verwijlinteressen nog altijd 7 percent bedraagt. Als ik aannemer was, dan zou ik het Vlaamse Gewest vragen mij niet uit te betalen, maar wel te wachten op de verwijlinteressen. Ik denk dat dit veel interessanter is.

We moeten dus vanuit het Vlaamse Gewest de nodige initiatieven nemen om dat percentage wat meer in overeenstemming met de markt te brengen, zoniet dreigen we in de problemen te raken.

Eén van oorzaken van de problematiek van de verwijlinteressen is mijns inziens ook het gebrek aan ordonnanceskredieten. Er worden vele werken gestart, maar het aantal betalingskredieten is onvoldoende, met alle gevolgen van dien.

Ik stel ook vast dat er een gebrek is aan inventarisatie van de openstaande facturen. In deze tijd van informatica vind ik zoiets bevreemdend. Met mijn beperkt gezinsbudget weet ik zeer goed wat ik nog moet betalen en wat al is

## **Decaluwé**

betaald. Dat is natuurlijk kleinschalig ten opzichte van de grootschaligheid van de verwijlinteresten.

**De heer Bruno Tobback :** Is uw oprit al betaald ?

**De heer Carl Decaluwé :** Die ben ik nog aan het betalen ! Ik weet wel wanneer ik de factuur moet betalen, want anders kom ik in problemen en moet ik verwijlinteresten betalen.

**De heer Robert Voorhamme :** We zullen het hier op het einde van de regeerperiode nog eens over hebben ! (*Hilariteit*)

**De heer Carl Decaluwé :** Mijnheer de minister, het lijkt mij alleen wat vreemd dat zoiets kan. Er moet een duidelijke stand van zaken zijn. Ik heb wat ervaring met sociale huisvesting, en ik stel vast dat men in Openbare Werken werkt met aanbestedingspieken. Men doet op een bepaald moment massaal aanbestedingen, met als gevolg dat aannemers in de problemen komen voor de uitvoering van de werken. Er volgt een discussie met het Vlaamse Gewest en opnieuw zijn er verwijlinteresten en prijsverhogingen.

Ik heb ook vastgesteld dat bepaalde provinciale buitendiensten de aannemers contacteren om de verwijlinteresten meteen te betalen. Blijkbaar is een van de stijgingen van 1995 te wijten aan het feit dat binnen de budgettaire mogelijkheden men binnen de maand van het betalen van de hoofdsom, de verwijlinteresten ook uitbetaalt. Ik vind dat een eigenaardige manier van werken.

In de provinciale dienst van Antwerpen is men enorm vrijgevig en betaalt men de verwijlinteresten onmiddellijk, terwijl men in de provinciale dienst van Gent eerder terughoudend is. In de cijfers van uw antwoord op mijn schriftelijke vraag is dat voor een stuk ook bevestigd. Dat lijkt mij een ernstig probleem in het kader van de responsabilisering van de ambtenaren : men heeft voor dezelfde grootte van werken een verschillende manier van werken. Ik interpreteer dit toch zo.

Ik kom dan tot mijn concrete vragen.

In welke mate beschikken de diensten onder uw bevoegdheid over een concreet afbetalingsplan voor de openstaande facturen en hoeveel bedragen die exact ? Dat lijkt me belangrijk als we het hebben over de begrotingscontrole. Bij gebrek aan ordonnanceringskredieten kunnen we misschien in de begrotingscontrole hier en daar wat bijsturen en daarmee een aantal stromen van verwijlinteresten uitschakelen. Dat zou een goede oefening zijn.

Kan de minister een termijn vooropstellen waarbinnen de verwijlinteresten tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden teruggebracht, teneinde zijn beleidsruimte maximaal te vrijwaren ? Ik heb ooit een vraag om uitleg gesteld over de Leiewerken. Die verwijlinteresten komen

nu nagenoeg overeen met de doortocht van Kortrijk. Als we de uitbetaling van verwijlinteresten zouden kunnen omzetten in beleidskredieten, dan staan we al een stuk verder. Het knabbelt voor een stuk aan uw beleid, mijnheer de minister. U stelt dat u onvoldoende kredieten hebt voor het onderhoud van de bruggen, en dat geld zou hiervoor kunnen worden gebruikt.

