

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1999-2000

26 mei 2000

ONTWERP VAN DECREET

**houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2000**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Bart De Smet
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heren Jacky Maes, Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Plaatsvervangers :

de heren Joachim Coens, Jos De Meyer, Bart De Smet, Eddy Schuermans ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren André Kenzeler, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

Zie :

19-A (1999-2000)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet
- Nr. 2 : Amendementen
- Nr. 3-A : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid
- Nr. 3-B : Verslag namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
- Nr. 3-C : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
- Nr. 3-D : Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Media en Sport
- Nr. 3-E : Verslag namens de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken
- Nr. 3-F : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening
- Nr. 3-G : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

INHOUD

	Blz.
I. ALGEMENE BESPREKING	5
A. Inleidende uiteenzetting door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie	5
B. Bespreking – vergadering 11 mei 2000	8
I. Eerste vragenronde en antwoord van de minister	8
1. Tussenkomen van de leden	8
– Tussenkomen van de heer Jan Penris	8
– Tussenkomen van de heer Carl Decaluwe	8
– Tussenkomen van de heer Johan Malcorps	10
– Tussenkomen van de heer Jan Loones	10
2. Antwoord van de minister	10
II. Tweede vragenronde, antwoord van de minister en repliek van de leden	11
1. Repliek van de heer Carl Decaluwe en antwoord van de minister	11
2. Repliek van de heer Ludwig Caluwé en antwoord van de minister	12
3. Bijkomende interventie van de heer Carl Decaluwe	12
4. Tussenkomen van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer en discussie met de leden en de minister	13
5. Antwoorden van de minister	14
6. Replieken van de leden	16
III. Derde vragenronde, antwoord van de minister en repliek van de leden	16
1. Tussenkomen van de heer André Denys en antwoord van de minister	16
2. Het dossier van de Westerschelde : de opmerkingen van het Rekenhof en de repliek van de minister	17
IV. De overige opmerkingen van het Rekenhof	19
– Types van opmerkingen – performantie van de begroting van De Lijn	19
– Regionale luchthavens – aanstelling van managers	21
V. Overige opmerkingen	22
– Gemeenschappelijk vervoer – aangepast vervoer personen met beperkte mobiliteit	22
– DAB Linkerscheldeover	23
– DAB VIF	23
– Sanering van de Leie	23
– Waterbeheersingswerken	24
– Publiek-private samenwerking (PPS)	24
C. Bespreking – vergadering 18 mei 2000	24
1. Het dossier Westerschelde	24
2. De Lijn – betalingskalender	27
3. Problematiek van verwijlntresten	28

II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMING	28
BIJLAGE I – Antwoorden op de opmerkingen van het Rekenhof	29
BIJLAGE II – Betalingskalender van De Lijn	35

DAMES EN HEREN,

De commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft de haar toegewezen bepalingen van het ontwerp van decreet houdende de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2000 behandeld op 11 en 18 mei 2000. De toegewezen bepalingen werden bij indicatieve stemming met 5 tegen 3 stemmen verworpen.

Na een uitvoerige gedachtewisseling waaraan de heren Carl Decaluwe, Bruno Tobback, Johan Malcorps, Robert Voorhamme, Jan Loones, Jan Penris, André Denys, mevrouw Wivina Demeester – De Meyer en minister Steve Stevaert deelnamen, besloot de commissie met acht stemmen tegen zes niet in te gaan op het verzoek van de CVP-fractie en de VB-fractie om cf. artikel 26, 6a afgevaardigden van het Rekenhof uit te nodigen in de commissie voor bijkomende toelichtingen in verband met de door het Rekenhof geformuleerde opmerkingen bij de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting 2000.

Minister Steve Stevaert legde ter vergadering een bundel neer met een antwoord op de opmerkingen van het Rekenhof. Daarnaast bezorgde hij aan de commissie de aangepaste begrotingen van de DAB's Luchthaven Antwerpen en Oostende, Dienst voor de Scheepvaart en de NV Zeekanaal. Ook een nota i.v.m. de aanleg van een gecontroleerd overstromingsgebied in de polders Kruibeke-Bazel-Rupelmonde werd aan de leden bezorgd. Het antwoord van de minister op een aantal opmerkingen van het Rekenhof wordt als bijlage I bij dit begrotingsverslag gevoegd.

Na een toelichting door de minister volgde een discussie over het beleid inzake openbare werken, vervoer en energie tussen de leden van de commissie en de minister. Deze besprekingen werden gegroepeerd in het eerste gedeelte van dit verslag. Het tweede gedeelte bevat de indicatieve stemming.

I. ALGEMENE BESPREKING

A. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER STEVE STEVAERT, MINISTER VICE-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN ENERGIE

In de initiële begroting voor het jaar 2000 werden aanzienlijke meerkredieten in de begroting inge-

schreven voor de promotie van het gemeenschappelijk vervoer, de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid.

De trendbreuk inzake vervoersgedrag werd hiermee voorgoed op de juiste sporen gezet. Dit blijkt uit de resultaten die genoteerd worden bij de Vlaamse Vervoersmaatschappij. De minister verduidelijkt dat dit jaar slechts de eerste fase inluidt en dat het aanbod van het openbaar vervoer in een continu proces verder zal stijgen in de komende jaren.

Wat betreft het personenvervoer blijft het openbaar vervoer en de fiets op alle vlakken de ideale verplaatsingsvorm.

Wat betreft het goederentransport wordt de ingeslagen weg naar de binnenvaart verder uitgediept.

Ter gelegenheid van de begrotingscontrole 2000 werden hoofdzakelijk bijkomende kredieten ingeschreven voor de waterwegen in de breedste zin.

Om toch een zo volledig mogelijk overzicht te geven van de aanpassingen is het vermeldenswaard dat de begrotingstechnische modaliteiten werden gecreëerd voor de oprichting van een reguleringsinstantie voor de elektriciteitsmarkt, wiens bevoegdheid in een later stadium zal uitgebreid worden tot de aardgasmarkt.

De taken van deze instantie, die effectief zal worden opgericht in het elektriciteitsdecreet, zijn in de eerste plaats distributienetbeheerders aanwijzen, leveringsvergunningen afleveren, een technisch reglement opstellen en de uitvoering van openbare dienstverplichtingen controleren.

De belangrijkste verschuivingen binnen het gemeenschappelijk vervoer situeren zich op volgende vlakken :

De dotatie aan de VVM wordt verhoogd om de gestegen kostprijs van de dieselbrandstof op te vangen, voor een bedrag van 275 miljoen frank.

Daarbovenop wordt 30 miljoen frank voorzien voor de aanwerving van bijkomend personeel bij De Lijn zodat ze zich beter van haar taken kan kwijten, en een uitgebreid dienstenpakket aan de samenleving kan aanbieden.

Daarnaast wordt 8 miljoen frank gereserveerd voor de dienstverlening die De Lijn zal realiseren tijdens het komend Europees voetbalkampioenschap.

Wat betreft de regionale luchthavens wordt, bovenop de in de initiële begroting 2000 ingeschreven kredietverhoging van 25 miljoen frank voor de verbetering van de milieugebonden aspecten van de luchthavens nog 52 miljoen frank voorzien voor investeringen, voornamelijk voor prijsaanpassingen aan het landingssysteem te Oostende (gecompenseerd op het Vlaams Infrastructuurfonds) en 83 miljoen frank in betalingskrediet.

De Vlaamse regionale luchthavens worden klaar-gemaakt om zich in de toekomst op een meer zelfstandige manier te ontplooiën. Om deze verzelfstandigde structuur alle kansen te geven, laat de Vlaamse regering ze niet met een verouderde infrastructuur beginnen.

In de eerste fase van een verzelfstandigde structuur van de luchthavens wordt 60 miljoen frank voorzien voor de begeleiding van de huidige beheerders door externe managementteams.

Zoals gezegd heeft de Vlaamse regering ter gelegenheid van de voorliggende begrotingscontrole de bewuste optie genomen tot het inschrijven van bijkomende kredieten voor de watergebonden activiteiten. Enerzijds betreft het het versterken en bestendigen van de maritieme sector in de brede zin en anderzijds worden bijkomende middelen voorzien die bijdragen tot een verhoogde veiligheid voor de bevolking, waar mogelijk met een ecologische meerwaarde.

Vooreerst wordt, zoals noodzakelijk geacht in het auditrapport van het Belgische Rekenhof en de Nederlandse Rekenkamer met betrekking tot de verdieping van de Westerschelde, 600 miljoen frank extra voorzien voor onderhoudsbaggerwerken om de gedane investeringen op peil te houden. Bij de begrotingsopmaak werd het bestaande reeds met 250 miljoen frank verhoogd. Verwacht wordt dat deze kredieten volstaan voor de dekking van de globale kosten van de onderhoudsbaggerwerken, zoals ze geprefigureerd werden door het Rekenhof.

Hiermee wordt door de Vlaamse regering een belofte ingevuld die ze had gedaan ter gelegenheid van de initiële begroting 2000.

De verhoging van de enveloppe is noodzakelijk om de uitgevoerde verdieping van de Westerschelde niet teniet te laten gaan door nieuwe drempelvorming door aanzanding.

De problemen die zich stellen, zijn van velerlei aard. In de eerste plaats vergt de verdere uitdie-

ping steeds meer onderhoud. Ten tweede werden vroeger de ondiepten gebaggerd en werd de baggerspecie 'gestort' in overdiepten. Omwille van een verdere uitdieping worden de overdiepten kleiner in aantal en in oppervlak. De afstand tussen de baggerlocaties en de stortplaatsen is gemiddeld toegenomen, waardoor de kostprijs verhoogt.

Om in de Westerschelde te blijven, voor de facturen van Nederland van de gelichte wrakken wordt tevens 350 miljoen frank extra ingeschreven als vastleggingskrediet en 820 miljoen frank als betalingskrediet. Dit gebeurde aan de hand van een realistische raming op basis van de declaraties door Nederland vooropgesteld en op basis van de ervaring opgebouwd in het verleden.

De bij de initiële begroting aangekondigde verhoging van de aandacht voor de binnenvaart wordt nu ook verder omgezet in effectieve maatregelen. Het transport via de waterweg is immers het meest ecologische vervoersalternatief. Het instandhouden van de waterweginfrastructuur verdient dan ook de nodige prioriteit.

De baggerwerken werden de voorbije jaren beperkt bij gebrek aan bergingsplaatsen voor de specie. Met de verhoging van het krediet voor de onderhoudsbaggerwerken van de binnenwateren met 500 miljoen frank in vastleggingskrediet wordt enerzijds voorzien in bergingsplaatsen aan land (o.a. de Callemoeievijver te Nazareth) voor baggerspecie en anderzijds wordt de activiteit aan baggerwerken een flink stuk verhoogd. Binnen het Vlaams Infrastructuurfonds is hiervoor eveneens meer dan 200 miljoen frank voorzien. De congestieproblemen van de waterwegen, ingevolge diepgangproblemen, kunnen hierdoor opnieuw aangepakt worden.

Voor de promotie, naast de zuivere binnenvaart, van de kustvaart, de zogenaamde Short Sea Shipping (SSS), wordt aan de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen een bijkomend bedrag van 10 miljoen frank ter beschikking gesteld. Deze moet ervoor zorgen dat er meer trafiek genererende ondersteuning komt die de havens in globo ten goede moet komen. Om het computernetwerk BIVAS (Binnenvaart Intelligent Vraag en Aanbod Systeem) te finaliseren, zodat het in een volgende fase kan uitgebreid worden tot MIVAS (Multimodaal Intelligent Vraag en Aanbod Systeem), is tevens 3 miljoen frank extra nodig. BIVAS creëert een virtuele markt waardoor schippers aan boord on-line weten welke goederen voor transport worden aangeboden voor welke bestemming. Dit systeem zal

voor een sterke efficiëntieverhoging van de sector zorgen. Reeds meer dan de helft van de schippers volgde een opleiding hiervoor en installeerde een PC met communicatie-installatie op hun schip.

Door een beter inzicht in de aan Nederland verschuldigde loodsgelden, die nu regelmatig worden geclaimd door Nederland, werd duidelijk dat het ingeschreven krediet ruimschoots volstond. Een bedrag van 80 miljoen frank werd hierop in mindering gebracht, dat werd geherinjecteerd om de sector in zijn geheel te versterken : 50 miljoen frank wordt bijkomend voorzien voor helikopterbeloofing, dat ten opzichte van de klassieke beloofing economisch een sterkere troef is. Naast helikopterbeloofing bij zware zee kan helikopterbeloofing op verzoek in een eerste fase opgestart worden. De aanvullende helikopterbeloofing zorgt voor een betere dienstverlening, sneller, en in alle weersomstandigheden en leidt tot een hogere efficiëntiegraad bij het loodsen.

30 miljoen frank wordt geïnvesteerd in een opleidingsschip voor binnenschippers om op die manier een betere garantie te verkrijgen voor een permanente instroom van geschoold Vlaams personeel in de maritieme sector. Dit project is een co-financiering met onderwijs. Tevens wordt vanuit de administratie AWZ hierdoor een medegebruik van de didactische infrastructuur van de school voor het eigen varende personeel nagestreefd, zodat een win-win-constellatie bekomen wordt.

Bij de waterwerken voor de modernisering van de doortocht van de Leie te Kortrijk werden verontreinigde gronden aangetroffen die een ernstig risico inhouden voor het leefmilieu. Voor de sanering van die gronden is 400 miljoen frank noodzakelijk. De Vlaamse regering gaat dit niet uit de weg. Binnen de bestaande kredieten werd reeds 150 miljoen frank gespendeerd aan de eerste fase. In de voorliggende begrotingsaanpassing werden de noodzakelijke bijkredieten ingeschreven voor een bedrag van 250 miljoen frank die nodig is voor de uitvoering van de tweede fase. Hierdoor kunnen deze belangrijke trafiecfaciliterende werken verdergezet worden.

Op de vooravond van de historische eeuwwisseling zorgden de natuurelementen voor enige onrust bij de bevolking. Computerverantwoordelijken werden uit hun slaap gehouden door 'milleniumbugs', doch heel wat mensen werden geconfronteerd met meer natuurlijke problemen toen ze werden onder-

gedompeld in de waterrellende. Ondanks de niet als uitzonderlijk aangemerkte regenval door het KMI, werd Vlaanderen toch geconfronteerd met natuurelementen die aanzienlijke wateroverlast veroorzaakte.

Voor de herstelling van de schade werd begin 2000 gebruik gemaakt van de voorziene structurele kredieten voor dit jaar, die daardoor waren opgebruikt. Om enerzijds de noodzakelijke dijken te kunnen versterken die voor problemen hebben gezorgd in december 1999 én om tevens te kunnen voorzien in een normaal ritme van verstevingen om de bevolking beter te beschermen in de toekomst, werd het krediet verhoogd met 400 miljoen frank.

Om de beveiliging tegen overstromingsrisico's onder andere in het scheldebekken verder terug te dringen wordt het krediet voor integraal waterbeheer verhoogd met 310 miljoen frank, voornamelijk voor de aanleg van een gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde.

Dit moet ertoe bijdragen de veiligheid van Vlaamse bevolking op het vlak van overstromingen beter te garanderen, dit met behoud en zelfs actieve ondersteuning en uitbouw van de bestaande natuurwaarden.

Tot slot vestigde de minister de aandacht op een aantal technische aanpassingen die werden doorgevoerd in de aangepaste begroting, zonder beleidsmatige impact.

Zo worden een aantal nieuwe basisallocaties gecreëerd met een aangepaste ESER-codering en worden de exacte bedragen nodig van een bepaalde factuur op de juiste basisallocatie gezet, rekening houdend met de laatste ramingen dienaangaande.

Daarnaast werden de kredieten 2000, die gebaseerd waren op de in de begroting 1999 ingeschreven kredieten gedesindexeerd, daar de effectieve index in 1999 lager was dan voorzien.

Ten derde werden voor een aantal specifieke aanwervingen en informaticatoepassingen, waarvoor onvoldoende kredieten op het bestaansmiddelenprogramma van collega Sauwens beschikbaar waren, kredieten overgeheveld vanuit het activiteitenprogramma.

B. BESPREKING – VERGADERING 11 MEI 2000

I. Eerste vragenronde en antwoord van de minister

1. Tussenkomen van de leden

– Tussenkomen van de heer Jan Penris

De heer Jan Penris stelt vast dat deze aanpassing op twee deeldossiers zeer positieve gevolgen heeft. In de eerste plaats worden er serieuze inspanningen geleverd om de toegang tot onze havens te verbeteren.

In de tweede plaats in het dossier van de Westerschelde waarover hij bijkomende informatie wenst. Hij verwijst naar de opmerkingen van het Rekenhof in verband met dit dossier (pag. 13 en 14 van het Verslag van het Rekenhof van het onderzoek van de ontwerpen van decreet houdende de aanpassing van de middelenbegroting en de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2000). Meer bepaald naar de stelling van het Rekenhof dat de kredieten voor de uitgaven van de verdieping van de Westerschelde onderschat worden.

Hij vraagt duidelijkheid over het omvangrijke verschil in bedragen tussen wat het Rekenhof en wat de minister vooropstelt. Het lid wenst eveneens inzicht te krijgen over de gehanteerde criteria.

– Tussenkomen van de heer Carl Decaluwe

De heer Carl Decaluwe herinnert eraan dat de CVP-fractie bij de begrotingsbesprekingen van de begroting 2000 in het najaar van 1999 tevergeefs gezocht heeft naar de grote aangekondigde trendbreuk van deze regering.

Ook in deze begrotingsaanpassing ziet hetzelfde lid geen aanzetten tot een echte trendbreuk. Niettemin erkent de heer Carl Decaluwe dat er een aantal positieve elementen zitten in de begrotingsaanpassing.

Er is een aanzet gegeven door meer kredieten te voorzien voor onderhoud van de waterwegen (inhaaloperatie om de binnenwateren uit te baggeren), alhoewel uit de memorie van toelichting blijkt dat deze kredietverhoging voor het onderhoud meer uit pure noodzaak gebeurt. Het terecht opgeworpen probleem van de bergingslocatie van het baggerslib is naast het budgettair probleem een tweede bijkomend probleem.

De promotie van 'short sea shipping' via bijkomende middelen en de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen vindt hetzelfde lid ook een goede zaak.

Ook de benadering van het dossier "betaling van de aan Nederland toekomende loodsgelden wegens loodsprestaties op de Zeeschelde" (verschuiving van gelden binnen de basisallocatie 12.03) draagt de goedkeuring weg van de heer Carl Decaluwe.

Daaraan gekoppeld verklaart hij dat de inspanningen die worden in het vooruitzicht gesteld op vlak van helikopterbeloofding positief zijn. Het lid heeft wel een aantal vragen in verband met de wijze waarop de aanbesteding plaatsvond en de opdrachten van de helikopterbeloofding. Hij pleit voor een uitbreiding van de basisaanbesteding : het inzetten van helikopterbeloofding gebeurt thans slechts bij slechte weersomstandigheden en bij het uitvallen van de loodsboden.

