

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2006-2007

12 juni 2007

**ONTWERP VAN DECREET**

**houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2007**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie  
uitgebracht door de heer Jos De Meyer**

**(Hoofdstuk IX – Fonds stationsomgevingen;  
Hoofdstuk XVI – Openbare Werken)**

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Marc van den Abeelen.

*Vaste leden:*

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen.

*Plaatsvervangers:*

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen.

*Toegevoegde leden:*

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

---

*Zie:*

**1218** (2006-2007)

- Nr. 1: Ontwerp van decreet + Addendum
- Nr. 2: Amendementen
- Nr. 3: Verslag van het Rekenhof
- Nrs. 4 tot 7: Amendementen
- Nr. 8: Verslag namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
- Nr. 9: Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
- Nr. 10: Verslag namens de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
- Nr. 11: Verslag namens de Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
- Nr. 12: Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
- Nr. 13: Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie

## INHOUD

	Blz.
I. Toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen .....	4
II. Bespreking .....	4
III. Toelichting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur .....	6
IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen .....	6

---

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak op dinsdag 29 mei 2007 de aan haar toegewezen hoofdstukken van het programma-decreet. Het betreft de hoofdstukken IX – Fonds stationsomgevingen en XVI – Openbare Werken.

## I. TOELICHTING DOOR MEVROUW KATHLEEN VAN BREMPT, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, SOCIALE ECONOMIE EN GELIJKE KANSEN

### HOOFDSTUK IX

#### Fonds stationsomgevingen

In verband met de oprichting van het Fonds stationsomgevingen verklaart minister *Kathleen Van Brempt* dat er dit jaar 7.600.000 euro uitgetrokken wordt. Om dat Fonds stationsomgevingen mogelijk te maken, voorziet het programmadecreet in de oprichting van IVA Fonds stationsomgevingen. Deze IVA met rechtspersoonlijkheid creëert een rollend fonds om tegemoet te komen aan de specifieke noden van stationsomgevingen. De doelstelling is om het grootste engagement, met name het station van Gent-Sint-Pieters, mogelijk te maken. De minister stelt dat op basis van afspraken rond de meerjarenbegroting middelen zullen worden gestort in dit fonds.

## II. BESPREKING

De heer *Flor Koninckx* meent in verband met de financieringsprojecten voor stationsomgevingen dat Lijninvest niet de investeerder en initiator zal zijn. Zal de NMBS of Infrabel deze dossiers trekken? Wie kan Lijninvest vatten om in deze stationsomgevingen te investeren?

Minister *Kathleen Van Brempt* vermeldt dat het Fonds stationsomgevingen niets met Lijninvest te maken heeft. Lijninvest is de dochter van De Lijn die zich zal bezighouden met publiek-private samenwerking: tramverlenging, rollend materieel enzovoort.

Het fonds stationsomgevingen is een aparte IVA met een rollend fonds. De initiator in het verleden was veelal de NMBS, maar evenzeer de stad. Stationsomgevingen gaan meer dan alleen over mobiliteitsknooppunten alleen. Het zijn punten die gebruikt worden als begin van een stedelijke ontwikkeling en het heropleven van buurten. De minister ziet hier vooral voor de stad een taak weggelegd als initiator,

maar de facturen komen nogal eens bij Mobiliteit terecht. Voor de Vlaamse Regering is echter een stationsomgeving beleidsmatig prioritair als stedelijke ontwikkelingsfactor en als mobiliteitsknooppunt. Dat is de reden dat dit fonds werd opgericht.

De heer *Jan Peumans* verklaart dat er door verschillende instanties (het Rekenhof, de Raad van State, de SERV en de Minaraad) een aantal opmerkingen gemaakt zijn over hoofdstuk IX – Fonds stationsomgevingen. Hij wenst te vernemen hoe de minister omgaat met deze opmerkingen.

Het Rekenhof stelt in een schrijven van 22 mei 2007 aan de voorzitter van het Vlaams Parlement dat dit fonds enkel het investeringsaandeel van de VVM-De Lijn zal financieren. En dat het omwille van de transparantie aangewezen is deze beperking bij het decreetsartikel op te nemen. “Het is voorts niet duidelijk of deze IVA met rechtspersoonlijkheid voldoet aan de cumulatieve voorwaarden voor verzelfstandiging zoals beschreven in artikel 4, §2, van het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid van 18 juli 2003. Evenmin blijkt of een afweging werd gemaakt van de voor- en nadelen van het verlenen van rechtspersoonlijkheid zoals vermeld in artikel 10, §3, van hetzelfde decreet. De memorie van toelichting schept hierin geen duidelijkheid.”

Hetzelfde lid verwijst ook naar de opmerkingen van de Raad van State bij artikel 22. De raad stelt dat de decreetgever de oprichting, de samenstelling, de bevoegdheid en de werking van, en het toezicht op de openbare instellingen dient te regelen krachtens de bijzondere wet. De Raad van State stelt hierom voor dit artikel aan te vullen met de basisregels betreffende de werking van het fonds en de aan de Vlaamse Regering in dit artikel toegekende delegatie bijgevolg in te perken.

