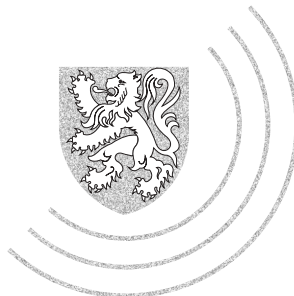


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2001-2002

5 juni 2002

ONTWERP VAN DECREET

**houdende tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2002**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jul Van Aperen
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, de heer Jan Verfaillie ;

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

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

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 Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jan Loones.

*Zie :***18-A** (2001-2002)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet

19-C (2001-2002)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet + Errata, + Bijlagen + Errata
- Nrs. 2 tot 5 : Amendementen
- Nr. 6-A : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid
- Nr. 6-B : Verslag namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
- Nr. 6-C : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
- Nr. 6-D : Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Media en Sport
- Nr. 6-E : Verslag namens de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken
- Nr. 6-F : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening
- Nr. 6-G : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

*Zie ook :***17** (2001-2002)

- Nr. 1-A : Algemene toelichting
- Nr. 1-B : Meerjarenbegroting
- Nr. 1-C : Toelichting per programma

20-B (2001-2002)

- Nr. 1 : Verslag van het Rekenhof + Erratum

INHOUD

| | Blz. |
|--|------|
| I. ALGEMENE BESPREKING | 4 |
| A. Inleidende uiteenzetting door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie | 4 |
| B. Bespreking | 6 |
| II. STEMMING | 10 |
| BIJLAGEN | |
| Bijlage I : Oorzaken van verkeersongevallen | 11 |
| Bijlage II : Problematiek van de personeelsvergrijzing bij het departement LIN | 15 |

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 2002 behandeld op 16 en 21 mei 2002.

Na een toelichting door de minister volgde in het kader van de algemene bespreking een discussie over het beleid inzake openbare werken, mobiliteit en energie tussen de leden van de commissie en de minister.

De begrotingsaanpassing werd bij indicatieve stemming met 8 stemmen tegen 2 aangenomen.

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 2002 werden, in overeenstemming met de beleidsintenties zoals vermeld in de beleidsbrief, een aantal bijkomende accenten en hun budgettaire weerslag ingevuld.

De aangepaste begroting voor het lopende jaar is, naast een aantal beperkte, en eerder technische aanpassingen, toegespitst op een paar belangrijke krediettoevoegingen.

Op het vlak van Energie is de begroting niet sterk gewijzigd. De Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en de Gasmarkt (VREG) werd eind vorig jaar operationeel. Naast een aantal installatiekosten werd de instantie in 2001 nog weinig opgezaaid met werkingskosten, waardoor een belangrijk deel van de dotatie 2001 kon overgedragen worden naar 2002. Hierdoor kan de noodzakelijke bijdrage in de kosten van de VREG vanuit de Vlaamse begroting éénmalig worden verminderd in 2002 met 479 duizend euro.

Wat betreft de Wegen zijn er een aantal kredietverschuivingen te noteren, voornamelijk binnen de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF).

5 miljoen euro wordt afgezonderd die specifiek moeten dienen om een volledige oplijsting te maken van de *zwarte punten* en hun mogelijkheden inzake aanpassing. Vanaf volgend jaar zal de

Vlaamse regering geld moeten vrijmaken binnen de begroting van het Financieringsfonds voor Eénmalige Uitgaven en Investerings (FFEU) om de noodzakelijke aanpassingen aan die zwarte punten effectief uit te voeren, zodat de termijn waarop alle op dit ogenblik gekende zwarte punten binnen een kort tijdsbestek zullen worden weggewerkt.

De coördinatie hiervan zal gebeuren door de provinciegouverneur.

4,250 miljoen euro wordt overgeheveld naar het bestaande krediet binnen programma 69.9 voor het *Masterplan Antwerpen*. Hiermee worden alle kosten inzake voorbereidende studies, ontwerpen en plannen voor de werken voorbehouden voor het raamcontract met de tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel (TV SAM) gegroepeerd. Het raamcontract zal ongetwijfeld leiden tot een versnelling van de procedures waardoor er sneller resultaten zullen te merken zijn voor de bevolking.