Het lid vraagt of er uitbreiding mogelijk is van de basisaanbesteding. Hij verklaart zich geen voorstander van een beleid waarbij twee of drie helikopterfirma's bij betrokken zijn. Is deze uitbreiding juridisch haalbaar ? De vraag stelt zich bovendien of er geen sprake moet zijn van een Europese aanbesteding – dat is de stelling die de heer Carl Decaluwe steeds heeft verdedigd. Men heeft dat blijkbaar omzeild door een kleiner pakket te maken. Als blijkt dat men echter door een uitbreiding geconfronteerd wordt met de Europese aanbestedingsregels, kunnen er zich serieuze problemen stellen. Daarom kreeg het lid graag inzicht in de basisaanbesteding. Er is immers sprake om ook helikopters in te zetten bij de verkeersbegeleiding.

Ook de extra inspanningen in de begrotingsaanpassing op het vlak van verkeersopvoeding en de verhoging van het krediet voor de subsidie van de vzw Komino evalueert hetzelfde lid positief. Hij pleit er wel voor om nauwer samen te werken met het ministerie van Onderwijs omdat finaal verkeersopvoeding een mentaliteitswijziging bij de jeugd moet bevorderen.

De globale vaststelling dat er meer middelen naar de regionale luchthavens gaan, is op zich positief maar als hij de basisallocaties gedetailleerd analyseert, stelt hij zich toch vragen.

Ook de extra inspanningen die geleverd worden voor het openbaar vervoer zijn op zich positief te noemen, maar een gedetailleerde benadering doet eveneens vragen rijzen. De aanpassing van de do-

tatie van de VVM De Lijn in gevolge de scherpe stijging van de dieselbrandstofprijs lijkt dit lid een normale zaak te zijn.

Ook de inspanningen in dezelfde sector van het gemeenschappelijk vervoer in het kader van Euro 2000 zijn weliswaar positief. De heer Carl Decaluwe vraagt zich echter af in hoeverre de verplaatsingen in dat kader volledig gratis zullen zijn. In persberichten wordt gesteld dat er een forfaitaire prijs van 70 frank (op trein, tram of bus) zal gevraagd worden terwijl minister Steve Stevaert in dit parlement verklaard heeft dat de verplaatsingen tussen station en stadion in het kader van Euro 2000 volledig gratis zullen zijn. De heer Carl Decaluwe kreeg hieromtrent graag volledige duidelijkheid.

Tot de negatieve elementen in deze begrotingscontrole rekent de heer Carl Decaluwe de basisopmerkingen van het Rekenhof met name dat er té weinig middelen voorzien werden op diverse begrotingsposten. Het lid herinnert eraan dat deze regering allerhande grote beloften deed die extra financieringen vergen. Hij stelt vast dat een aantal vereffeningskredieten weggelaten werden uit de begroting en uitgesteld worden (debudgettering). Het ergste is dat de regering dezelfde middelen uitgeeft aan nieuwe initiatieven. Hij is m.a.w. van oordeel dat één frank twee keer wordt uitgegeven. Hij stelt vast dat deze techniek niet alleen in de sector van openbare werken maar ook in andere departementen wordt gehuldigd.

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat het “tweesporenbeleid” – het evenwicht tussen investeringen in openbare werken en het tariefbeleid – waarvan sprake in de regeerverklaring en de beleidsnota van de minister, niet tot uiting komt in de begroting. Hij herinnert eraan dat ook de VLD bij de begrotingsbesprekingen 2000 in het najaar van 1999 wees op het onevenwicht in het tweesporenbeleid ten nadele van de component investeringen. Het lid meent dat er van de beloofde bijsturing geen sprake is. Op vlak van infrastructuur meent hij eerder te kunnen spreken van een achteruitgang dan een vooruitgang. Zo worden er geen extra-middelen uitgetrokken voor het onderhoud van de wegen. Globaal wordt er zelfs 30 miljoen frank minder uitgetrokken.

De heer Carl Decaluwe benadrukt dat er ook geen extra middelen gaan naar de investeringen voor het openbaar vervoer. De mensen liggen niet zozeer wakker van de extra middelen voor de gestegen brandstofprijs, maar zijn vragende partij voor een verbetering van het aanbod van het gratis openbaar vervoer. Er moeten dus extra investerin-

gen komen om de basismobiliteit te realiseren. Hij stelt vast dat tot op heden het decreet basismobiliteit nog steeds niet werd neergelegd in het parlement, alhoewel daar voortdurend door de minister naar verwezen wordt. Hij stelt vast dat Agalev in de pers 15 miljard frank aan bijkomende middelen voor investeringen in het openbaar vervoer vraagt.

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat er van de aangekondigde verschuiving van middelen van gemeenschaps- naar gewestmateries in deze begroting geen sprake is.

M.b.t. de waterwegen en de binnenvaart, lijkt het dat er een positieve beleidswijziging is maar een meer gedetailleerde analyse legt andermaal het gebrek aan infrastructuurinspanningen bloot. De heer Carl Decaluwe verwijst naar de interpellatie van de heer André Denys in verband met de afkalving van de Leieoevers. De architectuur van de binnenwateren verloedert, maar het lid stelt vast dat er geen bijkomende extra frank daarin wordt geïnvesteerd.

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat de middelen voor integraal waterbeheer zeker niet werden vermeerderd : na de vermindering met 600 miljoen frank werden de middelen nu terug met een bedrag van 310 miljoen frank opgetrokken. Het betreft echter één project. Ook in de begroting Leefmilieu worden de middelen teruggeschroefd. Het lid betreurt dat er van een geïntegreerde aanpak van het waterbeheer – ook op budgettair vlak waarop werd aangedrongen n.a.v. de interpellaties m.b.t. de overstromingsproblematiek,- geen sprake is.

De heer Carl Decaluwe herinnert aan zijn vraag om inzicht te krijgen tussen de verschillen in het fysisch programma en de objectieve behoeftenanalyse. Hij had daarover het engagement van de minister dat hij voor de bespreking van de begrotingsaanpassing informatie zou ontvangen. Dat is niet het geval. In de toelichting leest hij één zinnetje, met name dat men in functie van de behoeften enkele verschuivingen doorgevoerd heeft. Maar die verschuivingen kon het lid niet detecteren uit de tabellen.

Het lid wenst ook duidelijkheid over de opmerking van het Rekenhof over de problematiek van de machtiging van De Lijn. Ook het dossier van de 45 nieuwe trams in Gent en Antwerpen en met name de problematiek van de leasing vraagt een duidelijke toelichting van de minister.

– *Tussenkoms van de heer Johan Malcorps*

De heer Johan Malcorps is van oordeel dat de bijsturingen in deze begrotingsaanpassing de goede richting uitgaan.

Voor de sector van het gemeenschappelijk vervoer wordt de lijn voortgezet. Het gegeven dat het initiatief “car free city’s” ondersteund wordt, in de lijn van de in deze commissie aangenomen resolutie m.b.t. autoluwe dagen, vindt hetzelfde lid een goede zaak.

De heer Johan Malcorps noteert belangrijke inspanningen in de sector van de waterwegen en binnenvaart. Hij is verheugd dat er naar het onderhoud van de waterwegen belangrijke budgettaire inspanningen worden in het vooruitzicht gesteld. Ook het serieuze probleem van het bergen van baggerspecie en het Leiedossier worden aangepakt.

Ook het gegeven dat Short Sea Shipping gepromoot wordt, is voor de heer Johan Malcorps een goede zaak.

Op het vlak van het integraal waterbeheer noteert hetzelfde lid op het vlak van overstromingsgebieden en dijkversteavingswerken een aantal positieve bijsturingen in het beleid.

De algemene inschatting is dat deze regering op de goede weg zit en dat de bijsturingen in deze begrotingsaanpassing een aantal positieve accenten gelegd heeft.

– *Tussenkoms van de heer Jan Loones*

De heer Jan Loones sluit zich aan bij de benadering van de vorige spreker dat deze begrotingsaanpassing de goede weg uitgaat.

M.b.t. het programma 64.3 – Zee- en rivierwaterkering en -beheersing stelt het lid vast dat er enerzijds reeds een aantal jaren kredieten ingeschreven worden voor de aankoop van zeewerende duinen maar dat men er anderzijds niet in slaagt deze kredieten volledig uit te putten. Het lid verwijst naar een studie waarin een prioriteitenstelsel met een raming wordt vooropgesteld. Hij vraagt een versnelde uitvoering van dit programma. De heer Jan Loones wenst de administratie te feliciteren voor de leidende rol die zij heeft in het geïntegreerd kustzonebeheer : hij verwijst ter zake naar een recente studiedag ingericht door AWZ.

De heer Jan Loones vindt het een evenwichtige beslissing om enerzijds de beloodsing in eigen handen te houden via de oprichting van een DAB maar anderzijds voor de helikopterbeloodsing te werken met een uitbesteding. Hij is van oordeel dat helikopterbeloodsing de weg van de toekomst is. Hij meent dat men dat niet mag beperken tot slechte weersomstandigheden en bij uitvallen van loodsboten. M.b.t. het lopende contract is het wellicht nuttig te onderzoeken of er nog andere aanbieders op de markt aanwezig zijn.

2. Antwoord van de minister

M.b.t. het dossier van de helikopterbeloodsing verklaart de minister dat hij thans slechts een voorlopig antwoord kan verstrekken. De mogelijkheid van uitbreiding van de activiteiten (naar terreinen en modaliteiten) is reëel maar de uitbreiding naar verkeersbegeleiding is echter niet mogelijk. Het is verder ook mogelijk dat helikopterbeloodsing in de toekomst op verzoek, en niet enkel bij slechte weersomstandigheden en bij het uitvallen van de loodsboten, kan gebeuren. De minister engageert zich om aan de leden van de commissie inzage te geven van het bestaande contract i.v.m. de helikopterbeloodsing.

De minister verklaart in antwoord op de vraag van de heer Jan Loones i.v.m. de zeewerende duinen dat hij van oordeel is dat op basis van de informatie waarover hij beschikt, er spoedig kan overgegaan worden tot een aantal verwervingen.

M.b.t. het integraal waterbeheer benadrukt de minister dat de eerste aanzetten worden gegeven. Hij verwijst naar het dossier Kruibeke-Bazel-Rupelmonde (KBR) en de nota die hij daarover aan de leden bezorgde.

Minister Steve Stevaert verklaart dat men een aantal zaken verwacht. De begroting Mobiliteit is nog nooit zo snel gestegen dan met deze begroting. Hij verduidelijkt dat er in de basisbegroting 2000 accenten werden gelegd naar de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. Tarieven zijn daarvan slechts een onderdeel, de hoofdbedoeling is de capaciteit en de kwaliteit van het aanbod drastisch te verhogen. De minister benadrukt dat dergelijke maatregelen niet vergen dat het aangekondigde decreet over de basismobiliteit goedgekeurd is. Een dergelijk beleid kan ook via het ter beschikking stellen van financiële middelen gevoerd worden.

Hij is het niet eens met de opmerking van de heer Carl Decaluwe dat de verhoging van het budget omwille van de stijging van de brandstofprijzen maar logisch is. De minister stelt vast dat onder vroegere regeringen De Lijn die meeruitgaven zelf moest dragen wat betekende dat De Lijn in reële termen moest inleveren. De minister benadrukt dat hij er een zaak van maakt om als er objectieve factoren zijn die de kostprijs van De Lijn verhogen, extra middelen ter beschikking te stellen.

De minister ontkent dat er niets zou voorzien op vlak van investeringen. Hij verklaart dat deze begrotingsaanpassing het accent legt op investeringen in de waterwegen. Ter illustratie geeft de minister een overzicht van de geplande investeringen : 400 miljoen frank voor de overstromingen van het najaar van 1999, 250 miljoen frank voor de bodemsanering van de Leie, 310 miljoen frank bestemd voor integraal waterbeheer, 600 miljoen frank voor het onderhoud van de Westerschelde, 350 miljoen frank voor de wrakkenruiming en 500 miljoen frank voor onderhoudswerken van de binnenwateren. Minister Steve Stevaert benadrukt dat dit een aantal belangrijke cijfers zijn temeer daar het hier maar over een begrotingsaanpassing gaat.

Hij resumeert dat hij na opmerkingen van verschillende fracties de begroting bijgestuurd heeft door investeringen te voorzien op vlak van de binnenvaart in de ruime zin van het woord. Er worden zelfs middelen uitgetrokken voor de opleiding van toekomstige binnenschippers : er wordt een vaartuig omgebouwd tot opleidingsschip.

Minister Steve Stevaert verklaart dat het zijn bedoeling is om in de begroting 2001 een pak middelen vrij te maken voor infrastructuurwerken. Het gaat dan niet alleen over de missing links in de wegeninfrastructuur, maar ook over andere missing links in de waterwegen en het openbaar vervoer.

De minister betreurt dat het decreet basismobiliteit er nog niet is. Hij neemt zich voor dit in te dienen bij het parlement als de Raad van State zijn advies daarover heeft verleend. Maar hij is van oordeel dat er ondertussen wel een beleid kan gevoerd worden dat vergelijkbaar is met het gevoerde beleid op het vlak van de mobiliteitsconvenanten, waarvoor de minister een decretaal initiatief aankondigt dat dit beleid moet onderbouwen.

In verband met de leasing van 45 nieuwe trams – de opmerking van het Rekenhof waarnaar de heer Carl Decaluwe verwijst – benadrukt de minister dat er zich geen probleem stelt. De middelen daarvoor zijn er en De Lijn kreeg in het oprichtingsde-

creet dat recht in tegenstelling tot de problematiek van de leasing van de gebouwen die echter niet in deze commissie moet aan bod komen.

De minister betwist dat er een tweespalt is tussen de algemene begroting en de begroting van openbare werken. Hij suggereert de heer Carl Decaluwe daarover te discussiëren in de commissie voor Financiën en Begroting. In elk geval ontkent de minister dat er sprake zou zijn van debudgettering.

I.v.m. het openbaar vervoer in het kader van Euro 2000 bevestigt de minister formeel dat de organisatie van Euro 2000 een bevoegdheid is van de federale overheid. Hij stelt dat de Vlaamse overheid borg staat dat in Brugge het openbaar vervoer van en naar het stadion gratis zal gebeuren. Daartoe wordt een bedrag van 8 miljoen frank voorzien in de begroting.

II. Tweede vragenronde, antwoord van de minister en repliek van de leden

1. Repliek van de heer Carl Decaluwe en antwoord van de minister

De heer Carl Decaluwe repliceert dat de SP reeds meer dan vijf jaren het departement Openbare Werken beheert en dat het dus goedkoop is te verwijzen naar de fouten van het verleden, tenzij dat het verleden betekent tien of meer jaren terug.

De minister repliceert dat als hij het heeft over het verleden hij geen personen of partijen viseert : de heer Carl Decaluwe moet zich dus niet geviséerd voelen. Hij is ervan overtuigd dat er fouten gebeurden in het verleden zoals er nu ook fouten worden gemaakt. Hij kant zich wel tegen de voorstelling van de heer Carl Decaluwe die onder meer stelt dat de verhoging van de middelen voor De Lijn ingevolge de stijging van de brandstofprijzen maar logisch is en niks uitmaakt. Als dit niet was gebeurd, had dit zijn repercussies op het aanbod van De Lijn.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat hij weet wat de taakstelling is van een begrotingscontrole. Hij wenst gewoon te verwijzen naar de antwoorden die door de meerderheid en de minister werden verstrekt bij de begrotingsbesprekingen. Er werd telkens laconiek verwezen naar de begrotingscontrole. De heer Carl Decaluwe vindt het daarom belangrijk de minister daaromtrent te interpellieren. Zijn analyse puur statistisch is als men de begrotingscontrole van het begrotingsjaar 1999 naar de totaliteit van de cijfers vergelijkt met de begro-

tingscontrole van het jaar 2000, men vaststelt dat men nog steeds ietsje achteruitgaat.

De minister repliceert dat de heer Carl Decaluwe ook rekening moet houden met de eenmalige inspanning van 600 miljoen frank voor de overstromingen.

De heer Carl Decaluwe blijft erbij dat vanuit zuiver statistisch oogpunt men er nog steeds op achteruitgaat. Telkenmale worden er in de pers nieuwe budgetten vrijgemaakt die er ten gronde in de praktijk niet blijken te zijn. Hij verduidelijkt dat verwijzende naar de opmerkingen van het Rekenhof, er werkelijk sprake is van een bewuste debudgetteringspolitiek. Een aantal betalingskredieten worden bewust verschoven en met dat geld worden andere uitgaven gedaan. M.a.w. dezelfde frank wordt tweemaal uitgegeven. Het lid stelt vast dat éénzelfde beleid ook gevoerd wordt in andere departementen. De vraag is natuurlijk hoelang men dit zal kunnen volhouden.

2. Repliek van de heer Ludwig Caluwé en antwoord van de minister

De heer Ludwig Caluwé verklaart dat hij zich grondig gestoord heeft aan de verklaringen van minister-president Patrick Dewael n.a.v. de persconferentie begin april bij het publiek maken van de beslissingen van de begrotingscontrole. De extra kredieten die uitgetrokken worden voor de baggerwerken werden voorgesteld als het gevolg van onzorgvuldig beleid van het verleden. Deze voorstelling van zaken is niet correct. Men weet wie daarvoor politiek verantwoordelijk is en het is dan ook niet fair te spreken van lijken die uit de kast vielen. Het Rekenhof had immers reeds bij de opmaak van de initiële begroting 2000 dat opgemerkt.

Hetzelfde lid wenst nog een verduidelijking over de concrete organisatie van het openbaar vervoer in het kader van Euro 2000 in Brugge. Hij stelt vast dat de federale minister van Mobiliteit Isabelle Durant in de Kamer verklaard heeft dat er 70 frank zal moeten betaald worden voor wie beschikt over een voetbalticket. Wie over een spoorwegticket beschikt, zou wel gratis naar het stadion kunnen gebracht worden.

Minister Steve Stevaert benadrukt formeel dat het vervoer van het station naar het stadion gratis zal zijn voor wat de VVM betreft, op voorwaarde dat men beschikt over een voetbalticket.

Op de opmerking van de heer Carl Decaluwe wat er zal gebeuren in Brussel waar ook bussen van De Lijn rijden, repliceert de minister dat hij enkel verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer in Vlaanderen.

3. Bijkomende interventie van de heer Carl Decaluwe

De heer Carl Decaluwe stelt dat hij de repliek van het Rekenhof bij de initiële begroting 2000 herlezen heeft. Er was toen door het Rekenhof gewezen op een tekort aan betalingskredieten voor de mobiliteitsconvenanten (200 miljoen frank). De minister engageerde zich toen de zaak op de voet te volgen en eventuele bijstellingen te doen. Hij wenst daarover duidelijkheid.

I.v.m. het bedrag van 1 miljard frank voor fietspanden wenst hetzelfde lid te vernemen of dat onder de aangekondigde herschikkingen valt. Hij stelt dat hij dit niet kan opmaken uit de cijfergegevens. Ter zake verwijst het lid ook naar de vraag om uitleg van de heer Jan Loones daaromtrent. Hij vraagt wanneer die herschikking er komt en wat daarvan het kostenplaatje is.

Dezelfde problematiek stelt zich naar de vrije tram- en busbanen en de verkeersbeïnvloeding. De vraag is wanneer de minister gelet op het geringe succes van deze initiatieven die middelen zal verschuiven.