Ook de SERV formuleerde opmerkingen: men kan zich achter de doelstellingen van het programma voor de stationsomgevingen scharen, maar is van oordeel dat de daarvoor ontworpen structuur in vergelijking met de gebruikelijke budgettaire regels onvoldoende gemotiveerd is. Bovendien stelt de SERV vast dat voor de investeringen in het gemeenschappelijk vervoer uiteenlopende structuren worden opgericht (Lijninvest, Lijninvest-Bam, IVA stationsomgevingen) waardoor de financieringsformules erg divers worden.

Ook de Minaraad formuleert een aantal opmerkingen die in dezelfde lijn liggen.

De heer *Jan Peumans* wenst graag te vernemen op welke wijze de minister aan al deze opmerkingen tegemoet gekomen is.

Minister *Kathleen Van Brempt* vermeldt dat zij al deze opmerkingen gelezen heeft, maar van mening is dat deze opmerkingen niet decretaal moeten vertaald worden.

Wat de opmerking van de Minaraad betreft over welke middelen dit fonds zal beschikken, repliceert de minister dat de middelen zeer duidelijk vastgelegd zijn in het besluit van 9 februari 2007 van de Vlaamse Regering. De besteding van de middelen moet worden uitgewerkt in de beheersovereenkomst met dat fonds. In de beslissing van de Vlaamse Regering vindt men de lijst terug van de projecten (stationsomgevingen) die in aanmerking komen en waar de regering mee zal investeren.

Wat de opmerking over de diverse financieringsbronnen betreft (de opmerking van de SERV), stelt de minister dat men naast de (jaarlijkse) investeringsmiddelen van De Lijn, de hele alternatieve financiering via Lijninvest heeft en ten slotte het nieuwe Fonds stationsomgevingen. Zij herhaalt dat bewust geopteerd werd voor een IVA met rechtspersoonlijkheid. Vanuit de filosofie van BBB is gekozen voor deze structuur om beleidsmatig een rollend fonds te creëren waarin jaarlijks middelen worden gestoken en opgespaard om op een gegeven ogenblik als er behoefte is aan veel investeringsmiddelen, veel middelen ter beschikking te hebben.

In verband met de opmerking van het Rekenhof repliceert de minister dat de voor- en nadelen wel degelijk tegen mekaar afgewogen werden. Men heeft een IVA mét rechtspersoonlijkheid nodig om een rollend fonds te creëren. Dat is de enige mogelijkheid om aan saldo-overdracht te doen. Zo kunnen middelen die dit jaar gereserveerd worden, in 2009 of 2010 gebruikt worden.

In verband met de opmerking van de Raad van State stelt minister *Kathleen Van Brempt* dat de Raad van State dergelijke opmerkingen vaak formuleert. Er zijn wat dat betreft overigens precedenten. Zij verwijst naar het Toekomstfonds dat via eenzelfde wijze tewerkgaat, namelijk via een besluit van de Vlaamse Regering. Voor de minister zijn een besluit van de Vlaamse Regering en de beheersovereenkomst de instrumenten om de nodige stappen te zetten.

De heer *Jan Peumans* repliceert dat de opmerking van de Raad van State niet mag geminimaliseerd worden. De Raad van State verwijst naar de bijzondere wet. Hij citeert opnieuw uit het advies van de Raad van State. Het lid benadrukt dat de opmerking van de

Raad van State zeer terecht is. Dit is een bevoegdheid van de decreetgever. Artikel 22 stelt dat de Vlaamse Regering de werking van het Fonds regelt. Dit artikel is in tegenstrijd met de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

De heer *Jan Peumans* verwijst naar het verslag van het Rekenhof over de ontwerpen van decreet over de begrotingscontrole 2007 en meer in het bijzonder naar het hoofdstuk 4 over de budgettaire verwerking van alternatieve financiering (het budgetrecht van het Vlaams Parlement). Ter zake verwijst het lid naar de besprekingen in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting.

Het lid vraagt welke dotatie er zal komen lastens de begroting van het Vlaamse Gewest, op het ogenblik dat dit Fonds stationsomgevingen zal functioneren. Hoe groot zal de dotatie zijn voor de middelen van dit fonds? Hij verwijst ter zake ook naar de meerjarenbegroting. Er is sprake dat Lijninvest-Bam op kruissnelheid vanaf 2011 30 miljoen euro nodig heeft. Een tweede vehikel heeft op kruissnelheid 42 miljoen nodig. Een nu is er dit Fonds nog daar bovenop. Hij vraagt welke financiële middelen daarvoor voorzien worden. Vroeger werden stationsomgevingen via overeenkomsten tussen verschillende partijen gefinancierd. Nu volgt de minister een andere denkpiste. Hij pleit voor een maximale transparantie en het parlement heeft recht om te weten wat het bedrag van de jaarlijkse dotatie op kruissnelheid zal zijn. Is er sprake van een plafonnering?