De begrotingspost '*Schadevergoedingen*' bevat telkenjare een raming van de geraamde schadeloosstellingen, doch tijdens het jaar is het soms nodig hiervoor een beperkte kredietherschikking te doen om een onverwachte hogere factuur te betalen. In deze context wordt nu 1,735 miljoen euro herschikt.

Voor de *pré- en cofinanciering van projecten inzake spoorwegverbindingen* wordt 5,6 miljoen euro afgezonderd. Dit biedt de nodige mogelijkheden voor de uitvoering van het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de drie gewesten met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan van de NMBS. De versnelde uitvoering van geplande investeringen moeten een economische meeropbrengst genereren voor het Vlaams Gewest.

Binnen het Financieringsfonds voor Eénmalige Uitgaven en Investerings (FFEU) wordt 154 miljoen euro ingeschreven voor projecten binnen de sector Openbare Werken.

Dit zal als volgt worden aangewend :

68 miljoen euro voor de sector *Wegen*, waarvan ongeveer 50 miljoen voor een groot onderhoud van de Antwerpse Ring, die kadert binnen de verhoging van de verkeersveiligheid. Ook zal 10 miljoen euro besteed worden op het vlak van de telematica, in eerste instantie ook grotendeels op de Antwerpse Ring.

86 miljoen euro is beschikbaar voor de sector *Waterwegen*, voor projecten die bij de initiële begro-

ting werden vooruitgeschoven omwille van de onzekerheid op het vlak van uitvoering. Hiermee wordt de belofte ingelost die werd gemaakt bij de begrotingsopmaak 2002, namelijk dat indien deze projecten toch een uitvoering konden vinden, de middelen voor 100 % gegarandeerd waren.

Wat het Gemeenschappelijk Vervoer betreft wordt de *verkooporganisatie* versterkt. Verkopers zullen bij ondernemingen en openbare diensten actief abonnementen verkopen voor de hele organisatie volgens het principe van het derdenbetalersysteem.

De kostprijs van die verkoopstructuur moet zichzelf terugbetalen door hogere ontvangsten uit abonnementen.

Het gebruik van het openbaar vervoer moet verder aangemoedigd blijven. Indien de werkgevers kunnen overtuigd worden van de voordelen, zal de werknemer/gebruiker van het, voor hem of haar, gratis voordeel ten volle genieten. Er moet dan gestreefd worden naar een maximale aanwending van deze dienst.

In de *havens* worden bijkomende middelen voorzien voor de *schadevergoedingen*, voornamelijk ten gevolge van het stilleggen van het Deurganckdok en voor de extra kosten voor de implementatie van het Havendecreet voor het jaar 2001, op uitdrukkelijk initiatief van het Vlaams Parlement.

De bijkomende middelen zijn afkomstig van een gedeeltelijk gebruik van onbelaste saldi binnen het VIF. Het gaat dus om middelen van in annulatie gevallen vastleggingen of niet vastgelegde overschotjes op elke afzonderlijke post gedurende de voorbije jaren. In het decreet waarbij het VIF werd opgericht, is voorzien dat deze middelen binnen het VIF blijven. De Vlaamse regering wil bewust deze middelen niet hergebruiken voor bijkomende engagementen, maar reserveert deze voor onverwachte en op het eerste gezicht onoverkomelijke kosten. Op die manier wordt bereikt dat de gekende éénmalige kosten, die in dit geval gigantisch zijn, niet leiden tot een tijdelijke sterke afbouw van de reguliere investeringen, maar blijven deze gevrijwaard.

De recurrente middelen blijven dus beschikbaar voor de implementatie van het Havendecreet. De kosten van het stilleggen van de werken aan het Deurganckdok en de heropstart ervan, de schadevergoeding aan Zeebouw-Zeezand, de TBT-sanering in Zeebrugge, de meeruitgaven voor de cyanidesaneringen op de Site van La Floridienne in de

Gentse kanaalzone, en het Essostort in Oostende kunnen budgettair geamortiseerd worden.

Specifiek binnen het Vlaams Infrastructuurfonds worden de ontvangsten uit retributies verhoogd, rekening houdend met de verhoging van de gevraagde vergoedingen voor het privaat gebruik van het openbaar domein. Op die manier worden de meerkosten bij de aanleg of heraanleg van wegen en kruispunten ten laste gelegd van degene die hiervoor verantwoordelijk is. Die meerkosten worden veroorzaakt door bijkomend opzoekingswerk naar bestaande leidingen, beschermingsmaatregelen en het uitvoeren van handmatig werk in plaats van machinaal.