De heer Carl Decaluwe vraagt naar een stand van zaken van het Gewestelijk Expresnet (GEN). Hij verwijst ter zake naar eerder gestelde vragen om uitleg van de heren Walter Vandenbossche en Ludwig Caluwé. Zijn er ondertussen middelen voor het GEN uitgetrokken? Het GEN is een belangrijk dossier en vraagt dringend een oplossing via investeringen. Hij verwijst ook naar zijn schriftelijke vragen hieromtrent.

De heer Carl Decaluwe vraagt ook naar opheldering in verband met de personeelsproblematiek die hij aankaartte tijdens de begrotingsbesprekingen 2000 in het najaar 1999. Het lid wees toen op het gebrek aan ingenieurs en wegenwachters en de omgekeerde leeftijds pyramide. De minister erkende toen het probleem. Het lid kreeg graag omstandige informatie over deze personeelsproblematiek.

Wat het onderhoud van het patrimonium betreft, verwijst hetzelfde lid naar de opmerkingen van het Rekenhof en de memorie van toelichting waarin

wordt gesteld dat er al drie tot vier jaar een tekort aan middelen wordt vastgesteld. Maar de heer Carl Decaluwe stelt vast dat de minister slechts 91 miljoen frank aan middelen uittrekt, terwijl hij in het najaar van 1999 het had over 136 miljoen frank aan middelen. Hij kreeg graag verduidelijking over de problematiek van het onderhoud van de wegen en de bruggen, zeker in het licht van de recente problemen van de brug in Gent.

De heer Carl Decaluwe verwijst naar een opmerking van het Rekenhof bij de begroting 2000 die stelde dat er 2,8 miljard frank niet-gebruikte VIF-middelen waren. De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat de minister toen geen afdoende verklaring daarvoor kon geven.

De minister repliceert dat dit bedrag huisvestingsmiddelen betreft. De kabinetschef van de minister verduidelijkt dat het gros van die middelen inderdaad huisvesting betrof. De secretaris-generaal van het departement LIN heeft dit dossier nader onderzocht.

De minister verklaart in de vergadering van 18 mei dat de niet-gebruikte VIF-middelen waarvan sprake, zich situeren in het departement LIN. Het gaat voor wat de bevoegdheid van minister Stevaert betreft, over een bedrag van 460 miljoen frank bestemd voor de terugbetaling aan Nederland van de wrakkenruiming. De overige bedragen situeren zich in de sector van de huisvesting, maar ook binnen het departement LIN.

4. Tussenkomen van mevrouw Wivina Demeester – De Meyer en discussie met de leden en de minister

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer verklaart dat zij het budget openbare werken graag ziet stijgen. Zij herinnert eraan dat toen zij nog lid was van de vorige Vlaamse regering, zij de wens heeft geuit dat deze stijging zich zoals de begroting wetenschapsbeleid, moest vertalen in een aangroei van het budget openbare werken met minstens 2 miljard frank aan beleidskredieten. Zij confronteert deze bekommernis met de algemene basisopmerking van het Rekenhof dat er een onderschatting is van ordonnanceringskredieten (in andere domeinen vereffeningskredieten).

Deze regering koos voor de HRF-norm – de meest strenge – wat maakt dat men moet werken met ordonnanceringskredieten (betalingskredieten). Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer stelt echter vast dat niemand in de huidige regering bekom-

merd is om de totaliteit van het budget. De begroting openbare werken zou daarvan echter de dupe kunnen worden.

Als vanuit deze begrotingscontrole blijkt dat er 7 miljard frank aan vereffeningskredieten geschrapt wordt, is dat op zich geen probleem, als men deze vereffeningskredieten gebruikt voor schuldafbouw. Maar dat gebeurt niet en daarom zou zij meer inzicht willen krijgen over de beschouwingen van het Rekenhof temeer omdat minstens 3,2 miljard frank wordt uitgegeven aan recurrente uitgaven. Dit bedrag vindt men dus volgend jaar terug in de begroting. Als men dan ernstig wil budgetteren, kan men dat niet in beleidskredieten of vastleggingsmachtigingen voorzien. Haar grote zorg is dat als men met betalingskredieten werkt – een techniek die vroegere federale regeringen hanteerden – men op zeer korte tijd aan besparingen moet doen. De ervaring van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer is dat er eerst op openbare werken zal worden bespaard. Zij verwijst naar de ervaring van de jaren tachtig waar bij de begrotingsrondes bespaard werd op vastleggingsmachtigingen en investeringen. Vandaar komt het nefaste van het tekort aan investeringen. Zij is van oordeel dat de huidige regering de verkeerde weg opgaat inzake investeringen : bakstenen schrappen, is de gemakkelijkste weg.

Op de opmerking van de heer Robert Voorhamme dat zij die bedenkingen blijkbaar niet indertijd geformuleerd heeft, repliceert mevrouw Wivina Demeester-De Meyer dat zij die bekommernis wel reeds in de jaren tachtig in de federale regering formuleerde n.a.v. de geplande defensie-investeringen. Zij verklaart dat zij als minister van Begroting die bekommernis ook voortdurend uitte binnen de Vlaamse regering en ervoor gezorgd heeft dat het budget openbare werken permanent gestegen is.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer benadrukt dat het grootste risico van de huidige werkwijze zich zal stellen vanaf 2001. Het encours dat al groot was, wordt verder opgebouwd. De recurrente uitgave van 3,2 miljard frank kan het eerste jaar misschien opgevangen worden met de groei, maar na vijf jaar zal deze vorm van debudgettering weer moeten opgelost worden met besparingen op investeringen, vooral in de sector van de openbare werken.

Minister Stevaert repliceert dat hij zal pleiten dat de echte middelen voor openbare werken de komende jaren zullen stijgen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer zou dan wel graag een bijkomende toelichting krijgen van

het Rekenhof en inzicht verwerven in de begrotingsplanning van de komende jaren.

De heer Robert Voorhamme is van oordeel dat mevrouw Wivina Demeester-De Meyer met haar tussenkomst aantoont dat deze problematiek te maken heeft met de ganse Vlaamse regering. Hij vindt dat deze discussie en de bijkomende toelichting van het Rekenhof aan bod moeten komen in de Commissie voor Financiën en Begroting.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer benadrukt dat ze met spanning wacht op een meerjarenbegroting van openbare werken. Zij betreurt dat er geen interesse is vanuit de meerderheid en het parlement voor de globale zorg van het budget.

5. Antwoorden van de minister

Op de vraag van de heer Carl Decaluwe in verband met de afwijkingen van het meerjarenprogramma versus de behoeftenanalyse, antwoordt de minister dat de opdracht aan AWW gegeven werd om te verklaren waarom bepaalde projecten op een bepaald moment geprogrammeerd werden. Met andere woorden zal er voor de prioritaire projecten volgens de behoeftenanalyse aangegeven worden waarom ze eventueel nog niet geprogrammeerd zijn. Omwille van de omvang van het werk, zal de verklaring beperkt worden tot de 10 meest prioritaire doortochten en fietspaden per provincie. De nota van AWW wordt tegen einde mei verwacht. Daarna zal ze overgemaakt worden aan het commissiesecretariaat van het Vlaams Parlement.

Op de vraag van de heer Carl Decaluwe i.v.m. de stand van zaken van de aanwervingen in de administratie, antwoordt de minister het volgende.

Er zijn aanwervingen voorzien voor 15 bijkomende wegenwachters, 33 wervingen voor de bemanning van de wegendistricten en 10 technici voor de controle van overgewicht. Voor een aantal van deze wervingen kan geput worden uit bestaande wervingsreserves, voor de overige moet een examen georganiseerd worden. De afdeling personeel van AWW heeft reeds een aanvraag ingediend bij de administratie Ambtenarenzaken om het examen te organiseren. Momenteel is AWW bezig met de opmaak van de functiebeschrijvingen. De effectieve indiensttreding wordt eind 2000 verwacht voor de kandidaten uit de wervingsreserves en voor de eerste helft van 2001 voor de kandidaten die geslaagd zijn in het te organiseren examen.

M.b.t. de afwijking in het krediet bestemd voor het onderhoud van het patrimonium (136 miljoen frank versus 91 miljoen frank) verstrekt minister Steve Stevaert volgende cijfers (in miljoenen franken) :

	<u>GVK</u> vastlegging	<u>GOK</u> ordonnan- cering
Krediet 1999 :	2.956,2	2.850,0
Krediet 2000 :	3.104,3	2.930,0
Verschil :	148,1	80,0
Krediet 2000 na budgetcontrole :	3.109,6	2.940,0
Verschil t.o.v. 1999 :	153,4	90,0
Verschil t.o.v. 2000 initieel :	5,3	10,0

Dit is inclusief een overheveling van 16 miljoen frank naar de bestaansmiddelen voor de aanwerving van wegenwachters.

M.b.t. de vraag over de projecten in het kader van het GEN rond Brussel, verklaart minister Steve Stevaert dat in uitvoering van het samenwerkingsakkoord met het Brussels Gewest en in uitvoering van de regeringsverklaring, door de VVM een vijfjarenplan opgemaakt werd met betrekking tot de uitbouw van het gewestelijk busnet rond Brussel.

Deze projecten worden aangerekend op het artikel van de mobiliteitsconvenanten, omwille van het feit dat het bedieningsniveau van deze lijnen de norm van de basismobiliteit zal overschrijden. Alle openbaar vervoerprojecten waarvan het bedieningsniveau hoger ligt dan de basismobiliteit zijn immers convenantgebonden.

Voor het jaar 2000 zijn de volgende projecten rond Brussel in volle voorbereiding en zullen de bestaande assen gevoelig worden versterkt :

- Aalst – Asse – Brussel, via Affligem – Ternat ;
- knooppunt Asse (deelgemeente Zellik) ;
- een investering in het knooppunt Dilbeek ;
- Ninove – Brussel ;
- Keerbergen – Haacht – Brussel.

Tegelijkertijd werden de nodige studies inzake doorstroming opgestart. De studie Haacht-Brussel, op Vlaams grondgebied is afgerond. Het deel op het Brussels grondgebied wordt eerstdaags opgestart.

De aanbestedingen voor de assen Ninove – Brussel en Aalst – Brussel zijn lopende.

Voor de assen Leuven-Brussel en Waver – Overijse – Brussel werden de prijsvragen reeds rondgestuurd.

Met betrekking tot de doorstromingsproblematiek op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk gebied (vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding) wordt momenteel maandelijks overleg gepleegd over de vordering van de maatregelen die worden genomen.

Op basis van de huidige stand van zaken mag verwacht worden dat de exploitatie-projecten eind september zullen kunnen starten.

In verband met de opmerking over de budgetten basismobiliteit en convenanten, verduidelijkt minister Steve Stevaert dat bij de opmaak van de begroting 2000 de overblijvende beschikbare kredieten voor mobiliteitsconvenanten, via een begrotingsruiter, overgeheveld werden naar het begrotingsjaar 2000. Deze operatie is samengegaan met de overheveling van een aantal mobiliteitsconvenantprojecten naar de dotatie van de VVM, op de basisallocatie 31.01. Dit heeft tevens tot gevolg dat een deel van de betalingskredieten niet langer moet worden voorzien op de basisallocatie 31.07.

Op het einde van het vorige jaar werden bovendien nog een aantal betalingen doorgevoerd, ter ontlasting van de betalingskredieten van het jaar 2000.

Daarnaast moet rekening gehouden worden met het gegeven dat de nieuwe projecten niet op 1 januari, maar in de loop van dit jaar zullen starten. Dit veronderstelt uiteraard wel dat de vastleggingen in het jaar 2000 worden voorzien. Anderzijds worden de betalingen uitgevoerd, op basis van zesmaandelijks vorderingsstaten, hetgeen veronderstelt dat de betaling pas in het jaar 2001 zal vallen.

Momenteel zijn een aantal projecten in volle voorbereiding, maar werd nog geen enkel nieuw project vastgelegd of opgestart. De kans dat er dus voor het einde van het jaar vorderingsstaten worden ingediend, met een betaling als gevolg, is zeer klein, rekening houdend met de tijd die nodig is om de

vorderingsstaten op te maken. De beschikbare betalingskredieten voor het jaar 2000 zullen dus volledig kunnen aangewend worden om de lopende projecten te financieren.

Voor de kredieten die voorzien zijn op de basisallocatie 31.12, ten behoeve van de projecten basismobiliteit doet zich dezelfde situatie voor als voor de convenantgebonden projecten. Terwijl er 350 miljoen frank aan vastleggingskredieten zijn voorzien, zijn er 200 miljoen frank aan ordonnanceringen voorzien. De minister gaat er dus van uit dat de projecten, gemiddeld genomen in de helft van het jaar starten. Bij het bepalen van de ordonnanceringskredieten heeft de minister tevens rekening gehouden met een aantal éénmalige kosten inzake begeleiding en screening van de projecten.

De minister verklaart dat het gegeven van de financiële leasing bij De Lijn door KPMG aanvaard is en verwerkt werd in de boekhouding van VVM – De Lijn. KB nr. 55 houdt in dat instellingen deze transacties mogen doen. De termen financiële lease en financieringshuur worden door mekaar gebruikt. De minister vermeldt aanvullend het KB van 3 december 1993 m.b.t. de boekhoudwetgeving waar sprake is van financiële leasing en soortgelijke rechten. In dat opzicht is een financieringshuur een soortgelijk recht.

Aanvullend als antwoord op de vraag van de heer Jan Loones i.v.m. de aankoop van zeewerende dijken, verklaart de minister dat op het programma 64.30 in geen basisallocatie voorzien is voor de aankoop van zeewerende duinen.

Dit programma voorziet

- 1) in het gewone onderhoud van zee- en rivierwaterkeringen ;
- 2) uitgaven voortvloeiend uit de door oorlogsfeiten berokkende schade aan de kust- en rivierwaterkeringen ;
- 3) aankoop van specifieke machines.

Het krediet voor aankoop van zeewerende duinen is in het begrotingsjaar 1999 opgenomen in het programma 64.60 Integraal Waterbeheer, voor een bedrag van 40 miljoen frank.

Het krediet op dit programma bestaat uit een vastleggings- en een ordonnanceringskrediet. Derhalve blijft het vastleggingskrediet beschikbaar over meerdere jaren.

Het programma 64.60 wordt beheerd door twee ordonnancerende ministers nl. Openbare Werken en Leefmilieu. De kredietverdeling gebeurt door middel van een protocol.

Voor het begrotingsjaar 2000 is dit protocol nog niet gefinaliseerd. Nadat de definitieve cijfers van de begrotingscontrole door het parlement zijn goedgekeurd, zal dit protocol in zijn globaliteit gefinaliseerd worden.

In antwoord op de vraag van de heer Carl Decaluwe i.v.m. de vermindering van de kredieten voor overstromingen, repliceert de minister dat de vermindering handelt over het programma 64.60 Integraal Waterbeheer, dat in het begrotingsjaar 1999 gecreëerd werd.

In de begroting was op de enige basisallocatie van dit programma een bedrag van ca. 300 miljoen frank ingeschreven als ordonnancerings- en vastleggingskredieten.

Tijdens de begrotingscontrole werd dit bedrag éénmalig opgetrokken met ca. 600 miljoen frank. Vermits in de regering afgesproken was dat deze kredietverhoging een éénmalige operatie was, werd bij de opmaak van de begroting 2000 terecht uitgegaan van het oorspronkelijke krediet van 300 miljoen frank.

Gelet op de problematiek van de overstromingen en de bekommernis van de regering hiervoor passende maatregelen te treffen, werd bij de begrotingscontrole 2000 opnieuw een bijkomend krediet van 310 miljoen frank toegekend.

De minister is van oordeel dat deze verhoging structureel is. Op de vraag van mevrouw Wivina Demeester – De Meyer wat structureel betekent, antwoordt de minister dat eigenlijk substantieel wordt bedoeld.

6. Replieken van de leden

Wat de kredieten voor integraal waterbeheer betreft, verklaart de heer Carl Decaluwe dat er nood is aan een krediet van 3,2 miljard frank. Hij wenst duidelijkheid over de kalender van de meerjarenplanning.

De minister antwoordt dat er afgesproken is in de toekomst te werken met meerjarenbegrotingen. Nu is het onmogelijk om zomaar middelen voluntaristisch te voorzien.

De heer Carl Decaluwe wenst duidelijkheid over de basismobiliteit. Als de minister het daarover heeft, ligt dat dan volledig in de lijn van het voorontwerp over basismobiliteit ? Hij vraagt naar een duidelijk kader van de terminologie rond basismobiliteit en de budgettaire complicaties daarvan. Vroeger gaf de minister daaraan een invulling die opliep tot een bedrag van 14 miljard frank.

De minister repliceert dat het begrip basismobiliteit duidelijk wordt verwoord in het voorontwerp.

III. Derde vragenronde, antwoord van de minister en repliek van de leden

1. Tussenkomen van de heer André Denys en antwoord van de minister

De heer André Denys kant zich tegen de wijze waarop de aanpassing van de begroting in deze commissie wordt besproken. Het kan niet de bedoeling zijn om in extenso de begrotingsbesprekingen 2000 van het najaar 1999 over te doen. In zijn visie moet er enkel gedebatteerd worden over de nieuwe accenten en de nieuwe beslissingen die sinds de goedkeuring van de begroting 2000 getroffen zijn.

In die beslissingen onderscheidt hij twee types.

Er zijn de onvermijdelijke uitgaven – zoals bv. de uitgaven voor openbaar vervoer – 280 miljoen frank aan De Lijn tengevolge de stijging van de brandstofprijzen. Ook het uitgetrokken krediet van 1,4 miljard frank voor het dossier van de Westerschelde catalogueert hij als een onvermijdelijke uitgave.

Daarnaast zijn er de kleine bijstellingen die bijkomende accenten leggen in de begroting. De heer André Denys onderscheidt daarin vier dossiers.

In eerste orde is er de bijsturing in de vorm van een meerkrediet in de sector van de regionale luchthavens : er wordt 60 miljoen frank uitgetrokken voor een managementovereenkomst en er is 50 miljoen frank voorzien aan bijkomende dotatie. Deze accentverschuiving is het gevolg van de beslissing en het debat rond de regionale luchthaven van Deurne. De heer André Denys is van oordeel dat 60 miljoen frank een té hoge prijs is voor de managementovereenkomst.

M.b.t. het meerkrediet van 500 miljoen frank dat wordt voorzien in de waterwegen als inhaaloperatie voor het baggeren, vraagt de heer André Denys

zich af of dit een bewuste keuze is, of het resultaat van een plotse vaststelling. Vanwaar de keuze om de 500 miljoen frank integraal te besteden aan baggerwerken ?

Het meerkrediet van 310 miljoen frank voor integraal waterbeheer ligt in de lijn van wat de heer André Denys aankaartte tijdens zijn interpellatie omtrent de Leieoevers. Hij wenst wel meer inzicht te krijgen omtrent de concrete besteding van deze 310 miljoen frank.

De heer André Denys vraagt waarom de kredieten ten belope van 300 miljoen frank in de enveloppe van het VIF, besteed worden aan de infrastructuur van de waterwegen. Waarom opteert de minister voor waterwegen en niet voor wegeninfrastructuur. Zet de minister alles op PPS voor de andere wegen ?