Ik begrijp dat men niet in een utopie mag verzeilen en denken dat de verwijlinteresten helemaal zouden verdwijnen. Ik heb zelf het gevoel dat men een goede afweging moet maken tussen procedure en controle en die verwijlinteresten terugbrengen naar een aanvaardbaar minimum. Ik hoor nu de specialisten voor het Vlaamse Gewest zeggen dat het al goed zou zijn als we de verwijlinteresten zouden kunnen terugschroeven naar 200 miljoen frank per jaar. Dat zou een zeer goede oefening kunnen zijn, want dat zou meer dan een halvering van het huidige bedrag betekenen.

Welke maatregelen werden er of worden er nog genomen in het kader van de begrotingscontrole om het structurele tekort aan ordonnanceringskredieten, bij waterwegen en zeewegen enerzijds, en bij de wegen anderzijds, zo spoedig mogelijk te verkleinen ? Zo kan één van de oorzaken van de verwijlinteresten worden uitgeschakeld.

Wanneer wordt er een evaluatie gemaakt van de al ingevoerde maatregelen en worden er bijstellingen aan verricht ? Deze zijn ook door uw voorganger ingevoerd, maar bleken ontoereikend.

Welke maatregelen zult u nemen in de strijd tegen de verwijlinteresten ?

**De voorzitter :** Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns :** Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zou in de eerste plaats de heer Decaluwé willen danken voor zijn interpellatie. Het betreft een belangrijke aangelegenheid van het beleid, niet alleen van het mijne, maar ook van het gehele beleid van onze Vlaamse Financien.

Ik deel zijn grote bezorgdheid, en ik zie er voor een stuk een ondersteuning in van het beleid dat we voeren op het vlak van meerjarenprogramma's. Ik herinner me de discussies, toen men mij aanwreef dat de cijfers die ik vooropstelde blijkbaar kleiner waren dan in werkelijkheid. Ik denk dat we echter op de meest realistische manier onze ramingen moeten opmaken en moeten uitmaken welke projecten haalbaar zijn binnen een bepaalde termijn.

Mijnheer Decaluwé, ik ben het niet direct eens met een aantal punten uit uw vraagstelling. We doen inspanningen om de aanbestedingen meer te spreiden. Ik heb dat al eens gezegd. Nu zou ik er toch wel eens voor willen waarschuwen dat het niet zo is dat, omdat in een piekperiode heel wat aanbestedingen op de markt worden gebracht,

## Baldewijns

dit per definitie een meerprijs met zich meebrengt, wel integendeel. Dat heb ik ervaren in de beperkte periode waarin ik het heb kunnen meemaken.

Een vrij punctuele bedenking betreft de opmerkingen die u maakt aangaande het feit dat in de ene buitendienst de inschikkelijkheid sneller wordt opgebracht dan in de andere. Ik ga daar nu niet op in. Ik heb in één van de vorige commissievergaderingen naar aanleiding van een andere interpellatie in de marge de vraag gesteld of het eventueel bij de evaluatie van de ambtenaren niet mogelijk zou zijn in te schatten hoe men op de meest realistische manier de ramingen heeft opgemaakt. Ik laat dit nu echter buiten de discussie, ik wil alleen maar stellen dat ik dit zal laten onderzoeken.

Uw eerste vraag gaat over een afbetalingsplan, en het exacte bedrag van de openstaande facturen. Om de schuldpositie te bepalen, dient men niet alleen het bedrag van de openstaande facturen te kennen, maar eveneens het bedrag van de ontvangen vorderingsstaten.

In het huidige financieel systeem kan een schuld slechts worden geregistreerd door middel van het inschrijven van een factuur. Het financiële systeem geeft dus geen volledig beeld van de schuldpositie. Het hulpprogramma Delta, dat de uitvoering van de werken opvolgt, zal het mogelijk maken een werk op te volgen tot en met het moment van het indienen van de vorderingsstaat. De gedecentraliseerde modulefactuur laat toe om, door een link te leggen tussen het financiële systeem en Delta, een openstaande schuld van haar ontstaan tot haar betaling op te volgen.