De minister benadrukt dat dit een beperkte begrotingscontrole is, maar dat desalniettemin de afspraken gemaakt bij de opmaak van de begroting 2002 gehonoreerd werden ; dat ervoor gezorgd wordt dat de enorme schadevergoedingen niet leiden tot een afbouw van de reguliere kredieten ; en dat er belangrijke extra kredieten beschikbaar worden gesteld voor de wegen.

De inspanningen van de regering op het vlak van infrastructuur worden dus verder gezet.

– *Toelichting bij de Meerjarenbegroting*

De meerjarenbegroting voor Openbare Werken en Mobiliteit gaat uit van een constant beleid. Dit impliceert dat er in de komende jaren bijkomende kredieten worden ingeschreven voor de uitvoering van het decreet Basismobiliteit en voor het Havendecreet.

– *Toelichting bij de artikelen van het uitgavendecreet*

Artikel 11 levert de decretale grondslag voor de toekenning van facultatieve subsidies, in casu het verstrekken van een terugvorderbaar voorschot aan de NV Zeekanaal voor de openstaande vordering ten aanzien van de haven van Brussel voor de watervang.

Artikelen 24, 25, 27, 39 en 42 houden de goedkeuring in van de begroting van respectievelijk de Diensten met Afzonderlijk Beheer Luchthaven Antwerpen, Luchthaven Oostende, het Vlaams Infrastructuurfonds, Linkerscheldeoever en Loodswezen.

Deze bepalingen omvatten de ontvangsten en uitgaven, de eventuele ontvangsten en uitgaven voor orde, de eventuele vastleggingsmachtiging die aan

de desbetreffende DAB toegekend wordt en eventueel nadere regels met betrekking tot de aanwending van het reservefonds, de overdracht van saldi, de betaling van uitgaven voor voorgaande jaren.

B. Bespreking

De heer André Denys verklaart dat hij de aanpak van de minister waardeert en meer specifiek verheugd is over het feit dat er 10 miljoen euro wordt uitgetrokken voor een proefproject telematica op de Antwerpse ring om variabele snelheden in te voeren.

De heer Carl Decaluwe vraagt of de minister reeds beschikt over een aangepast rapport-Helleven omtrent de problematiek van het onderhoud van de wegen.

De heer Carl Decaluwe informeert of de minister ook een stand van zaken kan bezorgen omtrent de problematiek van de veroudering van het personeelsbestand van het departement Openbare Werken.

Hetzelfde lid wijst op de relatie tussen de problematiek van de ongevalanalyse en verkeersinfrastructuur en verkeersveiligheid n.a.v. een recente studiedag. De cijfers die de minister vermeldt inzake verkeersinfrastructuur in relatie tot ongevallen verschillen enorm met cijfers die op deze studiedag werden geciteerd. Hij wenst daaromtrent ook enige duiding te krijgen.

Mevrouw Wivina Demeester – De Meyer is van oordeel uit de analyse van de globale cijfers dat er in het departement openbare werken nogal wat betalingskredieten geschrapt worden en dat er een aantal beleidskredieten bijkomen. In functie van de meerjarenbegroting wenst zij meer inzicht te krijgen over het impact daarvan.

Hetzelfde lid stelt bv. vast dat men een forse som aan betalingskredieten schrapt bij Wegen en Waterwegen terwijl er wel beleidskredieten bijkomen. In de meerjarenbegroting stelt zij vast dat er vanaf 2003 een constant beleid gevoerd. Zij verwacht met die spanning tussen beleids- en betalingskredieten grote moeilijkheden. Hetzelfde lid wenst dan ook gedetailleerd een overzicht te krijgen van de beleids- en betalingskredieten voor de periode 2002-2005.

Minister Steve Stevaert deelt mee dat hij ingaand op het verzoek van de heer Carl Decaluwe, twee documenten neergelegd heeft bij het commissiesecretariaat : een overzicht van de oorzaken van de ver-

keersongevallen en een document over de vergrijzing van het personeel op de administratie LIN. Deze documenten worden onder de leden verspreid en als bijlage 1 en 2 opgenomen bij dit verslag.