De minister verduidelijkt dat de uitgetrokken 400 miljoen frank voor de herstelling van de overstromingen van het najaar van 1999 een absolute noodzaak zijn.

Het krediet van 500 miljoen frank voor het baggeren van de binnenwateren heeft alles te maken met de problematiek van het “agitatie-baggeren”. In het verleden werd de baggerspecie omgewoeld : deze techniek is omwille van ecologische en economische redenen niet langer te verantwoorden. De minister verklaart dat thans het probleem van de berging van de specie opgelost is : er werd een bergingsplaats gevonden. Hij zou deze uitgave dan ook catalogeren als een niet te vermijden uitgave.

Minister Steve Stevaert verduidelijkt dat de voorziene 50 miljoen frank uitgetrokken worden voor de verwezenlijking van het ILS-systeem : Instrument Landing Systeem terwijl de geplande 60 miljoen frank niet voor de managers maar voor het managementteam bestemd is. Het betreft de managementteams van de beide luchthavens. De minister verklaart dat de hoogte van het bedrag bepaald werd door de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV).

Het krediet van 310 miljoen frank integraal waterbeheer is bestemd voor het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde (KBR) en wordt gecoördineerd met minister Vera Dua.

2. Het dossier van de Westerschelde : de opmerkingen van het Rekenhof en de repliek van de minister

De heer Jan Penris verwijst naar de opmerkingen van het Rekenhof m.b.t. het dossier van de Westerschelde. Het Rekenhof maakt de basisopmerking dat er te weinig kredieten worden voorzien voor zowel de onderhoudsbaggerwerken als de wrakenruiming. Uit de repliek van de minister – die de minister ter zitting heeft bezorgd aan de leden en die als bijlage I bij dit verslag wordt gevoegd – onthoudt de heer Jan Penris dat de minister twee argumenten geeft om het verschil in cijfers tussen het Rekenhof en zijn administratie te verklaren. Enerzijds dat de resultaten en evoluties worden onderbelicht door het permanente overleg tussen de Nederlandse en Belgische administraties : het Rekenhof baseert zich immers eenzijdig op rapportage van Rijkswaterstaat. Anderzijds dat het Rekenhof geen rekening hield met de overschrijving van de niet aangewende kredieten.

Het lid heeft vragen of dit bedrag volstaat om het aanzienlijke verschil in cijfers te verklaren. Hij benadrukt dat het Rekenhof gesteld heeft dat er gebruik gemaakt wordt van een onwettelijke budgettering. Hij is van oordeel dat de minister in zijn schriftelijke repliek onvoldoende ingegaan is op dit verwijt van het Rekenhof. Daarom dringt de heer Jan Penris aan op een mondelinge toelichting van de minister over dit facet van het dossier en een stand van zaken van de discussie over dit dossier in de Commissie voor Financiën en Begroting.

Ook de *heer Ludwig Caluwé* is van oordeel dat het schriftelijk antwoord van de minister op de opmerkingen van het Rekenhof totaal niet voldoet. Hij benadrukt dat er geen antwoord kwam omtrent de 423 miljoen frank die men extra moet inschrijven : deze (Nederlandse) factuur moet hoedanook betaald worden, maar wordt niet opgenomen in de begrotingscontrole. Dit lid kant zich dan ook tegen deze gehanteerde techniek van debudgettering.

De heer Carl Decaluwe sluit zich aan bij de kritiek van de vorige sprekers en dringt in het kader van de parlementaire controle aan op een glashelder antwoord. Ofwel zijn de cijfers van de Nederlanders verkeerd, ofwel zijn de cijfers die de Vlaamse administratie hanteert, fout.

De heer Johan Malcorps stelt dat er een aparte commissievergadering werd georganiseerd m.b.t. de

problematiek van de verdieping van de Westerschelde. Hij benadrukt dat gans de discussie rond de cijfers een uitloper is van het systeem dat inder tijd werd opgezet. Hij is gerustgesteld door het antwoord van de minister in de bewuste commissievergadering van Financiën en Begroting dat er regelmatig zal gerapporteerd worden en dat er de nodige klaarheid komt. De schriftelijke repliek van de minister op de opmerkingen van het Rekenhof met name dat er een afzonderlijke basisallocatie wordt gecreëerd, is een goede zaak en maakt dat men geen verstoppertje meer kan spelen.

De heer Ludwig Caluwé repliceert dat de discussie niet draait over de verantwoordelijkheid maar dat de discussie hic et nunc is of men een half miljard frank extra moet inschrijven in de begroting Openbare Werken.

Minister Steve Stevaert is van oordeel dat hij in zijn schriftelijke repliek wel duidelijkheid gaf. Hij stelt dat dit antwoord gebaseerd is op informatie van zijn administratie.

De heer Carl Decaluwe is teleurgesteld door dit antwoord. Hij stelt vast dat de minister op een aantal opmerkingen van het Rekenhof niet antwoordt. Hij dringt aan dat de minister duidelijk maakt hoe dat bedrag zal vereffend worden.

De minister repliceert dat dit niet de discussie is. Hij stelt dat hij zich zeer uitvoerig gedocumenteerd heeft bij zijn administratie. Die benadrukt dat het ingeschreven bedrag in de begroting wel voldoende is om de facturen te betalen die zullen binnenkomen.

Na discussie stelt mevrouw Wivina Demeester – De Meyer vast dat er een interpretatie blijft die moet uitgeklaard worden tussen de administratie en het Rekenhof.

De heer André Denys stelt inderdaad vast dat er een verschil is tussen de administratie en het Rekenhof, maar vindt dit geen reden om nu een debat aan te gaan met het Rekenhof.

Minister Steve Stevaert herhaalt zijn schriftelijke opmerkingen dat het Rekenhof zich eenzijdig baseert op rapportage van de Nederlandse administratie. Hij ziet geen voldoende redenen om te twijfelen aan zijn eigen administratie.

De heer Ludwig Caluwé repliceert dat het Rekenhof zich tweemaal baseert op de cijfers van de beide administraties : eerst worden de cijfers van

de Nederlanders gehanteerd. Dat de Nederlanders overramen, is mogelijk, maar geen 30 tot 40%, benadrukt hetzelfde lid. M.b.t. de post baggerwerken baseert het Rekenhof zich echter wel op ramingen van de Vlaamse administratie.

Minister Stevaert repliceert dat het dossier in volle evolutie is. Er is bovendien een groot verschil tussen het Belgische en het Nederlandse recht. Hij is van oordeel dat men hier spijkers op laag water zoekt.

De heer Ludwig Caluwé beklemtoont dat hij dezelfde opmerkingen maakte tijdens de begrotingsbesprekingen 2000 in december 1999.

De minister verduidelijkt dat het een opmerking m.b.t. de orthodoxie betreft. De praktijk van opname van geldvoorschotten in de begroting die in het verleden is ingezet, is uitvoerig ter sprake gekomen bij de bespreking van de gemeenschappelijke audit van de Nederlandse Rekenkamer en het Rekenhof in de commissie voor Financiën en Begroting. Deze opname in de begroting bij het aangaan van verbintenissen miskent de praktijk aan Nederlandse zijde die daar volledig conform Nederlands recht gebeurt. Als men plots een andere methodologie (van declaraties) gaat gebruiken, dan betekent dat concreet dat men de werken moet staken en dat de gedane investeringen teloorgaan.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer repliceert dat geldvoorschotten een praktijk is die reeds jaren geleden werd afgeschaft. Zij is van oordeel dat deze techniek niet meer kan gehanteerd worden.

De minister verduidelijkt dat het de bedoeling is op het moment van de declaraties van Nederland het geld beschikbaar te hebben aangezien de procedure van aanbesteding naar Nederlands recht gebeurt. Indien de werken door Vlaanderen op Belgisch grondgebied zouden plaatsgrijpen, zou dit probleem zich niet stellen. Men is dus afhankelijk van de declaraties van Nederland.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer repliceert dat men dan in vastleggingen een krediet moet voorzien omdat er een raming moet gemaakt worden. De minister verduidelijkt dat de raming het verhaal is van wat er aan declaraties te verwachten is. De Vlaamse administratie toetst aan de praktijk van het verleden, rekening houdend met het gegeven dat Nederland een zeer ruime marge neemt.

De heer André Denys vraagt of die marge de verklaring is, voor het verschil in cijfers tussen de ad-

ministratie en het Rekenhof : het ruimer inschatten van de Nederlandse administratie ?

De minister antwoordt dat dit een gedeeltelijke verklaring is maar dat ondertussen het dossier verder evolueert. Er is ook een fundamenteel verschil in werkwijze tussen Nederland en Vlaanderen. Die beide factoren verklaren dat verschil en ondersteunen de thesis van zijn administratie.

De heer Ludwig Caluwé betreurt dat de minister deze uitleg niet uitvoerig heeft weergegeven in een nota bestemd voor het Rekenhof. Hij heeft daarom nog steeds zijn twijfels bij de verstrekte uitleg.

De minister stelt dat de leidend ambtenaar, de heer Strubbe in het kader van de presentatie van het auditrapport deze problematiek uitvoerig in de commissie voor Financiën heeft toegelicht.

De heer Carl Decaluwe blijft erbij dat de uitleg van de minister niet duidelijk is. Het schriftelijk antwoord van de minister was onvolledig, de mondelinge toelichting heeft voor nog meer verwarring gezorgd.

Ook de heer Jan Penris verklaart dat het antwoord niet duidelijk is. Het verslag van het Rekenhof dateert van 2 mei 2000, wat betekent dat het Rekenhof voldoende tijd kreeg om te onderzoeken wat er uit de besprekingen van het auditrapport naar voren kwam. Hij vraagt zich af of de afgevaardigden van het Rekenhof hardleers zijn of hebben ze werkelijk argumenten om te stellen dat de stelling van de minister niet klopt. Het lid vraagt naar een repliek van het Rekenhof op de repliek van de minister op de opmerkingen van het Rekenhof.

Hij verklaart dat het parlement in het verleden de fout gemaakt heeft het kostenplaatje van de verdieping van de Westerschelde te onderschatten. Hij wenst niet opnieuw dezelfde fout te maken. Een nieuwe raming moet m.a.w. exact zijn. Een half miljard frank verschil is niet exact.

De heer André Denys verklaart dat hij weliswaar vragen heeft over het verschil in cijfers tussen het Rekenhof en wat hier in de begroting staat, maar het antwoord van de minister was voor de VLD voldoende duidelijk. Hij is gerustgesteld door de verklaring van minister Stevaert dat hij garant staat voor een permanente opvolging van dit dossier en kant zich tegen een overdoen van de gevoerde discussie in de commissie voor Financiën en Begroting over dit dossier. Hij besluit dat het antwoord van minister Stevaert een correcte inschatting geeft

langs Vlaamse zijde van het kostenplaatje. Het Rekenhof zal wellicht een antwoord geven in de commissie Financiën en Begroting op de repliek van minister Stevaert. Concreet zal het parlement op het ogenblik dat de begrotingsaanpassing in plenaire zitting behandeld worden, volledig geïnformeerd zijn over alle elementen van dit dossier.

De heer Jul Van Aperen is van oordeel dat in de hele discussie men één belangrijk element over het hoofd heeft gezien. Er is een discussie over de orde-grootte van de bedragen voor wrakkenruiming tussen de administraties van Nederland en Vlaanderen. De wrakken liggen hoofdzakelijk op Nederlands grondgebied. Het is best mogelijk dat de globale factuur uiteindelijk lager zal uitvallen dan gepland.

Minister Steve Stevaert bevestigt nogmaals dat er een tussentijdse rapportage zal komen en dat op basis van de stukken het correcte bedrag werd ingeschreven in de begroting.

Mevrouw Wivina Demeester – De Meyer concludeert dat de meerderheidsfracties vertrouwen hebben in het antwoord van de minister en dat andere leden nog steeds vragende partij zijn voor een omstandige verklaring over het verschil in de cijfers tussen het Rekenhof en de minister.

Na een schorsing van de vergadering vraagt de heer Carl Decaluwe een opschorting van de werkzaamheden van de vergadering teneinde hem en andere leden toe te laten verdere informatie in te winnen bij het Rekenhof omtrent het verschil in cijfers dat bijna oploopt tot een half miljard frank. Na discussie besluit de vergadering dat de begrotingsbesprekingen niet worden afgerond in één zitting teneinde de leden de mogelijkheid te bieden zich te informeren omtrent de opmerkingen van het Rekenhof.

IV. De overige opmerkingen van het Rekenhof

– Types van opmerkingen – performantie van de begroting van De Lijn

De heer Carl Decaluwe resumeert dat het Rekenhof drie soorten opmerkingen maakte.

Er zijn de opmerkingen waar het Rekenhof wijst op een gebrek aan informatie m.b.t. de toelichting van een aantal basisallocaties. Het lid verwijst naar de problematiek van de luchthavens : er is een ge-

brek aan informatie over de voorziene kredieten. De vraag stelt zich waarom er geen uitsplitsing gebeurt naar afzonderlijke basisallocaties met het oog op transparantie. Hij stelt vast dat het Rekenhof reeds herhaaldelijk dergelijke opmerkingen geformuleerd heeft, maar dat daar niet op ingegaan wordt.

Ook voor het dossier van de Westerschelde werd deze opmerking – gebrek aan transparantie – geformuleerd.

M.b.t. de problematiek van de loonkosten op de begroting van het VIF vindt het lid de verstrekte schriftelijke toelichting van de minister wel voldoende.

Ook m.b.t. integraal waterbeheer merkte het Rekenhof op dat er té weinig informatie was over de totale kostprijs. Voor een stuk wordt die kritiek beantwoord in de repliek van de minister.

Het gebrek aan decretale machtiging voor een bijzondere financiële constructie bij de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) is opgelost : er kwam een duidelijk antwoord van de minister.

Er zijn echter opmerkingen van het Rekenhof omtrent zware onderschattingen in de uitgetrokken kredieten. Concreet verwijst de heer Carl Decaluwe naar de opmerkingen van het Rekenhof i.v.m. OA 63 PR 20 – basisallocaties 14.01, 31.03 en 51.04 die onderschat zijn.

Het lid vraagt naar verduidelijking, ook i.v.m. een overzichtelijke betalingskalender.

In verband met de opmerkingen op de basisallocaties 14.01, 31.03 en 51.04 verduidelijkt de minister dat er sprake is van een administratieve vergetelheid die ondertussen rechtgezet is. Voor ba. 14.01 gaat het om een bedrag van 20,6 miljoen frank, voor ba. 31.03 is 45,6 miljoen frank voorzien en voor ba. 51.04 is het een bedrag van 45,3 miljoen frank. De opmerkingen van het Rekenhof waren dus terecht maar de rechtzetting is gebeurd.

De minister repliceert dat de overstap van een effectieve betalingskalender naar percentages – De Lijn werkt met percentages- vrij arbeidsintensief was.

De stijging van het encours is het gevolg van de vastlegging in december van ongeveer 1 miljard frank aan projecten die nu pas in de loop van dit jaar opstarten.

Het encours is inderdaad gestegen, doch een verhoging van het ordonnanceringskrediet zal pas noodzakelijk zijn vanaf het begrotingsjaar 2001 : stijging tot 2.500 miljoen frank.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer verklaart dat het Rekenhof eigenlijk vraagt dat als men een planning maakt, men ook onmiddellijk daaraan een betalingskalender moet koppelen. Zij citeert : “een correcte en overzichtelijke betalingskalender ter verantwoording van deze GOK’s is noodzakelijk”. Zij stelt dat dit in een meerjarenbegroting een noodzaak is met het oog op het onderzoek wat er moet vastgelegd worden. Zij dringt dan ook aan dat de minister aan De Lijn een dergelijke betalingskalender zou vragen.

De minister repliceert dat hij niet in het bezit is van een dergelijke kalender. Hij engageert zich om deze op te vragen aan De Lijn. Hij benadrukt wel dat De Lijn hem medegedeeld heeft dat dit een gigantisch werk vraagt.

De heer Carl Decaluwe stelt dat dit toch een essentieel element is van de parlementaire controle. Hij verwijst ook naar de toelichting bij programma 63.10 – Wegen waar simpelweg wordt gesteld dat “binnen het programma de kredieten lichtjes worden geheralloceerd om deze aan te wenden daar waar de meest fundamentele behoeften zich situeren (b.a. 14.08)”.

Hij vraagt daarover verduidelijking. Hij verwijst naar gestemde moties in dat parlement over het onderhoud van de wegen en beklaagt zich erover dat het parlement onvoldoende informatie krijgt om te controleren in hoeverre moties worden uitgevoerd.

De minister engageert zich nogmaals de gevraagde informatie bij De Lijn op te vragen. Hij meent dat dezelfde techniek toch ook wordt gehanteerd bij andere VOI's zoals de DIGO en de ARGO.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer stelt vast dat er veel vereffeningskredieten geschrapt werden in deze begrotingscontrole. Ook bij DIGO zijn er kredieten geschrapt ten belope van een bedrag van circa 2 miljard frank. Zij vindt het logisch dat men een betalingskalender voor al deze domeinen opstelt. Het is bovendien zeer typisch voor een stijgende begroting als de Vlaamse begroting waar er steeds meer vastleggingskredieten zijn, dat men nood heeft aan betalingskredieten.

Hetzelfde lid dringt aan dat deze betalingskalender van De Lijn – zeker de grote posten – beschikbaar

zou worden gesteld, minimaal voor het begrotingsverslag.

De heer Johan Malcorps begrijpt dat het parlement maximaal moet geïnformeerd worden maar vraagt toch niet te overdrijven en in de plaats te treden van de uitvoerende macht. Het parlement moet de grote lijnen controleren, niet de details.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer begrijpt niet dat het opmaken van een betalingskalender een gigantisch werk is. De Lijn zal die kalender zeker hanteren, anders kan men niet ernstig werken. Zij is het eens dat het parlement de grote lijnen moet bewaken, maar vindt dat de weergave van de begroting van De Lijn waarmee een bedrag van 21 miljard frank gemoeid is, op één luttele pagina in de bijlagen van de begroting, totaal onvoldoende.

De heer Carl Decaluwe kant zich tegen de “debilitering” van de politiek waarbij ministers reclame maken voor Volvo maar in het parlement verklaren dat zij niet weten waarvoor de cijfers staan in de begroting.

– *Regionale luchthavens – aanstelling van managers*

I.v.m. programma 63.30 ba 61.31. verduidelijkt minister Steve Stevaert dat de kredieten verhoogd werden met 52 miljoen frank. Het initiële krediet was 230,2 miljoen frank, het werd verhoogd tot 282,2 miljoen. Het betreft het ILS-systeem en de verbindingsweg naar de industriezone.

M.b.t. de vraag naar het bijkomende krediet van 60 miljoen frank voor het management van de regionale luchthavens, herhaalt de minister dat er 30 miljoen frank per jaar per luchthaven wordt uitgetrokken voor een managementteam op basis van de PMV-studie. Hij heeft wel persoonlijk het aanvoelen dat dit bedrag té hoog werd ingeschat.

De heer Carl Decaluwe vindt 60 miljoen frank ook een indrukwekkend hoog bedrag. Hij vraagt verduidelijking over de wijze van samenstellen van deze managementteams, de procedure, de functieprofielen en de concrete opdracht van het team. Vertrekt het team op basis van het Speakermansrapport of met een tabula rasa? Is er duidelijk omschreven wat er met die 30 miljoen frank per luchthaven zal gebeuren?