Het departement Leefmilieu en Infrastructuur kent een structurele achterstand op het gebied van de informatisering, zoals we al bij een vorige gelegenheid hebben gezegd. Deze achterstand wordt geleidelijk aan ingelopen. Eind 1996 zal de nodige infrastructuur aanwezig zijn om alle afdelingen van de administratie Wegen en Verkeer en de administratie Waterwegen en Zeewezen aan te sluiten op het deltasysteem. Van dat ogenblik af zal de openstaande schuld nauwkeuriger kunnen worden opgevolgd.

Voor de afbetaling van de openstaande schulden werd een onderscheid gemaakt tussen schulden die al dan niet het voorwerp uitmaken van een juridisch geding. Dege-  
nen die bij dit departement zijn betrokken, weten immers dat dit dikwijls het geval is. De schulden die voorwerp uitmaken van een juridisch geding maken ongeveer 50 procent uit van het geheel. Daaronder bevindt zich een dossier ten bedrage van anderhalf miljard frank. De bedragen van de schulden of de dagen waarop ze betaalbaar worden, staan niet vast. Hiervoor kan op dit moment dus geen punctueel afbetalingsplan worden opgesteld. We weten ook niet wanneer we meer klaarheid krijgen over deze dossiers. Voor de overige schulden werd beslist om –

voor zover de kredieten dit toelaten- zo snel mogelijk te betalen.

Een tweede vraag handelde over de termijn waarbinnen de verwijlinteressen tot een aanvaardbaar niveau zouden worden teruggebracht. De evolutie van de verwijlinteressen toont aan dat tussen 1992 en 1994 de verwijlinteressen aanzienlijk zijn gedaald. Dit is een gevolg van de maatregelen op het gebied van financieel management, die in het departement Leefmilieu en Infrastructuur werden genomen en waarvan een overzicht werd gegeven in het antwoord op uw vraag van 3 oktober. In 1995 is men begonnen met de inventarisatie en de afhandeling van de achterstallige dossiers. Dit had tot logisch gevolg dat er zich in 1995 opnieuw een stijging voordeed van de verwijlinteressen. Thans wordt volop gewerkt aan de afhandeling van deze dossiers. Voor de nieuwe dossiers zal vanaf begin 1997 het genereren van verwijlinteressen in belangrijke mate dalen. Op dat ogenblik moet immers de introductie van het financiële management vruchten afwerpen. Voor de oude dossiers streeft men naar een volledige afhandeling tegen eind 1997. Vanaf die datum zullen de verwijlinteressen een aanvaardbaar niveau bereiken, op voorwaarde dat de nodige betalingskredieten ter beschikking worden gesteld voor het betalen van de verbintenissen die in het verleden werden aangegaan. Ook bij vorige discussies heb ik er al op gewezen dat dit immers niet haalbaar is in het ons toegemeten kader.

In het kader van de begrotingscontroles 1996 werden maatregelen genomen om het structurele tekort en de ordonnanceringskredieten bij de administratie Waterwegen en Zeewezen enerzijds en bij de administratie Wegen anderzijds zo snel mogelijk te verkleinen. De diverse administraties van het departement Leefmilieu en Infrastructuur werken momenteel een systeem uit om het ordonnanceringsritme vooraf te bepalen. Ik wil benadrukken dat het door de geregelde wijziging van de inhoud en de nummering van de basisallocaties en door de, tot vandaag, onvoldoende informaticaondersteuning, niet eenvoudig is om accurate voorspellingen te doen op basis van gegevens die in het verleden in de databank werden ingebracht. Bovendien hebben onvoorspelbare atmosferische omstandigheden een belangrijke invloed op de uitvoering van infrastructuurwerken en bijgevolg op het ordonnanceringsritme. Het tekort aan ordonnanceringskrediet doet zich in hoofdzaak voor op de posten van het Vlaams Infrastructuurfonds. De investeringsartikelen van de gewone begroting werden in het verleden immers overgeheveld naar het VIF, waardoor de toen al bestaande tekorten aan betalingskredieten ook werden geërfd. Omwille van de overgang van niet-gesplitste naar gesplitste kredieten vertonen in de gewone begroting een aantal basisallocaties tijdelijk een overschot aan ordonnanceringskrediet. Het geraamde overschot werd van deze basisallocaties in de budgetcontrole weggenomen en in een buffer gestopt. Dit bufferkrediet zal worden herverdeeld in functie van