Minister *Kathleen Van Brempt* repliceert dat al deze dingen – ook beschikbaarheidsvergoedingen – in de meerjarenbegroting staan. Zij herhaalt de filosofie achter de oprichting van het Fonds stationsomgevingen. In het verleden werden er vaak via een dynamiek en onder druk van een stad of de NMBS engagementen genomen rond stationsomgevingen. Deze zaken gebeurden buiten De Lijn. Maar toch werd het Vlaams Gewest geëngageerd om hierin te participeren. Dat waren goede initiatieven, zij verwijst naar het project stationsomgeving Leuven. In het verleden waren daar dikwijls niet de budgettaire middelen in de klassieke begroting van De Lijn voor beschikbaar. De klassieke begroting kwam daardoor dermate onder druk dat de noodzakelijke veiligheidsinvesteringen voor het net niet meer konden uitgevoerd worden. Daarmee werd de minister een tweetal jaren geleden geconfronteerd.

Al wat nu voorligt – zowel aan alternatieve financiering als aan het fonds – moet daar een oplossing voor

bieden. De financiële middelen voor engagementen die genomen werden voor het station Gent-Sint-Pieters, waren echter niet beschikbaar.

De minister verduidelijkt dat elke minister een meerjarenbegroting heeft die afgesproken werd bij het begin van deze legislatuur. Binnen deze meerjarenbegroting voorziet de minister de nodige middelen voor Lijninvest. Het cijfer van 42 miljoen euro waarnaar de heer Peumans verwees, is daarvan een illustratie. De minister benadrukt dat zij vanaf 2009 een meerjarenbegroting heeft ten belope van 50 miljoen euro middelen die recurrent zijn. Binnen deze meerjarenbegroting en afspraken binnen de regering over de gewone begroting, is er een afspraak over de hoeveelheid middelen die per jaar in dat nieuw Fonds stationsomgevingen gestort worden. Er worden dus niet elk jaar evenveel middelen in dat fonds gestort, omdat er een verschil is tussen wat we vandaag nodig hebben voor beschikbaarheidsvergoedingen ten opzichte van wat we nodig hebben voor het Fonds stationsomgevingen.

De minister geeft een overzicht.

In 2008 is er een dotatie voorzien voor het Fonds stationsomgevingen van 5.100.000 euro. In 2009 een dotatie van 8.300.000 euro. In 2010 een dotatie van 11.200.000 euro. In 2011 een dotatie van 6.700.000 euro en in 2012 een dotatie van 6.200.000 euro.

Vanaf het jaar 2012 zal er een recurrent bedrag van 6.200.000 euro per jaar voorhanden zijn binnen de meerjarenbegroting.

Er zal gewerkt worden op basis van de noden die men vaststelt in de stationsomgevingen en in uitvoering van reeds genomen engagementen van het verleden. Uiteraard is het fonds er ook voor nieuwe engagementen.

Daarnaast is er vanaf 2007 een extra recurrente dotatie van 2 miljoen euro per jaar.

In 2007 is er bovendien een eenmalige dotatie van 5.600.000 euro die komt uit de reguliere begrotingsmiddelen.

Zij vermeldt het dossier Gent-Sint-Pietersstation waar we spreken over 47 miljoen euro.

Op de vraag van de heer Jan Peumans of deze 47 miljoen euro uitsluitend betaald worden uit de kredieten van het Fonds stationsomgevingen, antwoordt

de minister bevestigend. Zij benadrukt dat deze berekening minutieus is nagekeken en dat er lang over gediscussieerd werd.

De minister sluit niet uit dat er bijkomende middelen in dat fonds gestoken worden naargelang de noodwendigheden.

### III. TOELICHTING DOOR DE HEER KRIS PEETERS, VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR

#### HOOFDSTUK XIV

##### Openbare werken

De *minister* verklaart dat ingevolge de oprichting van de DAB Vloot per 1 januari 2003 de inkomsten van de douane en zeevaartpolitie overgaan van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) naar de rekening van de DAB Vloot. Hierdoor vervalt de opdracht van het VIF inzake bijdragen aan de dienstverlening met betrekking tot de douane en zeevaartpolitie evenals de mogelijkheid tot inkomsten in dit verband.

Twee artikelen in het decreet van 25 juni 1992 worden daarom geschrapt. Dat is de finaliteit van deze bepalingen in het programmadecreet.

### IV. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Er worden geen specifieke opmerkingen geformuleerd bij de toegewezen hoofdstukken en artikelen.

Hoofdstuk IX – Fonds stationsomgevingen en de artikelen 21 tot en met 25 worden met zes stemmen bij vier onthoudingen goedgekeurd.

Hoofdstuk XVI – Openbare Werken en de artikelen 50 en 51 worden met zes stemmen bij drie onthoudingen goedgekeurd.

*De verslaggever,*

*De voorzitter,*

Jos DE MEYER

Marc VAN DEN ABEELLEN