De minister repliceert dat het niet meer over studiewerk gaat maar over managen van de luchthavens.

Het is de bedoeling dat de manager en het team een beheerscontract afsluiten en de luchthavens leiden. Het is nog niet uitgemaakt of het om één persoon gaat – die bv. via headhunting wordt geworven –, of een team. De minister ontkent dat het om een waanzinnige managersvergoeding gaat.

Op vragen van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer en de heer Carl Decaluwe, verduidelijkt de minister dat uit de voorbereiding van het opmaken van het bestek met PMV die prospectie heeft gedaan, er de verwachting is dat niet één persoon maar een team bestaande uit 3,4 of 5 mensen, gaat managen. Het kan gaan om een bedrijf of één persoon die een team meebrengt. Vandaar de optiek om dergelijk bedrag uit te trekken in de begroting, maar uiteindelijk moet wel de wetgeving op de overheidsopdrachten gelden. Elke luchthaven krijgt zijn managementteam. Er stelt zich wel een juridisch probleem met de huidige leiding van de beide regionale luchthavens vooral inzake evaluatie. Men zal het systeem zoals dat in voege is bij Aquafin hanteren: ook daar zijn ambtenaren ter beschikking gesteld. Er is daar een protocol tussen de administrateur-generaal en de leiding van Aquafin waarbij de administrateur-generaal strikt genomen de evaluatie doet maar zich contractueel baseert op het rapport dat de de facto overste heeft gemaakt.

De heer Carl Decaluwe vraagt of het niet denkbaar is dat de twee managementteams een totaal verschillende visie ontwikkelen. Welke instrumenten heeft de regering om dat gegeven enigszins onder controle te houden?

Minister Steve Stevaert verklaart dat de roeping van de beide luchthavens totaal verschillend is: de ene heeft een goederenopdracht, de andere luchthaven niet. Hij is van oordeel dat het probleem zich niet zal stellen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer vraagt verduidelijking over de opdrachten. De minister verklaart dat in het bestek inderdaad de opdracht beschreven wordt. Er wordt voorzien dat men met een commercieel en een milieuplan moet komen. Deze opdracht moet ter goedkeuring worden voorgelegd aan de minister en de regering.

De heer Carl Decaluwe vraagt verduidelijking omtrent het tijdspectief. Is de minister bereid om na bespreking van de beleidsnota over de luchthavens in deze commissie, het bestek eventueel aan te passen?

Minister Steve Stevaert verklaart dat hij kan inkomen in de redenering van de heer Carl Decaluwe maar dat dit niet mag betekenen dat de timing in het gedrang zou komen. Hij denkt dat een parlementair debat inderdaad kan bijsturen.

De heer Carl Decaluwe vernam dat de minister een onderzoek m.b.t. kerosinehinder in de buurt van luchthavens aankondigde. Hij vindt dit niet terug in de begroting en wenst daaromtrent meer te vernemen.

Minister Steve Stevaert verduidelijkt dat dit onderzoek inderdaad wordt gepland maar opgenomen wordt in het op te maken milieuplan van het bestek.

V. Overige opmerkingen

– *Gemeenschappelijk vervoer- aangepast vervoer personen met beperkte mobiliteit*

De heer Carl Decaluwe heeft vragen bij de vermindering van het krediet op PR 63.20 ba 31.09 m.b.t. de tussenkomst van het Vlaams Gewest in de kosten voor de vermindering van het aangepast vervoer voor personen met beperkte mobiliteit. In de toelichting wordt gesteld dat een aantal provinciebesturen, steden en gemeenten niet ten volle meewerkten. Hij vraagt daarover verduidelijking. In de provincie West-Vlaanderen was men sterk vragen-de partij om pilootprojecten inzake aangepast vervoer aan te gaan. Er was onder impuls van de ex-ministers Luc Martens en Brigitte Grouwels zelfs sprake van een concreet project dat werd becijferd – ongeveer 15 miljoen frank. West-Vlaanderen is nu nog steeds vragende partij, maar het lid stelt een verschuiving van middelen ten belope van 12,2 miljoen frank vast naar het departement Welzijn voor stedelijke gebieden. In de landelijke gebieden zal zo'n aangepast vervoer niet meer nodig zijn : het zal via de basismobiliteit worden opgelost. Het lid verklaart dat hij de begroting Welzijn heeft nagekeken en dat bedrag van 12,2 miljoen frank niet terugvindt. Hij is voorstander dat één minister bevoegd blijft voor mobiliteit. Het lid is van oordeel dat de belbus geen goede oplossing is voor de mensen die zich niet kunnen verplaatsen naar de halte. Hij vreest dat de zwakkeren de dupe worden van de overheveling naar Welzijn.

Minister Steve Stevaert verduidelijkt dat het dossier reeds in de vorige Vlaamse regering aan de orde was. Het project kwam niet uit de startblokken omdat er verzet kwam vanuit een aantal pro-

vincies. Ondertussen is beslist dat het project resulteert onder minister Vogels.

Omtrent het begrip basismobiliteit moet er duidelijkheid zijn. Het is de bedoeling dat de zwakkeren op de bus kunnen, maar de zwaar gehandicapten zijn een andere categorie. De minister vindt het niet realistisch te vragen dat deze mensen ook kunnen gebruik maken van het reguliere vervoer. Dat is niet realiseerbaar op korte termijn. Hij verwacht daarvoor specifieke initiatieven in het kader van Welzijn.

De heer Johan Malcorps maakt eveneens een onderscheid tussen de verschillende categorieën : het vervoer van gehandicapten dat apart georganiseerd wordt en andere zwakke gebruikers die willen participeren aan het reguliere vervoer maar misschien dreigen uit de boot te vallen.

De minister stelt dat meer dan ooit projecten voor gehandicapten – maar de niet zeer zwaar gehandicapten – doorgang vinden. De zeer zwaar gehandicapten ziet de minister echter niet integreerbaar in het normale systeem.

De heer Carl Decaluwe heeft ook de indruk dat een aantal mensen tussen twee stoelen vallen : in de begroting van Welzijn vindt men niets terug. Hij begrijpt dat de engagementen worden nagekomen maar hij heeft geen zekerheid dat de pilootprojecten in 2001 doorgaan op het budget van Welzijn. De essentie van het verhaal is dat de sector van de minder begoeden bij de begrotingscontrole 12,2 miljoen frank inlevert.

De heer Johan Malcorps deelt de bezorgdheid van de heer Carl Decaluwe : men had de ambitie die projecten uit te breiden. Hij hoopt dat deze projecten niet uitblijven en door minister Vogels snel ontwikkeld zullen worden.

De minister ontkent dat er ingeleverd wordt en verklaart dat er een aantal vzw's (in Zoersel, Leuven, ...) wel geld krijgen.

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat in tegenstelling tot de 65-plussers die genieten van gratis openbaar vervoer, de mindervaliden nog steeds 9 frank per km betalen. De zwaksten moeten via de mobiele centrale afgehaald worden. Hij vraagt of er voor deze doelgroep een tariefmaatregel zal worden getroffen ? Hij dringt aan op een minimale begrotingsinspanning.

De minister repliceert dat dit onder de specifieke bevoegdheid van de minister van Welzijn valt.

– *DAB Linkerscheldeoever*

De heer Carl Decaluwe heeft een vraag tot verduidelijking i.v.m. de overheveling van kredieten binnen de DAB Linkerscheldeoever. Er is sprake van een overheveling naar interdepartementale bestaansmiddelen. Deze zijn niet terug te vinden in programma 99.1, althans niet de 26,8 miljoen frank waarvan sprake.

– *DAB VIF*

De heer Carl Decaluwe heeft ook vragen bij de begroting van de DAB VIF : er is daar sprake van een vermindering van 172 miljoen frank als gevolg van de overdracht van kredieten vanuit het VIF voor de aanwerving van bijkomend personeel en voor de aankoop van specifieke informatica-applicaties. Bij de interdepartementale bestaansmiddelen kan geconcludeerd worden dat 33,9 miljoen frank voorzien wordt voor het personeel voor rekening van AWV. Het lid vraagt waar het verschil – 140 miljoen frank – terug te vinden zijn.

De minister repliceert dat hier sprake is van een overdracht naar collega Sauwens. Hij kan daaromtrent niet meer uitleg verstrekken en suggereert dat het lid daaromtrent minister Sauwens onder-vraagt.

– *Sanering van de Leie*

De heer Johan Malcorps stelt vast dat de totale kosten voor de bodemsanering geraamd worden op 400 miljoen frank. Het geheel wordt opgesplitst in twee luiken : de ontgraving van de specie in situ – 165 miljoen frank – en de behandeling en berging van de specie ex situ – 250 miljoen frank -. Hij wenst duidelijkheid over de bedragen en de betaler : valt dit allemaal ten laste van AWZ ? Daarnaast vraagt hij een toelichting en bijkomende informatie omtrent de timing en berging.

De heer Carl Decaluwe verwijst naar de begrotingsbesprekingen 2000 in het najaar van 1999 waar hij de ganse problematiek van de bodemsanering aankaartte. Hij situeert de ontstaansgeschiedenis van het dossier, brengt in herinnering dat er in april 99 een protocol werd gesloten tussen de ministers van Openbare Werken en Leefmilieu naar de verdeling van de middelen. De minister van Leefmilieu heeft nadien vragen gesteld over het budget. Het lid heeft moeten vaststellen dat in de begroting Leefmilieu op de lijst van de saneren zaken, de sanering van de Leie ontbrak.

Het lid vindt het een goede zaak dat het eerste luik van de sanering in het kader van de lopende aan-neming via een deelcontract toevertrouwd wordt aan de hoofdaannemer. Daarmee is dit dossier ge-deblokkeerd maar de keerzijde is dat dit dossier op het budget van Openbare Werken komt. Hij vraagt of hij uit de toelichting mag concluderen dat het tweede luik ten belope van 250 miljoen frank ook ten laste van het budget van Openbare Werken komt. Wat valt er dan nog ten laste van Leefmilieu ?

Minister Steve Stevaert repliceert dat hij dit dos-sier wou oplossen : als hij daarvoor de middelen krijgt, maakt het niet uit op wiens budget dit wordt begroot.

De heer Carl Decaluwe stelt dus vast dat Leefmi-lieu geen geld wil ophoesten. Hij herinnert er wel aan dat de vorige Vlaamse regering zich engageerde om de flessehals van Kortrijk op te lossen. Hij concludeert dat het budget voor infrastructuurwer-ken gebruikt wordt voor bodemsanering. Wanneer zullen de werken gerealiseerd worden ? Hij heeft het gevoeld dat de eigenlijke werken opgeschoven worden in de toekomst. Daarenboven wordt er thans maar één aspect van de bodemvervuiling aangepakt. Aan de overkant van de Leie is er ook bodemvervuiling. De vraag is of Openbare Werken dit ook moet financieren. Hij vindt het een gevaar-lijk precedent dat Leefmilieu zijn verantwoorde-lijkheid niet opneemt.

De heer Johan Malcorps vindt dat de discussie rond bodemsanering moet genuanceerd worden. Er bestaat bij Leefmilieu een lijst van prioriteiten waarbij de volksgezondheid het belangrijkste crite-rium is dat de rangorde van de te behandelen dos-siers bepaalt. De discussie moet verruimd worden : enerzijds de zaken die vanuit het oogpunt van volksgezondheid moeten gesaneerd worden en die ten laste van Leefmilieu vallen en anderzijds ande-re dossiers waar er een gedeelde verantwoordelijk-heid geldt. Hij benadrukt dat er drie types van dos-siers zijn die versneld moeten aangepakt worden : de “brownfields”, dossiers i.v.m. stadsherwaarde-ring en dossiers m.b.t. infrastructuurwerken die dringend noodzakelijk zijn. Men kan dus niet stel-len dat Leefmilieu zijn verantwoordelijkheid ont-loopt.

Minister Steve Stevaert benadrukt dat het niet uit-maakt of de middelen uit het MINA-fonds of uit de algemene middelenbegroting geput worden. Hij bevestigt dat de sanering van de Leie een prioriteit van de vorige en de huidige Vlaamse regering is en

hij is van oordeel dat deze aanpak niet tot vertraging zal leiden.

– *Waterbeheersingswerken*

De heer Carl Decaluwe vraagt duidelijkheid over de waterbeheersingswerken. Er is een krediet uitgetrokken voor dringende ingrepen : overstromingen eind 1999. Maar hij heeft geen zicht op het kostenplaatje voor de meest prioritaire werken voor woonzones en infrastructuur en de extra injectie voor een structurele aanpak van waterbeheersing.

Minister Stevaert verduidelijkt dat de geplande 400 miljoen frank een extra inspanning is die gebeurt voor de overstromingen. Hij kondigt aan dat er een rapport zal gepubliceerd worden waar in detail ingegaan wordt op de waterbeheersingswerken.

– *Publiek-private samenwerking (PPS)*

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat het krediet uitgetrokken voor PPS-studies verminderd wordt met 3,1 miljoen frank als compensatie voor de aanwerving van personeel voor de opstart van een kenniscentrum PPS. Het lid vraagt naar een juiste stand van zaken van PPS. Hij verwijst naar een persmededeling van de Vlaamse regering waarin werd gemeld dat er op de vergadering van 5 mei van de Vlaamse regering een PPS-nota werd rondgedeeld, de ingediende resolutie m.b.t. PPS en de verschillende werkbezoeken van de commissie i.v.m. PPS.

Minister Steve Stevaert bevestigt dat er een PPS-nota op de ministerraad werd geagendeerd. PPS is echter nog in een zeer embryonale fase : er zijn nog vele bedenkingen te formuleren bij de oprichting van een kenniscentrum en een doe-centrum over PPS en rond de opdrachten van de functioneel bevoegde en ordonnancerende ministers.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer brengt haar ingediend voorstel van resolutie dat geagendeerd is in de commissie voor Financiën en Begroting in herinnering. Zij heeft na discussie begrepen dat de meerderheid deze resolutie niet wil goedkeuren omdat deze resolutie door de oppositie werd ingediend. Maar zij vraagt zich af of men het in de schoot van de meerderheid wel eens is over het concept van publiek-private samenwerking.

Minister Steve Stevaert verklaart dat de standpunten daaromtrent nog moeten groeien en dat dit dossier niet los kan gezien worden van de opstelling van de GIMV. Men mag PPS ook niet té abstract benaderen.

C. BESPREKING – VERGADERING 18 MEI 2000

1. Het dossier Westerschelde

Minister Steve Stevaert houdt eraan nog een bijkomende toelichting te verstrekken in verband met de geformuleerde opmerkingen van het Rekenhof over de ingeschreven kredieten voor de onderhouds- en verdiepingsbaggerwerken in de Schelde.

Bij de opmerking van het Rekenhof dat het Vlaams Parlement geen duidelijk inzicht heeft, wat de baggerwerken betreft, van de impact van de verdieping van de Schelde op de begroting om reden dat de baggerwerken, zowel deze voor onderhoud als verdieping, op diverse basisallocaties worden aangerekend, benadrukt de minister dat reeds herhaaldelijk toelichting werd gegeven. Telkenmale bij de periodieke voortgangsrapportage over de verruiming van de Schelde is er gelegenheid om alle onduidelijkheden op te helderen.

De minister herhaalt dat in alle oprechtheid het onderscheid tussen onderhouds- en verdiepingsbaggerwerken technisch niet duidelijk af te lijnen is aangezien beide soorten baggerwerken gedeeltelijk in éénzelfde proces gebeuren.

Een opsplitsen in maandelijks staten zou zich alsdan beperken tot een artificieel boekhoudkundig gebeuren dat nooit een exacte afspiegeling van de feiten op het terrein kan zijn.

Aangezien het baggerwerk zich afspeelt in een zich steeds veranderde en wisselende omgeving is het duidelijk dat deze inschatting noodzakelijk een benaderend karakter heeft.

Verder kan gesteld worden dat, door de verhoging van het vastleggingskrediet voor de onderhoudsbaggerwerken met 600 miljoen frank, bovenop de initiële budgetverhoging van 250 miljoen frank in de begroting 2000, mag verwacht worden dat de werken tot eind van het begrotingsjaar kunnen uitgevoerd worden. De minister herhaalt dat deze budgetverhoging in de lijn ligt van de behoeftenraming die het Rekenhof vaststelt in de gemeenschappelijke audit. (Vlaams Parlement Stuk 37 (1999-2000) – Nr. 1, blz 29).

Daarbij blijft echter de vaststelling dat het om ramingen gaat in de zin van estimaties gezien niemand met zekerheid kan voorspellen hoe de rivier zich zal gedragen na de verdieping en welke de impact hiervan zal zijn op de baggerwerken, onderhoudsbaggerwerken in het bijzonder.

Specifiek wat betreft programma 64.20 basisallocatie 54.01 betreft, benadrukt de minister dat de vaststelling van het Rekenhof dat dit jaar een bedrag van 93,1 miljoen Nederlandse gulden aan Vlaanderen zal worden gedeclareerd, in de juiste context dient geplaatst te worden.

Het bedrag van 93,1 miljoen gulden, waarop het Rekenhof zich eenzijdig baseert, is de raming van de Nederlandse Rijkswaterstaat van de verrekenbare kosten aan het Vlaamse Gewest. De ervaring leert dat dit niet noodzakelijk het bedrag is wat effectief zal gedeclareerd worden in dit begrotingsjaar.

Overigens werd door AWZ, afdeling Maritieme Schelde, naar aanleiding van de eerste melding van 93,1 miljoen gulden – een abrupte verhoging met 50 % t.o.v. de vorige rapportages (nrs. 13 t.e.m. 21) – en ter voorbereiding van de opmaak van de begrotingscontrole, hierover toelichting gevraagd aan Nederlandse Rijkswaterstaat.

Van de recentste gegevens, na overleg tussen Rijkswaterstaat en de Vlaamse administratie, werd uitgegaan voor de opmaak van de begrotingscontrole. Er werd op aangegeven van Nederlandse Rijkswaterstaat een bedrag van 70 miljoen gulden ingeschreven.

Na de materiële opmaak van de begrotingscontrole ontving het Vlaamse Gewest rapportage 22 van Nederlandse Rijkswaterstaat. Hierin werd een eerste maal toelichting gegeven bij het bedrag van 93,1 miljoen gulden en werd gesteld dat het bedrag aan declaraties voor 2000 door Nederlandse Rijkswaterstaat wordt geraamd op 80 miljoen gulden.

Aangezien het Rekenhof alle rapportages onmiddellijk doorgestuurd krijgt, is het enigszins verwonderlijk dat geen rekening is gehouden met deze toelichting en dat zondermeer het bedrag van 93,1 miljoen gulden werd gehanteerd.

Alhoewel door het samenvallen van de feiten, zich nog een verschil voordoet van 10 miljoen gulden moet benadrukt dat dit steeds een raming blijft die wordt beïnvloed door een aantal onzekerheden zoals de uitvoering van de werken zelf, en de budgettaire mogelijkheden bij Rijkswaterstaat die hen toelaat al dan niet te declareren.