De minister vermeldt verder dat ten vroegste tegen het zomerreces een geactualiseerd rapport-Helleven waarnaar de heer Carl Decaluwe vroeg, zal beschikbaar zijn.

Het is de *heer Carl Decaluwe* opgevallen dat de begroting voor het luik Openbaar Vervoer voor Basismobiliteit 15 miljoen euro verliest. Moet de reden daarvoor gezocht worden bij De Lijn die er niet in slaagt de opgelegde timing te volgen ? Is het gevolg daarvan dat de volledige realisatie van de basismobiliteit niet gerealiseerd zal zijn einde 2004 ? Het is voor de spreker duidelijk dat de volgende Vlaamse regering dit probleem zal moeten oplossen.

Minister Steve Stevaert antwoordt op opmerkingen van mevrouw Wivina Demeester i.v.m. de spanning tussen beleids- en betalingskredieten dat zowel betalings- als beleidskredieten voor Basismobiliteit werden verhoogd in de initiële begroting voor 2002, wat echter niet nodig is voor een nieuw project. Wanneer nieuwe projecten worden vastgelegd, wordt immers slechts de helft betaald. Een aantal projecten wordt op het einde van een bepaald jaar vastgelegd, om in het daaropvolgende jaar reëel van start te gaan. Het resterende saldo wordt dan pas twee jaar later betaald. In verband met de opmerkingen in verband met de meerjarenbegroting stelt de minister dat programma 69.9 op het eerste gezicht een anomalie vertoont. De administratie Budgettering en minister Van Mechelen onderzoeken dat momenteel. Ten slotte merkt de minister op dat de betalingskredieten in de meerjarenbegroting afhankelijk zijn van de behoeften. In die zin is de evolutie van de beleidskredieten van groter belang. Meerjarenramingen voor betalingskredieten waren daarom vroeger zelden accuraat.

Mevrouw Wivina Demeester gaat akkoord dat de betaling van een beleidskrediet in verschillende fases verloopt. Maar die betaling moet dus wel terug te vinden zijn in de betalingskredieten van de jaren nadien. Zij heeft immers de indruk dat betalingskredieten in de meerjarenbegroting amper groeien. Ook het Rekenhof merkt dat op. Het budget in de meerjarenbegroting 2004-2005 groeit niet eens voldoende om de indexstijgingen te volgen. Ze vreest dat de volgende regering het niet makkelijk zal krijgen met dergelijke cijfers.

De heer Carl Decaluwe herhaalt zijn vraag of de basismobiliteit gerealiseerd zal zijn tegen het einde van 2004, wetende dat deze post met 15 miljoen euro wordt verminderd. Minister Steve Stevaert antwoordt dat pas in 2005 de volledige kosten betaald moeten worden. De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat deze regering het probleem wegens het precaire budget doorschuift naar de volgende regering. Men komt in financiële ademnood. Minister Steve Stevaert verklaart dat men in 2004 start. Eventuele vertragingen zijn niet te wijten aan het feit dat er minder financiële middelen zijn maar wel omdat er extra accenten gelegd worden in Antwerpen en Gent. Als men eind december 2004 klaar is, moeten de betalings- en beleidskredieten niet voor 100 procent samenlopen.

De heer Carl Decaluwe vraagt of het een orthodoxe manier van handelen is om recurrente uitgaven (personeel) te compenseren door niet-recurrente uitgaven (promotie). De stijging van de algemene dotatie voor de accountmanagers (in de begroting : productmanagers) wordt gecompenseerd op het promotiebudget voor de tariefmaatregelen. Hij vreest dat men zich op deze manier vroeg of laat vast rijdt. Terzake verwijst hij naar zijn recente interpellatie omtrent deze problematiek.

Minister Steve Stevaert repliceert dat men ervoor moet opletten om eenmalige middelen en recurrente uitgaven niet met elkaar te vermengen. De accountmanagers zijn een vorm van promotie die tot een stijging van de ontvangsten zal leiden omdat ze extra abonnementen gaan verkopen. De heer Carl Decaluwe merkt op dat die redenering niet volledig klopt. Als de accountmanagers naar bedrijven stappen om abonnementen te verkopen, moeten ze ook de garantie kunnen geven dat er bussen tot aan het industrieterrein zullen rijden. Dat vereist dus extra investeringen in meer bussen en bushaltes maar daarvoor zijn er geen middelen uitgetrokken.