## **Baldewijns**

de noden die zich op dat ogenblik aandienen. Voorts stelt men voor een substantieel deel van dit tijdelijk overschot aan betalingskredieten over te hevelen naar het VIF om het hoger vermelde tekort verder aan te zuiveren. We spreken hier over ongeveer één miljard frank.

Hoe zit het met de evaluatie en de bijsturing van de genomen maatregelen ? De afgelopen jaren werd het fenomeen van de verwijlinteressen – en niet alleen in deze sector – uitgebreid onderzocht. Hierbij kwamen een hele reeks oorzaken aan het licht voor het ontstaan van deze verwijlinteressen. De hoofdoorzaak was het structurele tekort aan ordonnanceringskredieten. Op basis van dit onderzoek werden een aantal maatregelen genomen om de doorlooptijden en de kwaliteit van de afzonderlijke stappen in het betalingsproces te verbeteren. Op dit moment is het echter nog onmogelijk om het effect van al deze maatregelen op basis van de betaalde verwijlinteressen te evalueren. Met name de inhaaloperatie ten gevolge van de inventarisatie van openstaande schulden en het sneller behandelen van nieuwe schulden zorgen ervoor dat het niveau van de betaalde interesten nog steeds hoog is. Zodra deze inhaaloperatie zal zijn voltooid en de voorgestelde maatregelen volledig zullen zijn geïmplementeerd, is een evaluatie mogelijk.

Ten slotte moet worden opgemerkt dat het departement Leefmilieu en Infrastructuur slechts een deel van de betalingstermijn bepaalt. Controle instanties maken eveneens deel uit van het betalingsproces.

Ik dank de heer Decaluwé voor de aanbreng van deze problematiek. We hebben al de nodige stappen gezet om deze problematiek op te lossen. Ik zou graag alle problemen achter de rug willen hebben. We hebben echter tijd nodig om dit te verwezenlijken.

**De voorzitter :** Vraagt nog iemand het woord ?

De heer Decaluwé heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwé :** Ook ik wil de minister danken. Uit zijn antwoord leid ik af dat het een grote bekommernis is van de minister om de verwijlinteressen te verminderen op een structurele en snelle manier, omdat ze knabbelen aan de beleidskredieten.

De minister wil nog niet ingaan op mijn vragen over de provinciale buitendiensten. Bij een bepaald departement van de administratie Wegen en Verkeer zijn er ernstige problemen. Ik heb dit getoetst aan de praktijk. Zo neemt bijvoorbeeld Antwerpen alleen al 60 percent voor zijn rekening van de bedragen van de vijf buitendiensten. Voor 1995 nam Antwerpen van de 90 miljoen frank 50 miljoen frank voor zijn rekening en Oost-Vlaanderen slechts 3 miljoen frank. Voor 1994 nam Antwerpen 70 miljoen frank van de 110 miljoen voor zijn rekening. De minister zou dit eens grondig moeten bestuderen. Ik verwacht

geen onmiddellijke uitspraak, maar we moeten opletten dat het daar niet misloopt.

Wat de procedures betreft, is de minister in zijn voegdij niet alléén verantwoordelijk. Ook de inspectie van Financiën en het Rekenhof zijn bevoegd, als ik het goed heb begrepen. Het Rekenhof ziet er zelf op toe dat het beheer zo efficiënt en accuraat mogelijk verloopt. Dit zou één van de oorzaken kunnen zijn dat we verwijlinteressen moeten betalen. De minister moet dit misschien wel op diplomatieke manier aankaarten bij de verantwoordelijke voor Financiën. De regering moet de procedures op elkaar afstemmen. Ik denk dat we moeten kiezen voor een versoepeling van de procedures of voor een verstrenging van de controles.