Allicht zal de raming nog moeten bijgesteld worden afhankelijk van de snelheid waarmee invulling kan gegeven worden aan het concretiseren van het zogenaamde “monster-wrakkencontract”. De opgedane zeer uiteenlopende ervaringen met wrak-

kenruiming laten toe een groter pakket van te ruimen wrakken aan te besteden, hetgeen een significant kostprijsvoordeel zou moeten opleveren. De Vlaamse regering dient hierover nog een beslissing te nemen. Een concreet beslissingsdossier is nog in opmaak.

Naar aanleiding van de voorziene voortgangsrapportering zal daar ter gelegener tijd op terug gekomen worden.

Wat betreft de oeververdedigingen, verklaart de minister dat deze problematiek uitvoerig werd toegelicht tijdens de besprekingen in de commissie voor Financiën en Begroting naar aanleiding van de gemeenschappelijke audit van het Rekenhof en de Nederlandse Rekenkamer over de verruiming van de Schelde.

Gezien de herhaalde vragen hieromtrent in deze commissie wenst de minister een bijkomende toelichting te geven.

De aanduiding van de te verdedigen oevervlakken, is opgenomen in de bijlage B van het Verdiepingsverdrag.

Ingevolge de ontwikkelingen van de rivier en na onderzoek, bleek dat ter plaatse van het “Gat van Ossenisse” de volledige 3.000 meter niet onmiddellijk diende te worden aangelegd. Over een lengte van ongeveer 1.500 meter wordt de uitvoering ervan niet nodig en opportuun geacht. Nederlandse Rijkswaterstaat verzocht evenwel de mogelijkheid open te laten om alsnog in de toekomst in het kader van het verdrag een geulwandverdediging op deze plaats aan te leggen, indien deze later toch nog noodzakelijk zou blijken.

Van Vlaamse zijde is hiermede akkoord gegaan op voorwaarde dat de termijn waarin zou worden beslist over het al dan niet uitvoeren van deze oeververdediging in tijd zou worden beperkt.

In de Technische Scheldecommissie werd besloten deze termijn te bepalen op 10 jaar vanaf 2001 tot 2011.

Binnen deze termijn dient Nederlandse Rijkswaterstaat te kennen te geven om deze oeververdediging aan te leggen in het kader van het verdrag.

Budgettair heeft de Vlaamse regering bovendien, voor het geval zich toch onverwachte, onvoorzienbare betalingstekorten voordoen op een bepaald krediet, waarbij betaling in het begrotingsjaar dwingend is, twee mogelijkheden, die werden inge-

voerd door de vorige minister bevoegd voor Financiën en Begroting, om dit alsnog op te vangen :

Een eerste mogelijkheid wordt gecreëerd in artikel 46 van het decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2000 waardoor binnen het departement LIN de mogelijkheid bestaat om gesplitste ordonnanceringskredieten over te hevelen van de ene basisallocatie naar de andere, over de programma's van het departement heen.

Een tweede mogelijkheid bestaat er in het voorziene "bufferkrediet" aan gesplitste ordonnanceringskredieten ten belope van 1.351,4 miljoen frank op basisallocatie 01.01 van programma 69.9 aan te wenden, zoals voorzien in artikel 55 van het decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2000.

Wat betreft de geldvoorschottenregeling geeft de minister volgende toelichting.

Het Rekenhof maakt ernstige opmerkingen bij de betalingsprocedure aan Nederland. Mede op basis hiervan werd er ook in de algemene bespreking in de commissie verduidelijking gevraagd en gegeven. De minister wenst verwijzend naar verdrags- en decretale bepalingen hierop terug te komen om elk zweem van onduidelijkheid weg te nemen.

In het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde wordt in artikel, punt 6, verwezen naar bijlage E die de betalingsregeling regelt. De Technische Scheldec commissie besliste, in haar 41^e en 42^e vergaderingen deze betalingsregeling procedureel verder gedetailleerd uit te werken op basis waarvan de betaling van de declaraties vanwege Nederland in het kader van het Verdiepingsproject zal worden uitgevoerd.

In gezamenlijk overleg werd op ambtelijk niveau tussen Rijkswaterstaat en de administratie AWZ een gedetailleerde betalingsregeling uitgewerkt.

Gelet op de krappe betaaltermijnen ingeschreven in het Verdrag – een gevolg van de minder vlotte betalingen aan Rijkswaterstaat in het verleden in andere dossiers – werd het opportuun geacht de betalingen te doen via een speciaal daartoe geopende geldvoorschottenrekening die een soepele en zeer snelle betaling toelaat. Dit vermijdt het risico op verwijlrenten.

Daartoe wordt jaarlijks een betaling opgenomen in het decreet, houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2000, artikel 9, paragraaf "m". Het gaat bijgevolg om een bijzondere betalingsprocedure die om functionele redenen op legitieme wijze ingesteld is.

Conclusie is dat niettegenstaande de vele moeilijkheden om in deze problematiek exacte ramingen te maken, de minister vaststelt dat de administratie in eer en geweten, in overleg met de Nederlandse Rijkswaterstaat en op basis van gedegen ervaring bevestigt dat de voorgestelde budgetverhogingen, zowel voor de onderhoudsbaggerwerken als voor de uitvoering van het verruimingsprogramma, realistisch zijn.

De heer Ludwig Caluwe repliceert dat het in het dossier Westerschelde om enorme bedragen gaat. Het gaat niet om het in vraag stellen van dit project, maar hij is van oordeel dat het parlement er alle belang bij heeft over de juiste cijfers te beschikken om beslissingen te treffen. Hij is er zich van bewust – dat bleek uit de audit – dat wat Vlaanderen in eigen beheer realiseerde in dit project budgettair lager uitviel dan gepland. Datgene wat Nederland moest uitvoeren en waarvoor Vlaanderen dient te betalen, viel hoger uit dan voorzien op het ogenblik van het sluiten van het verdrag.

De minister is van oordeel dat we toch niet éénduidig naar Nederland mogen wijzen.

De heer Ludwig Caluwe vindt het positief dat deze commissie eindelijk wat meer verduidelijking kreeg omtrent dit dossier. Hij is ten eerste verbaasd dat de minister stelt dat het Rekenhof in bezit is van de herraming van Rijkswaterstaat – 80 miljoen Nederlandse gulden –, terwijl het Rekenhof aan de leden van de CVP-fractie die het Rekenhof consulteerden, mededeelde geen weet te hebben van deze herraming. Het Rekenhof baseert zich nog altijd op het cijfer van 93 miljoen gulden.

Hetzelfde lid benadrukt dat het Rekenhof nog steeds niet beschikt over het antwoord van de regering op de opmerkingen van het Rekenhof.

Wat de betalingen aan Nederland betreft, is het correct – volgens de heer Ludwig Caluwé – dat in het verleden daaromtrent ook overschrijdingen zijn gebeurd. Nu staan er stringente procedures ingeschreven in de verdragen. Het voorbije jaar werd Nederland in oktober-november en december niet betaald. Dat is nadien ingehaald. Hij vreest dat het bedrag van 80 miljoen gulden – dat hoger is dan

het aangepast krediet dat in de begroting voorzien werd – niet voldoende zal zijn om Nederland te betalen zodanig dat naar het einde van jaar opnieuw zal vastgesteld worden dat Nederland niet kan betaald worden. Dat is niet alleen slecht voor ons imago maar ook geen goede zaak voor lopende onderhandelingen met Nederland op diverse terreinen.

I.v.m. de geldvoorschotten, behoudt hetzelfde lid zijn reserves. Hij vindt het wel een goede zaak dat er een mechanisme is om de betalingen vlot te doen. Dit belet echter niet dat de betalingen in de begroting moeten worden ingeschreven. Hij blijft erbij dat er voor een bedrag van ongeveer 700 miljoen frank wordt gedebudgetteerd. Zelfs als dit bedrag werd ingeschreven, kon men dit jaar slechts 65 miljoen frank uitgeven omdat het maximum al overschreden is.

Minister Steve Stevaert verwijst naar zijn uitvoerige toelichting en verklaart dat het rapportagedocument werd overgemaakt. De Rekenkamer komt tot een bedrag van 80 miljoen gulden terwijl de Vlaamse Gemeenschap het houdt bij 70 miljoen gulden. De minister maakt zich sterk dat dit bedrag van 70 miljoen voldoende zal zijn. Daarnaast heeft men de mogelijkheid om als er zich een probleem stelt, toch te betalen zonder dat dit aanleiding geeft tot intresten.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat het Rekenhof op basis van informatie voldoende aangetoond heeft dat er voor het lopende begrotingsjaar slechts 65 miljoen frank rest. Hij stelt vast dat de minister gebruik zal maken van de techniek van het bufferkrediet die echter wezenlijk werd ingesteld voor onvoorziene omstandigheden. De uit te voeren betalingen zijn echter geen onvoorziene uitgaven en daarom concludeert dit lid dat de regering hier geen orthodox budgettaire beleid voert.

2. De Lijn – betalingskalender

De heer Carl Decaluwe deelt mee dat een aantal leden van de CVP-fractie bij het Rekenhof te rade zijn geweest en inzage gekregen hebben in een aantal dossiers m.b.t. de opmerkingen van het Rekenhof i.v.m. de begrotingscontrole 2000. Uit het onderhoud concludeert het lid dat er een aantal onduidelijkheden blijven en dat er een bewuste politiek van debudgettering wordt gevoerd.

Het gegeven blijft dat een aantal basisallocaties zwaar onderschat worden. Voor een aantal basisal-

locaties heeft de minister een rechtzetting gedaan. Voor de basisallocatie 81.02 (investeringen De Lijn) rijst er een probleem. Volgens de heer Carl Decaluwe wordt er vastgesteld dat er een bedrag van ongeveer 2,5 miljard frank te betalen blijft. Hij noteert dat de minister repliceert dat dit volgend jaar wel voorzien wordt in de begroting.

Maar eenmaal dat de nieuwe trams en bussen – het betreft vooral de nieuwe trams in Antwerpen en Gent – rijden, moeten ze ook betaald worden. Het Rekenhof blijft erbij dat er in dit begrotingsjaar reeds een belangrijk deel van deze investeringen moet betaald worden, maar er zijn geen middelen daarvoor ingeschreven op de begroting. Is de minister zinnens hiervoor eveneens een beroep te doen op het bufferkrediet ten belope van 1,5 miljard frank op het departement van de secretaris-generaal ?

De heer Carl Decaluwe beklaagt zich erover dat het Rekenhof en het parlement onvoldoende informatie ontvangen van De Lijn over deze investeringen : een overzichtelijke betalingskalender ontbreekt.

Hetzelfde lid heeft zeer sterk de indruk dat een gedeelte van de middelen bestemd voor investeringen gebruikt wordt voor de betaling van het gratis openbaar vervoer voor de 65- plussers. Ook voor het dossier Westerschelde waarschuwt het Rekenhof voor het risico van verwijl-intresten. Het lid kant zich principieel tegen de techniek van verwijl-intresten.

De heer Carl Decaluwe wenst ook verduidelijking over de leasingformule van De Lijn waarvan de minister stelt dat dit zal opgelost worden met een kaderdecreet.

Minister Steve Stevaert ontkent met klem dat de middelen voor het gratis openbaar vervoer geput worden uit investeringskredieten.

Wat betreft de opmerking van de ordonnanceringskredieten op basisallocatie 81.02 overhandigt de minister de betalingskalender die bijgevoegd wordt aan het verslag (bijlage II). Deze betalingskalender vormde het voorwerp van een overleg tussen de VVM en een vertegenwoordiger van het Rekenhof, waarbij de afgevaardigde van het Rekenhof zich bij de kalender kon aansluiten met de conclusie dat de opmerkingen van het Rekenhof zich voornamelijk naar de toekomst toe situeerden.

Uit de tabel blijkt dat naar de toekomst toe het bedrag aan ordonnanceringskredieten dat zal moeten

voorzien worden, omhoogschiet in 2001 tot 3.426 miljoen frank om daarna terug te vallen op een peil van 2,4 tot 2,8 miljard frank in 2002 en 2003.

Zowel de hoogte ervan in 2001 als de schommelingen worden verklaard door de leverdata van trams die voor een enorme kredietmassa in één keer zorgen.

3. Problematiek van verwijlntresten

Mevrouw Wivina Demeester – De Meyer is van oordeel dat er geen meningsverschil is over het gegeven dat er volgend begrotingsjaar veel betalingskredieten nodig zijn. Het probleem is dat als men het bufferkrediet gebruikt om recurrente uitgaven te doen, uiteindelijk de begroting naar de toekomst bezwaard wordt. Dit is weliswaar een algemeen begrotingsprobleem maar het is zeer risicovol. Dat zal blijken als men in de toekomst werkt met een meerjarenbegroting. Als kredieten die normaliter moeten in betaling gesteld worden, niet gebruikt worden om schulden af te lossen maar voor nieuwe recurrente uitgaven, zullen er in de volgende begrotingsjaren problemen rijzen. Zij blijft erbij dat er dan wel degelijk sprake is van debudgettering.

Minister Stevaert is het daarmee niet eens. Hij is van oordeel dat deze discussie moet aan bod komen in de Commissie voor Financiën en Begroting.

De heer Carl Decaluwe blijft erbij dat ook het Rekenhof van debudgettering gewag maakt. Het is echter een algemeen probleem van de hele Vlaamse begroting : MINA : 700 miljoen frank, VDAB : 1,7 miljard frank, IWT : 1,8 miljard frank, VIPA : 2,8 miljard frank en DIGO : 1,5 miljard frank.

Debudgettering leidt echter vaak tot verwijlntresten. Hij verwijst naar de vorige legislatuur waar in de aanvang er sprake was van quasi een half miljard frank aan verwijlntresten per jaar. Nadien is dit bedrag door een goed gevoerde politiek teruggebracht tot iets minder dan 100 miljoen frank op jaarbasis aan het einde van de vorige legislatuur. Maar nu door de begrotingspolitiek van de huidige regering gaat dit bedrag terug de hoogte in.

Minister Steve Stevaert herhaalt dat deze discussie elders moet gevoerd worden. Hij benadrukt dat de verwijlntresten in zijn departement niet zozeer met debudgettering maar met een aantal technische aspecten te maken hadden.

II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMING

Er wordt geen enkel opmerking geformuleerd in het kader van de artikelsgewijze bespreking.

De artikels 12 § 2 (programma 63.20, ba 31.03, 31.05, 51.02, 51.04), 26, 29, 30, 32, 43 en 71, de programma's van de begrotingstabel (51.5, 63, 64, 66 en 69), de begrotingen van de betrokken DAB's en de haar toegewezen bepalingen van het ontwerp van decreet houdende de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2000 worden met 5 stemmen tegen 3 verworpen.

De verslaggever,

Bart
DE SMET

De voorzitter,

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER

BIJLAGE I**ANTWOORDEN OP DE OPMERKINGEN VAN HET REKENHOF**

REACTIE VAN DE MINISTER OP DE OPMERKINGEN VAN HET REKENHOF**II. ONTWERP VAN DECREET HOUDENDE DE AANPASSING VAN DE ALGEMENE UITGAVENBEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP VOOR HET BEGROTINGSJAAR 2000****II.1. CORPUS VAN HET ONTWERP**

Ontbrekende machtiging voor een bijzondere financiële constructie bij de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM)

De resolutie van het Vlaams Parlement dd. 4 maart 1999 bevat inderdaad een aanbeveling m.b.t. een machtiging tot het aangaan van wat genoemd wordt “bijzondere financiële transacties door VOI’s”.

De aanbeveling stelt voor dit op te lossen via een te ontwerpen kaderdecreet.

Stellen dat ook in het oprichtingsdecreet van de VVM een dergelijke machtiging niet is opgenomen, doet afbreuk aan artikel 9 van dit decreet, waarin expliciet wordt vermeld dat zonder voorafgaande machtiging onder andere financieringshuur kan worden aangegaan. De door het rekenhof bedoelde transactie van de VVM is een financiële lease, die de Belgische wetgever in zijn KB nr. 55 van 10 november 1967 definieert als financieringshuur. Voor de VVM kan een dergelijke transactie mits goedkeuring van de Raad van Bestuur. Deze heeft in haar zitting van 12/01/2000 een mandaat verleend tot het uitwerken van de transactie.

Het feit dat het een financiële lease is wordt gestaafd door een opinie van KPMG, aanvaard door de revisoren en als dusdanig ook verwerkt in de boekhouding van de VVM.

KB nr. 55 houdt eigenlijk erkenning in dat instellingen die dergelijke transacties kunnen doen en de termen financiële lease en financieringshuur worden door mekaar gebruikt.

Aanvullend kan verwezen worden naar het KB van 03/12/1993 m.b.t. de boekhoudwetgeving waar sprake is van financiële leasing en soortgelijke rechten ; in dit opzicht is financieringshuur een soortgelijk recht.

II.2. KREDIETTABEL

OA 63, PR 20 – Basisallocatie 14.01 (onderhoud van niet in exploitatie zijn de kokers en stations van de premetro te Antwerpen en kosten met het oog op de bevordering, de rationalisatie en de modernisering van de exploitatie van het gemeenschappelijk en interstedelijk secundair vervoer, de uitvoering en coördinatie van enquêtes, studies, onderzoeken en proeven alsook van technische realisaties, zowel bovengronds als ondergronds), ba. 31.03 (intrestlasten leasingovereenkomst VVM), ba. 51.04 (kapitaallasten leasingovereenkomst VVM) en ba. 81.02 (in kapitaal omzetbare investeringsmiddelen VVM – De Lijn)

De opmerking van het Rekenhof is gestoeld op een administratieve vergetelheid.

Bij de creatie van de nieuwe basisallocaties 14.01, 31.03 en 51.04 in 1999 werd onmiddellijk voorzien in de nodige ordonnanceringskredieten (Besluit van de Vlaamse regering houdende herverdeling van basisallocaties – VR/99/10.12/DOC.MED.17BIS), doch dit werd, om een nog onbekende reden toen niet ingevoerd in het financieel systeem van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Ondertussen werd dit administratief rechtgezet, waardoor de nodige ordonnanceringskredieten voor de vastleggingen van 1999 beschikbaar worden.

OA 63, PR 20, BA 31.07 – Splitsing krediet voor de mobiliteitsconvenanten

Bij de bespreking van de initiële begroting werd op deze opmerking reeds geantwoord dat de kosten verbonden aan de voorbereiding, de planning, de studie en de uitvoering van de mobiliteitsconvenanten integraal deel uitmaken van de projecten en bijgevolg eigenlijk niet los kunnen gezien worden van het geheel.

Indien het rekenhof toch de mening blijft toegedaan dat deze kosten, gezien hun finaliteit, een aparte ESER-codering dienen te krijgen, zal hierop worden bij de begroting 2001. Gezien reeds een aantal projecten in 2000 globaal op basisallocatie 31.07 werden aangerekend, is het niet wenselijk deze basisallocatie in het midden van het jaar te splitsen.

OA 63, PR 30, BA 61.31 – Splitsing investeringsuitgaven van de regionale luchthavens

Ik wil verwijzen naar het antwoord dat ik op deze opmerking reeds heb verschaft bij de bespreking van de initiële begroting in de commissie.

De exploitatiedotaties zijn reeds opgedeeld per luchthaven, elk op een afzonderlijke basisallocatie. Die opsplitsing past in een beleid van responsabilisering van de luchthavendirecties : zij worden ertoe aangespoord om hun exploitatierekening minstens in evenwicht af te sluiten, rekening houdend met de vooraf bepaalde exploitatiesubsidie. Een eventueel overschot kon worden aangewend voor de financiering van de roerende investeringen (bvb. voertuigen, meubilair, ...).

Wat de investeringen betreft werd dit onderscheid budgettair niet gemaakt. In het kader van de overzichtelijkheid van de begroting werd geopteerd om een krediet voor uitgaven met eenzelfde economische finaliteit onder dezelfde basisallocatie op te nemen. De onderlinge verdeling komt wel voor in het fysisch programma dat zelf deel uitmaakt van een indicatief driejaren-programma.

Een opsplitsing per luchthaven in de begroting werd tot op heden niet aangewezen geacht om volgende redenen :

Zowel het totaalbedrag als het aantal individuele projecten zijn beperkt. Dikwijls gaat het ook om projecten met een grote complexiteit, die een samenwerking vergen tussen verschillende partners, en waarvan de concrete afloop (gedetailleerde omschrijving van de opdracht, financiële raming) moeilijk ver op voorhand te voorspellen is. Gedurende meerdere jaren werden ook projecten gerealiseerd waarvan de kostprijs 40 tot 50 % van het totale budget voor de luchthavens opslopte.

Door een opsplitsing per luchthaven verliest de administratie de soepelheid om de toegekende investeringsenveloppe volledig uit te putten, en het investeringsprogramma in de loop van het jaar bij te sturen op basis van de vordering van de afzonderlijke investeringsdossiers of van dringende noodwendigheden. Achteraf wordt wel een resultaat opgemaakt, verdeeld per luchthaven.

Het programma is gebaseerd op ramingen. Wanneer de aanbesteding de raming overtreft, kan het voorkomen dat het budget van de luchthaven tekortschiet om het project vast te leggen.

In de praktijk, over de jaren heen, is een verhouding bereikt van 65 % Oostende en 35 % Antwerpen. Deze verhouding stemt overeen met het relatief belang van elke luchthaven (in infrastructuurgrootte, omzet, personeelssterkte enz).

In het kader van de verdere evolutie van het statuut en het beheer van de luchthavens kan dit eventueel herbekeken worden (ter gelegenheid van de begroting 2001).

OA 64, PR 20, BA 14.05 – (Gewoon onderhoud van de basisinfrastructuur van de havens en de onderhoudsbaggerwerken , inclusief het verwerken van specie, in de maritieme toegangswegen), ba. 54.01 (terugbetaling aan Nederland van de door deze staat gedane investeringsuitgaven mbt. de Westerschelde en het zeekanaal Gent-Terneuzen) en ba. 73.05 (investeringsuitgaven mbt. verdiepingswerken en het bergen van wrakken in de Westerschelde en haar maritieme toegang)

In de begrotingscontrole zijn de vastleggings- en ordonanceringskredieten met ca 600 MF verhoogd. Er dient opgemerkt dat bij de opmaak van de begroting 2000 reeds een kredietverhoging in vastleggings- en ordonanceringskrediet van ca 250 MF werd toegestaan.

De noodzakelijke kredieten nodig voor de onderhoudsbaggerwerkzaamheden werden daarmee conform de opmerkingen van het Rekenhof en de Nederlandse Rekenkamer in het auditrapport aangepast.

Het technisch onderscheid tussen verdiepings- en onderhoudsbaggerwerken is in praktijk voor een deel van de baggeractiviteiten onduidelijk af te lijnen, zeker in wateren aan getijden onderworpen en in zones met stroming.

Bij de opmaak van de begrotingscontrole is de administratie traditioneel uitgegaan van een voorzienige bijstelling van de raming van de te verwachten declaraties.

De praktijkervaring uit het verleden toont aan dat m.b.t. deze declaraties een element van onzekerheid niet kan worden uitgesloten. Het feit dat Nederland de werken uitvoert volledig conform de daar vigerende regelgeving en de factor van de onbekendheid van de staat van de wrakken en hun inhoud verklaren deze onzekerheid.

Het Rekenhof baseert zich eenzijdig op rapportage van Rijkswaterstaat-Directie Zeeland van januari 2000 voor de formulering van de opmerkingen. De resultaten en evoluties ingevolge permanent overleg tussen de Nederlandse en Belgische administraties wordt hierdoor onderbelicht.

Binnen de administratie werd op het ogenblik van de opmaak van de begrotingscontrole een realistische raming gemaakt van de benodigde bijkredieten ten bedrage van 349,1 Mio BEF in GVK en 821 Mio BEF in GOK. Er moet immers rekening mee gehouden worden dat de overschrijving van de niet aangewende kredieten van het vorig jaar moeten bijgevoegd worden bij de kredieten waarvan hiervoor sprake. Hierdoor bedraagt het totaal beschikbaar krediet in GVK in 2000 aldus 1751,7 Mio BEF en in GOK 1281 Mio BEF.

Ten einde tegemoet te komen aan de opmerking van het Rekenhof zullen vanaf het begrotingsjaar 2001 specifieke basisallocaties gecreëerd worden voor de verdiepingswerken in de Westerschelde en de maritieme toegang waarop maximaal de kosten voor de verdieping zullen aangerekend worden.

De praktijk van opname in de begroting bij het toestaan van geldvoorschotten werd naar aanleiding van de gemeenschappelijke audit reeds besproken.. Opname in de begroting bij het aangaan van de verbintenissen, mist de praktijkprocedure langs Nederlandse zijde, en houdt in dat alle activiteiten op het terrein dienen gestaakt te worden zoals het Rekenhof terecht opmerkt.

II.3. BEGROTINGEN VAN DE DIENSTEN MET AFZONDERLIJK BEHEER (DAB)

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Rekening houdend met :

- de specificiteit van de functies ;
- de herkomst van de financiële middelen hiervoor ;
- het ontbreken van opmerkingen van het Rekenhof in het verleden ten aanzien van bestaande personeelsleden

wordt ervoor geopteerd de kosten van deze personeelsleden apart te laten, aan te rekenen op het Vlaams Infrastructuurfonds.

Het is trouwens geen alleenstaand geval, daar ook bv. de commissarissen van de regering bij de universiteiten op het geëigende programma worden aangerekend.

II.4. BEGROTINGEN VAN DE VLAAMSE OPENBARE INSTELLINGEN (VOI's) – AFDELING V VAN DE UITGAVENBEGROTING

NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen

De begroting van deze instelling werd omwille van een administratieve vergetelheid niet bijgevoegd. Ondertussen is deze overgemaakt.

Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen

De begroting van deze instelling is bijgevoegd bij de initiële begroting. Ter gelegenheid van de begrotingscontrole zijn er geen aanpassingen te noteren, zodat de initiële begroting niet wordt vervangen, maar van kracht blijft.

III. TOELICHTINGEN

ALGEMENE OPMERKINGEN

OA 63, PR 30 Regionale Luchthavens en Vliegvelden

De ingeschreven bedragen zijn niet enkel voor twee managers, maar voor managementteams.

Een meer gedetailleerde toelichting zal aan de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie worden meegedeeld. De kostprijs is gebaseerd op studies gemaakt door de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV).

OA 64, PR 60 Integraal Waterbeheer

Een uitgebreide toelichting zal aan de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie worden overhandigd. (zie bijlage).

BIJLAGE – FORMELE OPMERKINGEN

2.3 BEGROTINGEN VAN DE VLAAMSE OPENBARE INSTELLINGEN (VOI's) – AFDELING V VAN DE UITGAVENBEGROTING

Dienst voor de Scheepvaart

Een aangepaste begroting zal worden bijgevoegd.

2.4 ESR-CLASSIFICATIE

2.4.1 KREDIETTABEL – Afdeling I – Begrotingskredieten – Departementale begrotingen

OA 63, PR 20, BA 14.01, 70.28 en 81.02

Op basis van de concrete uitgaven zal gekozen worden voor de aanrekening op de juiste basisallocatie. Eventueel kan bij beslissing van de Vlaamse regering een herverdeling van de kredieten plaatsgrijpen en indien absoluut noodzakelijk kan een nieuwe basisallocatie worden gecreëerd. De basisallocaties 70.28 en 81.02 bestaan immers nog.

Bij de opmaak van de begroting 2001 zal een volledige uitsplitsing gebeuren van het krediet over de juiste basisallocaties.

2.4.2 BEGROTINGEN VAN DE DIENSTEN MET AFZONDERLIJK BEHEER (DAB's) – Afdeling III van de uitgavenbegroting

Luchthavens Antwerpen en Oostende

Een aangepaste begroting met de correcte ESR-code zal worden bijgevoegd.

3. TOELICHTINGEN

ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

OA 21, PR 10 Planning en Statistiek

In de memorie zijn, m.i., geen tegenstrijdigheden te vinden.

Voor alle duidelijkheid, de aanpassing van het programma betreft enkel de overheveling van kredieten naar het bestaansmiddelenprogramma voor volgende zaken :

- 1 miljoen voor de aanwerving van een personeelslid ;
- 3 miljoen voor de aanschaf van informatica.

(Misschien beschikte het Rekenhof over een werkversie van de toelichting ? ?)

BIJLAGE II

BETALINGSKALENDER VAN DE LIJN

LEGENDE

Verklaring betalingskalender

- 1 vastgelegd krediet voor het genoemde project over de voorbije jaren
- 2 door de VVM aangevraagd betalingskrediet voor de vastgelegde bedragen op het project
- 3 door de VVM van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap ontvangen bedrag ter betaling van de vastleggingen
- 4 encours : saldo van het nog niet aangevraagd betalingskrediet voor de vastleggingen (= kolom 1 verminderd met kolom 2)
- 5 geraamd percentage van het encours dat in het jaar (2000) zal worden aangevraagd voor betaling
- 6 effectief bedrag dat in het jaar (2000) zal worden aangevraagd voor betaling

De volgende kolommen geven hetzelfde weer als de kolommen 5 en 6, maar toegepast op de volgende begrotingsjaren

kapitaalsubsidie artikels 9102 - 7090
opgemaakt o.m. op basis van de betalingsprognose RM van 16 mei 2000

FNUM	GVK per FNUM	GVK aangevraagd	GOK ontvangen	GVK encours 1-2	geraamde waarden		geraamde waarden		geraamde waarden	
					GOK % 2000	GOK in 2000	GOK % 2001	GOK in 2001	GOK % 2002	GOK in 2002
K0334	63,750	63,750	19,125	0	100	0	0	0	0	0
K0343	344,353	344,353	309,918	0	100	0	0	0	0	0
K0366	1,162,341	993,504	993,504	168,837	0	0	100	168,837	0	0
K0370	1,050,000	315,000	315,000	735,000	0	0	20	147,000	50	367,500
K0379	24,231,354	21,808,219	21,808,219	2,423,135	0	0	100	2,423,135	0	0
K0380	1,781,112	0	0	1,781,112	0	0	100	1,781,112	0	0
K0381	4,619,300	4,064,846	4,064,846	554,454	0	0	100	554,454	0	0
K0383	447,050	248,205	248,205	198,845	30	59,654	70	139,192	0	0
K0385	7,750,200	5,246,778	5,246,778	2,503,422	30	751,027	70	1,752,395	0	0
K0386 - trams lot 2	625,065,845	335,799,130	0	289,266,715	75	216,950,036	25	72,316,679	0	0
waarvan 350 Mio op 7090										
K0387	1,249,500	762,200	762,200	487,300	0	0	30	146,190	30	146,190
K0392	203,500	61,050	61,050	142,450	0	0	0	0	30	42,735
K0393	1,887,800	826,940	826,940	1,060,860	0	0	50	530,430	50	530,430
K0394	5,260,309	3,611,953	3,611,953	1,648,356	10	164,836	30	494,507	30	494,507
K0395	10,261,766	10,261,766	9,235,589	0	100	0	0	0	0	0
K0396	4,088,436	3,652,592	3,652,592	405,844	0	0	0	0	0	0
K0400	39,200,963	35,280,867	34,005,220	3,920,096	100	3,920,096	0	0	0	0
K0404	4,957,680	4,461,912	4,461,912	495,768	0	0	80	396,614	20	99,154
K0406	210,994,245	197,130,352	175,329,837	13,863,893	0	0	0	0	100	13,863,893
K0407	308,000	277,200	277,200	30,800	0	0	50	15,400	50	15,400
K0413	1,105,650	995,085	995,085	110,565	0	0	100	110,565	0	0
K0414	23,238,258	20,915,332	20,915,332	2,323,926	0	0	100	2,323,926	0	0
K0415	1,123,621	1,005,924	905,873	117,697	50	58,849	50	58,849	0	0
K0420	21,045,656	18,941,090	18,941,090	2,104,566	0	0	100	2,104,566	0	0
K0423	36,768,218	31,687,745	27,918,631	5,080,473	100	5,080,473	0	0	0	0
K0428 RM 203 24 st	226,994,296	0	0	226,994,296	90	204,294,866	10	22,699,430	0	0
K0432	12,987,173	12,755,107	11,479,596	232,066	100	232,066	0	0	0	0
K0434	5,228,775	4,705,898	4,705,898	522,877	0	0	80	418,302	20	104,575
K0435	21,520,969	19,368,872	19,368,872	2,152,087	0	0	100	2,152,087	0	0
K0436	46,235,227	41,611,704	41,611,704	4,623,523	0	0	100	4,623,523	0	0
K0437	39,338,254	35,404,429	35,404,429	3,933,825	0	0	100	3,933,825	0	0
K0438	53,445,968	48,672,454	48,101,371	4,773,514	0	0	0	0	0	0
K0439	10,284,666	10,284,666	8,671,611	0	100	0	0	0	0	0
K0447	642,588	0	0	642,588	0	0	100	642,588	0	0
K0452	773,167	695,850	695,850	77,317	0	0	100	77,317	0	0
K0453	17,297,744	15,567,970	15,567,970	1,729,774	0	0	100	1,729,774	0	0
K0464	7,555,087	4,115,548	4,115,548	3,439,539	0	0	100	3,439,539	0	0
K0465	230,000	120,000	69,000	110,000	0	0	50	55,000	50	55,000
K0469	20,355,457	18,319,911	17,840,325	2,035,546	0	0	100	2,035,546	0	0
K0470 - trams lot 3	624,432,069	0	0	624,432,069	50	312,216,035	50	312,216,035	0	0
K0471	5,441,043	4,220,175	4,220,175	1,220,868	50	610,434	50	610,434	0	0
K0476	13,688,117	7,536,076	7,536,076	6,132,041	50	3,066,021	50	3,066,021	0	0
K0477	820,087	0	0	820,087	0	0	100	820,087	0	0
K0485	2,630,784	2,367,706	2,367,706	263,078	0	0	100	263,078	0	0

kapitaalsubsidie artikels 8102 - 7090
opgemaakt o.m. op basis van de betalingsprognose RM van 16 mei 2000

FNUM	GVK per FNUM	GVK aangevraagd	GOK ontvangen	GVK encours &I 4 = 1 - 2	geraamde waarden		geraamde waarden		geraamde waarden	
					GOK % 2000	GOK in 2000	GOK % 2001	GOK in 2001	GOK % 2002	GOK in 2002
K0486	23.701,358	19.201,527	18.917,664	4.499,831	50	2.249,916	50	2.249,916	0	0
K0487	804,097	241,229	241,229	562,868	20	112,574	20	112,574	40	225,147
K0488	16.138,364	13.646,286	10.928,737	2.492,078	60	1.495,247	40	996,831	0	0
K0490	5.119,541	0	0	5.119,541	0	0	100	5.119,541	0	0
K0495	820,500	246,150	246,150	574,350	20	114,870	20	114,870	60	344,610
K0496	300,000	0	0	300,000	0	0	30	90,000	30	90,000
K0497	77.054,869	23.116,461	23.116,461	53.938,408	20	10.787,682	30	16.181,522	30	16.181,522
K0498 RM 204A 31 st	173.582,304	108.275,924	0	65.286,380	100	65.286,380	0	0	0	0
K0499 RM 204E 8 st	47.990,272	0	0	47.990,272	100	47.990,272	0	0	0	0
K0501	160,000	0	0	160,000	0	0	50	80,000	50	80,000
K0502	9.913,349	8.922,014	8.922,014	991,335	0	0	100	991,335	0	0
K0505	106.712,000	37.286,500	37.286,500	69.425,500	50	34.712,750	30	20.827,650	20	13.885,100
K0506	53.757,530	25.934,374	25.934,374	27.823,156	30	8.346,947	30	8.346,947	40	11.129,262
K0507	4.148,867	3.733,980	3.733,980	414,887	0	0	100	414,887	0	0
K0508	1.937,328	0	0	1.937,328	0	0	30	581,198	30	581,198
K0511	137.211,776	41.163,533	41.163,533	96.048,243	10	9.604,824	50	48.024,122	20	19.209,649
K0512	22.443,016	0	0	22.443,016	30	6.732,905	70	15.710,111	0	0
K0513	30.555,822	27.500,240	9.166,747	3.055,582	100	3.055,582	0	0	0	0
K0514	653,575	0	0	653,575	0	0	100	653,575	0	0
K0516	60.000	18,000	18,000	42,000	0	0	100	42,000	0	0
K0519	60.111,335	52.184,001	50.691,108	7.927,334	0	0	100	7.927,334	0	0
K0521	21.685,242	15.894,398	11.159,406	5.790,844	0	0	100	5.790,844	0	0
K0524	104,108	0	0	104,108	30	31,232	30	31,232	40	41,643
K0525	26.677,927	8.366,119	8.003,378	18.311,808	20	3.662,362	60	10.967,085	20	3.662,362
K0526	969,489	0	0	969,489	0	0	0	0	100	969,489
K0527	7.200,482	0	0	7.200,482	30	2.160,145	40	2.880,193	30	2.160,145
K0528	557,550	0	0	557,550	0	0	30	167,265	70	390,285
K0533	535,578	482,020	482,020	53,558	0	0	100	53,558	0	0
K0535 - trams Lot 4	624,432,069	0	0	624,432,069	0	0	100	624,432,069	0	0
K0536	2.484,104	2.484,104	745,231	0	100	0	0	0	0	0
K0537	7.686,600	0	0	7.686,600	0	0	50	3.843,300	50	3.843,300
K0538	1.174,840	509,259	509,259	665,581	40	266,232	60	399,349	0	0
K0539	6.729,443	2.018,833	2.018,833	4.710,610	30	1.413,183	30	1.413,183	40	1.884,244
K0540	1.821,096	546,329	546,329	1.274,767	30	382,430	50	637,384	20	254,953
K0543	15.510,602	0	0	15.510,602	30	4.653,181	40	6.204,241	30	4.653,181
K0546	24.015,365	7.204,610	7.204,610	16.810,755	60	10.086,453	40	6.724,302	0	0
K0549	7.057,602	3.122,032	2.100,618	3.935,570	40	1.574,228	40	1.574,228	20	787,114
K0550	10.539,562	9.275,314	6.727,910	1.264,248	80	1.011,398	20	252,850	0	0
K0551	995,000	895,500	895,500	99,500	0	0	100	99,500	0	0
K0552	665,000	598,500	0	66,500	100	66,500	0	0	0	0
K0553	3.430,785	1.029,236	1.029,236	2.401,549	20	480,310	50	1.200,775	30	720,465
K0554	1.140,000	0	0	1.140,000	30	342,000	40	456,000	30	342,000
K0555	102.918,167	30.875,450	30.875,450	72.042,717	70	50.429,902	30	21.612,815	0	0
K0556	42.857,580	0	0	42.857,580	30	12.857,274	40	17.143,032	30	12.857,274

kapitaalsubsidie artikels 8102 - 7090
opge maakt o,m, op basis van de betalingsprognose RM van 16 mei 2000