De percentages van de verwijlinteressen zitten vervat in de wet op de overheidsopdrachten. We moeten als Vlaamse overheid misschien eens aankloppen bij de federale overheid. We mogen deze oefening niet alleen maken in Vlaanderen, maar moeten ze doortrekken naar Brussel en Wallonië. Dan praten we misschien niet over 2 miljard frank maar over 10 miljard frank. De interesten moeten meer marktconform zijn en we moeten formules zoeken om in te spelen op de marktsituatie. We mogen de aannemers niet de pap in de mond te geven ; ze zullen vanzelfsprekend liever worden betaald in verwijlinteressen. Ik wil erop aandringen om bij de volgende begrotingsbespreking dezelfde oefening te maken op parlementair niveau. We moeten eerlijk zijn : als parlamentslid zien we dit niet als we de begroting lezen. Deze bedragen zitten immers vervat in de basisallocaties. Om tot doorzichtigheid en controle te komen, zouden de verwijlinteressen misschien wel kunnen worden opgenomen in een bijlage. Zo kunnen we vergelijken, eventueel de minister interpellieren en zo samen tot oplossingen komen. Misschien kan de minister daartoe de nodige stappen zetten bij de minister van Financiën ?

**De voorzitter :** Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns :** We zijn bereid om in de mate van het mogelijke te reageren op de vragen van de commissarissen. We moeten voorzichtig zijn. We kunnen dit proberen maar het moet wel mogelijk zijn. Het is niet altijd even duidelijk wat aan een verwijlinterest ten grondslag ligt.

We zullen de vergelijking maken tussen de werkingen van onze buitendiensten.

Het gaat hier om grote bedragen. De juridisch betwiste bedragen maken dus ongeveer 50 percent uit van deze bedragen. De anderhalf miljard frank waarover ik had, betreft een schadeclaim van de werken in Zeebrugge. Het gewest werd veroordeeld tot een provisionele uitgave van 100 miljoen frank. Het Rekenhof betwist deze uitgave. Ik wil hier open en eerlijk over praten, omdat een bedrag van anderhalf miljard frank wel even doet schrikken.

**De voorzitter :** Dit was een zeer interessante bijdrage van de heer Decaluwé, waarover ik het al eens heb gehad met de minister van Financiën, mevrouw Demeester. Ze antwoordde me toen dat het gevaarlijk was hier teveel aandacht aan te schenken, omdat je dan de appetijt van de rechthebbenden en de gedupeerden gaat aanscherpen. Het gaat immers niet alleen over openbare werken en ruimtelijke ordening.

We moeten toch een zeker inzicht verwerven en de vraag van de heer Decaluwé was dan ook terecht. Dit kan eventueel gebeuren mits geheimhouding. We willen weten over welke bedragen het gaat en wat de uiteindelijke bestemming daarvan is. Het zal de bewegingsmogelijkheid voor een groot deel verlammen.

**De heer Carl Decaluwé :** De subcommissie voor Financiën kan hierbij een bijzondere rol spelen. We kunnen bijvoorbeeld nakijken welke aannemers systematisch onder de werking van de buitendiensten vallen. Daaruit kunnen we dan de nodige conclusies trekken.

**De voorzitter :** De behandeling in de subcommissie voor Financiën is een handige suggestie. We zullen die idee zeker doorspelen.

De heer Voorhamme heeft het woord.

**De heer Robert Voorhamme :** Ik wilde net hetzelfde suggereren. Het wordt steeds duidelijker dat dit probleem

het terrein van Openbare Werken overschrijdt. Het moet dus ook behandeld worden in de subcommissie voor Financiën.

**De heer Carl Decaluwé :** Van de 2 miljard frank waarover het hier gaat, behoort 1,8 tot 1,9 miljard frank tot de bevoegdheid van de minister. Daarom heb ik me tot de minister gewend.

**De voorzitter :** Tot besluit van deze discussie kunnen we zeggen dat we dit zeker aan de voorzitter van de subcommissie voor Financiën zullen doorgeven. Men is in de subcommissie trouwens bezig met een analyse van het rapport van het Rekenhof.

#### **Met redenen omklede motie**

**De voorzitter :** Door de heer Decaluwé werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Het incident is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 16.08 uur.*