FNUM	GVK per FNUM	GVK aangevraagd	GOK ontvangen	GVK encours & l 4 = 1-2	geraamde waarden GOK % 2000	geraamde waarden GOK in 2000	geraamde waarden GOK % 2001	geraamde waarden GOK in 2001	geraamde waarden GOK % 2002	geraamde waarden GOK in 2002	geraamde waarden GOK % > 2002	GOK > 2002
K0558	1.440.000	1.440.000	1.296.000	0	100	0	0	0	0	0	0	0
K0559	6.645.875	0	0	6.645.875	30	1.993.763	50	3.322.938	20	1.329.175	0	0
K0560	7.558.160	2.267.448	2.267.448	5.290.712	0	0	20	1.058.142	20	1.058.142	60	3.174.427
K0563 RM 205A 54 st	302.033.340	0	0	302.033.340	0	0	90	271.830.006	10	30.203.334	0	0
K0567	1.174.840	352.452	352.452	822.388	40	328.955	50	411.194	10	82.239	0	0
K0568	240.854	240.854	72.256	0	100	0	0	0	0	0	0	0
K0569	1.921.360	599.776	576.408	1.321.584	50	680.792	50	680.792	0	0	0	0
K0572	1.473.749	0	0	1.473.749	30	442.125	10	147.375	20	294.750	40	589.500
K0576	9.000.000	0	0	9.000.000	0	0	30	2.700.000	60	5.400.000	10	900.000
K0577	387.000	116.100	116.100	270.900	10	27.090	20	54.180	70	189.630	0	0
K0581	550.000	0	0	550.000	30	165.000	20	110.000	50	275.000	0	0
K0582	96.234.578	28.870.373	28.870.373	67.364.205	20	13.472.841	45	30.313.892	20	13.472.841	15	10.104.631
K0583	21.104.965	6.331.490	0	14.773.475	0	0	30	4.432.043	30	4.432.043	40	5.909.390
K0584	20.533.915	6.160.175	0	14.373.740	0	0	20	2.874.748	40	5.749.496	40	5.749.496
K0585	145.821	43.746	43.746	102.075	20	20.415	20	20.415	20	20.415	40	40.830
K0586	54.600	0	0	54.600	100	54.600	0	0	0	0	0	0
K0588	116.299.427	34.889.828	0	81.409.599	30	24.422.880	40	32.563.840	30	24.422.880	0	0
K0594	7.155.521	2.146.656	2.146.656	5.008.865	10	500.887	30	1.502.660	35	1.753.103	25	1.252.216
K0595	29.574.193	8.872.258	0	20.701.935	20	4.140.387	15	3.105.290	50	10.350.968	15	3.105.290
K0596	6.039.447	1.811.834	1.811.834	4.227.613	20	845.523	40	1.691.045	30	1.268.284	10	422.761
K0597	69.007.788	20.702.336	0	48.305.452	10	4.830.545	40	19.322.181	30	14.491.636	20	9.661.090
K0598	2.497.000	749.100	0	1.747.900	30	524.370	20	349.580	20	349.580	30	524.370
K0601	2.742.291	0	0	2.742.291	100	2.742.291	0	0	0	0	0	0
K0604	21.568.409	6.470.523	6.470.523	15.097.886	10	1.509.789	30	4.529.366	30	4.529.366	30	4.529.366
K0605	291.590	87.477	87.477	204.113	10	20.411	30	61.234	30	61.234	30	61.234
K0606	20.032.290	6.009.687	6.009.687	14.022.603	20	2.804.521	25	3.505.651	25	3.505.651	30	4.206.781
K0608	18.692.803	0	0	18.692.803	30	5.607.841	20	3.738.561	20	3.738.561	30	5.607.841
K0610	67.817.304	0	0	67.817.304	30	20.345.191	25	16.954.326	35	23.736.056	10	6.781.730
K0611	98.908.403	29.672.521	29.672.521	69.235.882	20	13.847.176	30	20.770.765	20	13.847.176	30	20.770.765
K0612	13.401.406	0	0	13.401.406	30	4.020.422	20	2.680.281	20	2.680.281	30	4.020.422
K0613	19.818.714	0	0	19.818.714	30	5.945.614	20	3.963.743	20	3.963.743	30	5.945.614
K0614	14.930.016	0	0	14.930.016	30	4.479.005	20	2.986.003	20	2.986.003	30	4.479.005
K0615	3.151.769	0	0	3.151.769	30	945.531	20	630.354	20	630.354	30	945.531
K0616	8.789.920	0	0	8.789.920	30	2.636.976	20	1.757.984	40	3.515.968	10	878.992
K0617	678.173	0	0	678.173	30	203.452	20	135.635	20	135.635	30	203.452
K0618	289.185	0	0	289.185	30	86.756	20	57.837	20	57.837	30	86.756
K0619	555.514	0	0	555.514	30	166.654	20	111.103	20	111.103	30	166.654
K0622 - trams lot 5	620.324.539	0	0	620.324.539	0	0	25	155.081.135	75	465.243.404	0	0
K0626	106.051	31.815	0	74.236	100	74.236	0	0	0	0	0	0
K0627	1.475.000	0	0	1.475.000	0	0	50	737.500	50	737.500	0	0

kapitaalsubsidie artikels 8102 - 7090
opgemaakt o.m. op basis van de betalingsprognose RM van 16 mei 2000

FNUM	GVK per FNUM	GOK aangevraagd	GOK ontvangen	GVK encours &I 4 = 1 + 2	geraamde waarden GOK in 2000	geraamde waarden GOK % 2000	geraamde waarden GOK in 2001	geraamde waarden GOK % 2002	geraamde waarden GOK in 2002	geraamde waarden GOK % > 2002	GOK > 2002
som geregistreerd &I	5.437.051,285	1.527.140,537	939.119,997	3.909.910,748	29	1.145.177,205	48	1.872.785,856	19	754.635,712	3
GVK2000 saldo				1.421.368,491	20	284.273,698	60	852.821,095	15	213.205,274	5
GOK aangevraagd, nog niet ontvangen				640.370,075	100	640.370,075	0	0	0	0	0
GVK2001	vooropgesteld zelfde budget als in 2000			2.334.800,000	0	0	30	700.440,000	30	700.440,000	40
GVK2002	vooropgesteld zelfde budget als in 2000			2.334.800,000	0	0	0	0	30	700.440,000	70
GOK totaal (incl art 7090 = 350 Mio)				10.641.249,314		2.069.820,978		3.426.046,951		2.368.720,986	2.771.481,045
GOK reeds ontvangen bij &I						334.923,430					
GOK saldo						1.734.897,548					
GOK budget (incl art 7090)						2.299.200,000					
GOK budget 8102 na desindexatie						1.949.200,000					
GOK budget 7090						350.000,000					

GVK per FNUM 1 vastgelegde kredieten voor het betreffende project, vastleggingen over verschillende jaren
GOK aangevraagd 2 door &I opgevraagde GOK's voor het betreffende project, over verschillende jaren
GOK ontvangen 3 door &I ontvangen GOK's voor het betreffende project, over verschillende jaren
GVK encours &I 4 verschil tussen 1 en 2, stand op printdatum

kapitaalsubsidie artikels 1401

FNUM	GVK	GVK aangevraagd	GOK ontvangen	GVK saldo	% in 2000	GOK in 2000	% in 2001	GOK in 2001	% in 2002	GOK in 2002	% > 2002	GOK > 2002
K0600	18.211.623	5.463.487	0	12.748.136	20	2.549.627	20	2.549.627	20	2.549.627	40	5.099.254
K0602	3.687.362	1.502.583	0	2.184.779	20	436.956	20	436.956	20	436.956	40	873.912
som encours I&I	21.898.985	6.966.070		14.932.915		2.986.583		2.986.583		2.986.583		5.973.166
GVK2000 saldo				0	15	0	25	0	40	0	20	0
GVK2001	vooropgesteld zelfde budget als in 2000			0	0	0	20	0	30	0	50	0
GVK2002	vooropgesteld zelfde budget als in 2000			0	0	0	0	0	20	0	80	0
GOK totaal				14.932.915		2.986.583		2.986.583		2.986.583		5.973.166
GOK reeds ontvangen bij I&I						0						
GOK saldo						2.986.583						
GOK budget						?						

kapitaalsubsidie artikels 5111

FNUM	ARCHIEFS	STORTAAN	STORTIN	ORDONSAALDO	% in 2000	GOK in 2000	% in 2001	GOK in 2001	% in 2002	GOK in 2002	% > 2002	GOK > 2002
K0278	475,674	475,674	428,107	0	100	2,167,787	0	0	0	0	0	0
K0289	63,546,635	41,868,763	41,868,763	21,677,872	10	2,167,787	30	6,503,362	60	13,006,723	0	0
K0323	4,946,200	2,684,800	2,684,800	1,961,400	0	0	100	1,961,400	0	0	0	0
K0324	6,096,655	5,486,990	5,486,990	609,665	0	0	100	609,665	0	0	0	0
K0341	69,294,848	68,810,330	62,365,363	484,518	100	484,518	0	0	0	0	0	0
K0342	233,898,974	210,509,077	210,509,077	23,389,897	100	23,389,897	0	0	0	0	0	0
K0352	37,880,864	34,092,778	34,092,778	3,788,086	100	3,788,086	0	0	0	0	0	0
K0372	7,494,270	6,744,843	6,744,843	749,427	0	0	70	524,599	30	224,828	0	0
K0391	3,401,281	1,724,818	1,724,818	1,676,463	10	167,846	30	502,939	30	502,939	30	502,939
K0417	36,201,875	32,581,688	32,581,688	3,620,187	0	0	100	3,620,187	0	0	0	0
K0421	1,478,047	0	0	1,478,047	0	0	0	0	0	0	0	0
K0422	78,389,747	37,444,464	36,232,257	40,945,283	30	12,283,585	30	12,283,585	40	16,378,113	0	0
K0425	30,257,550	20,558,544	19,048,245	9,699,008	20	1,939,801	30	2,909,702	50	4,849,503	0	0
K0426	17,420,423	5,226,127	5,226,127	12,194,296	20	2,438,859	80	9,755,437	0	0	0	0
K0442	37,682,810	34,094,529	34,094,529	3,788,281	0	0	100	3,788,281	0	0	0	0
K0443	6,959,875	5,392,747	5,356,747	1,567,128	20	313,426	80	1,253,702	0	0	0	0
K0445	133,932,702	120,539,432	120,539,432	13,393,270	0	0	100	13,393,270	0	0	0	0
K0446	2,587,950	2,090,911	2,090,911	497,039	0	0	100	497,039	0	0	0	0
K0448	12,753,210	11,477,889	7,995,716	1,275,321	0	0	100	1,275,321	0	0	0	0
K0449	694,413	284,334	284,334	410,079	0	0	50	205,040	50	205,040	0	0
K0451	6,368,901	4,786,686	4,786,686	1,582,215	20	316,443	30	474,965	50	791,108	0	0
K0455	45,767,365	18,174,533	17,411,894	27,592,832	20	5,518,566	50	13,796,416	30	8,277,850	0	0
K0456	77,091,015	69,381,914	69,381,914	7,709,101	20	1,541,820	80	6,167,281	0	0	0	0
K0457	26,661,890	9,033,900	9,033,900	17,627,990	30	5,288,397	30	5,288,397	40	7,051,196	0	0
K0459	5,279,056	3,251,040	3,251,040	2,028,026	20	405,605	20	405,605	60	1,216,816	0	0
K0466	1,501,330	1,028,470	1,028,470	472,860	0	0	100	472,860	0	0	0	0
K0478	5,668,572	5,119,715	5,119,715	568,857	0	0	100	568,857	0	0	0	0
K0479	5,999,499	5,399,549	5,271,469	599,950	100	599,950	0	0	0	0	0	0
K0480	170,974,575	128,968,319	124,279,678	42,006,256	40	16,802,502	60	25,203,754	0	0	0	0
K0483	2,700,000	2,430,000	2,430,000	270,000	80	216,000	20	54,000	0	0	0	0
K0492	1,323,750	0	0	1,323,750	0	0	100	1,323,750	0	0	0	0
K0493	1,382,861	0	0	1,382,861	0	0	0	0	0	0	100	1,382,861
K0500	1,087,000	434,800	434,800	652,200	100	652,200	0	0	0	0	0	0
K0503	44,205,414	21,404,243	21,117,243	22,801,171	20	4,560,234	50	11,400,586	30	6,840,351	0	0
K0509	10,300,000	3,526,747	3,090,000	6,773,253	20	1,354,651	50	3,386,627	30	2,031,976	0	0
K0510	33,700,500	10,110,150	10,110,150	23,590,350	10	2,359,035	60	14,154,210	30	7,077,105	0	0
K0517	35,649,749	29,248,147	23,763,525	6,401,602	0	0	100	6,401,602	0	0	0	0
K0518	5,502,700	4,952,430	4,952,430	550,270	0	0	100	550,270	0	0	0	0
K0522	1,430,342	429,103	429,103	1,001,239	10	100,124	50	500,620	40	400,496	0	0
K0529	2,900,000	0	0	2,900,000	30	870,000	20	580,000	50	1,450,000	0	0
K0530	3,613,112	1,083,934	1,083,934	2,529,178	20	505,836	20	505,836	40	1,011,671	20	505,836
K0531	2,205,073	696,462	696,462	1,508,611	30	452,583	70	1,056,028	0	0	0	0
K0532	2,014,200	0	0	2,014,200	0	0	20	402,840	40	805,680	40	805,680
K0541	10,052,120	9,046,908	9,046,908	1,005,212	50	502,606	50	502,606	0	0	0	0
K0542	3,005,055	901,517	901,517	2,103,538	30	631,061	40	841,415	30	631,061	0	0
K0544	614,880	553,392	553,392	61,488	0	0	100	61,488	0	0	0	0
K0561	34,295,119	10,288,536	10,288,536	24,006,583	10	2,400,658	30	7,201,975	50	12,003,282	10	2,400,658
K0564	3,057,259	2,751,533	0	305,726	0	0	100	305,726	0	0	0	0

kapitaalsubsidie artikels 5111

FNUM	ARCHIEF6	STORTAAN	STORTIN	ORDONSALDO	% in 2000	GOK in 2000	% in 2001	GOK in 2001	% in 2002	GOK in 2002	% > 2002	GOK > 2002
K0565	124,440	0	0	124,440	30	37,332	20	24,888	50	62,220	0	0
K0566	10,800,000	0	0	10,800,000	30	3,240,000	20	2,160,000	20	2,160,000	30	3,240,000
K0570	214,327,050	64,298,115	64,298,115	150,028,935	10	15,002,894	20	30,005,787	40	60,011,574	30	45,008,681
K0573	387,500	0	0	387,500	30	116,250	20	77,500	20	77,500	30	116,250
K0574	715,000	214,500	214,500	500,500	10	50,050	10	50,050	30	150,150	50	250,250
K0575	630,000	334,579	334,579	295,421	20	59,084	50	147,711	30	88,628	0	0
K0587	72,322,550	0	0	72,322,550	30	21,696,765	20	14,464,510	20	14,464,510	30	21,696,765
K0589	64,430,179	19,329,054	19,329,054	45,101,125	20	9,020,225	40	18,040,450	20	9,020,225	20	9,020,225
K0590	233,190,616	0	0	233,190,616	40	93,276,246	20	46,638,123	20	46,638,123	20	46,638,123
K0591	153,000	0	0	153,000	80	122,400	20	30,600	0	0	0	0
K0592	68,443,344	20,533,003	20,533,003	47,910,341	10	4,791,034	30	14,373,102	30	14,373,102	30	14,373,102
K0593	44,668,510	13,400,553	13,400,553	31,267,957	10	3,126,796	30	9,380,387	30	9,380,387	30	9,380,387
K0599	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
K0603	161,100	0	0	161,100	30	48,330	40	64,440	30	48,330	0	0
K0607	2,929,410	0	0	2,929,410	30	878,823	20	585,882	20	585,882	30	878,823
K0609	45,000	13,500	0	31,500	50	15,750	50	15,750	0	0	0	0
K0620	52,809,337	15,842,801	0	36,966,536	10	3,696,654	20	7,393,307	30	11,089,961	40	14,786,614
K0621	19,945,472	0	0	19,945,472	30	5,983,642	20	3,989,094	20	3,989,094	30	5,983,642
K0623	0	0	0	0	30	0	0	0	20	0	0	0
K0624	16,506,190	0	0	16,506,190	30	4,951,857	20	3,301,238	20	3,301,238	30	4,951,857
K0628	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0
K0629	115,000	0	0	115,000	30	34,500	70	80,500	0	0	0	0
som encours I&I	2,132,369,048	1,119,056,871	1,075,927,895	1,013,312,177		258,200,509		311,514,259		260,196,670		181,922,693
GVK2000 saldo				883,494,067	30	265,048,220	20	176,698,813	20	176,698,813	30	265,048,220
GVK2001	vooropgesteld zelfde budget als in 2000			980,000,000	0	0	20	196,000,000	30	294,000,000	50	490,000,000
GVK2002	vooropgesteld zelfde budget als in 2000			980,000,000	0	0	0	0	20	196,000,000	80	784,000,000
GOK totaal				3,856,806,244		523,248,729		684,213,072		926,895,483		1,720,970,913
GOK reeds ontvangen bij I&I						197,226,917						
GOK saldo						326,021,812						
GOK budget						980,000,000						

rollend materieel - voorgestelde betaalddata - info 16 mei 2000 R, Meys
dossiers kapitaalsubsidie artikel 8102

	8102	8102	8102	8102	8102+7090	8102	8102	8102	8102	8102	8102	8102	8102
	K0563	K0428	K0499		K0386	K0470	K0470	K0470	K0535	K0535	K0535	K0622	
	205A - 54 st	203D - 24 st	204E - 8 st		lot 2	lot 3	lot 3	lot 3	lot 4	lot 4	lot 4	lot 5	
	5,241,500	9,075,666	5,641,600		1 richting	1 richting	2 richting	2 richting	1 richting	1 richting	2 richting	2 richting	
May-00		12	8		3								
Jun-00					2								
Jul-00						2							
Aug-00						2							
Sep-00						2							
Oct-00													
Nov-00								2					
Dec-00								1					
Jan-01													
Feb-01													
Mar-01													
Apr-01	3								1				
May-01	22								2				
Jun-01	21								2				
Jul-01	8								1				
Aug-01													
Sep-01													
Oct-01													
Nov-01													
Dec-01													
Jan-02													
Feb-02													
Mar-02													
Apr-02													
Totaal	54	12	8		5	0	6	3	6	3	7	2	