Vervolgens stelt de heer Carl Decaluwe vast dat het budget van de regionale luchthavens blijft stijgen, terwijl het beleid van de jongste jaren erop gericht was om het budget te bevriezen op hetzelfde niveau. Wat is daarvoor de verklaring ? Hoe zit het met de managers die aangesteld worden ?

Wat de studiekosten voor het Masterplan Antwerpen betreft, is er een aanzienlijke stijging van de middelen wegens de versnelling in een aantal onderzoeken en het contract met TV SAM. De vraag van hetzelfde lid is of de duurtijd van het contract dat oorspronkelijk over tien jaar verspreid was,

verkort wordt en een toelichting omtrent de totstandkoming van dat contract.

Het Vlaams Infrastructuurfonds had einde 2001 een overschot van 707 miljoen euro, dat is 150 miljoen euro meer dan oorspronkelijk geraamd. Betekent dat dat men er niet in slaagt om de vooropgezette investeringen te realiseren ? Zijn er personeelsproblemen ?

Er wordt vijf miljoen euro uitgetrokken voor het wegwerken van de zwarte punten (projectsubsidies). De gouverneurs krijgen hierbij een rol toegevoegd. Klopt het dat die gouverneurs dat totaal niet zien zitten wegens gebrek aan technisch personeel op provinciaal niveau ?

De heer Carl Decaluwe stelt dat CD&V bij de begrotingsopmaak al opgemerkt heeft dat de daling van de schadevergoedingen vreemd was in vergelijking met voorgaande jaren. Die compensatie wordt gedaan bij het investeringsbudget. Klopt die analyse ? Het investeringsbudget daalt immers met 16,6 miljoen euro. Naast de compensatie voor de schadevergoedingen is er ook een compensatie voor de studies voor het Masterplan Antwerpen. Nochtans werd destijds verkondigd dat de kosten voor het Masterplan geen gevolgen zouden hebben op het normale investeringsprogramma. De extra middelen voor de zwarte punten zouden ook daaruit gehaald worden. Opnieuw wordt de illusie gecreëerd dat er voor die zwarte punten extra middelen vrijgemaakt worden. Er gaat ook 5,5 miljoen euro naar de pre- en cofinanciering voor NMBS-projecten. Hij heeft de indruk dat dit project ook opnieuw ten koste van doortochten gaat. Hoe legt men de verschuivingen uit ?

Er zitten in de meerjarenbegroting een aantal verrassende elementen. De laatste maanden zijn er voor promotie binnenvaart nieuwe investeringen en een versneld inhaalprogramma aangekondigd. De begrotingspost 64.1 (zowel beleids- en betalingskredieten) blijft ongeveer status quo en is in feite afgebouwd (als men de bouwindex in rekening brengt). Dezelfde redenering kan gegeven worden voor de zeewaterkering en integraal waterbeheer. Dat zijn cruciale sectoren waar extra inspanningen voor gedaan zouden worden, maar waar de beleids- en betalingskredieten in de meerjarenbegroting de index niet volgen. Is dat bewust ? Hoe gaat men daarmee om ?

Een andere vraag van de heer Carl Decaluwe betreft de problematiek van de zwarte punten. Daarvoor is een bedrag van vijf miljoen euro uitgetrokken, wat volgend jaar nog zou verhogen. Deze be-

dragen zouden gehaald worden uit het FFEU. Maar bestaat hierover wel een politiek akkoord? Er is de illusie dat er niet veel spectaculairs mag verwacht worden, als je ook ziet wat de SERV schrijft. In hoeverre is er daarover een akkoord van de begrotingsminister Van Mechelen?

De heer Johan Malcorps vraagt naar een stand van zaken i.v.m. de timing voor het Masterplan Antwerpen, waarvoor toch heel wat middelen zijn overgeheveld (Studiegroep Antwerpen Mobiel – SAM); ondertussen zijn we halfweg de ambtstermijn en hij wil toch snel resultaten voor de bevolking.

Inzake de pré- en cofinanciering van werken aan de spoorwegverbindingen is een bedrag van 5,6 miljoen euro, toch bescheiden vindt hetzelfde lid als men dat vergelijkt met de bedragen die de federale overheid voor de NMBS over heeft. Is dat bedrag voldoende om effectief een versnelling in de geplande investeringen waar te maken?

M.b.t. havens en schadevergoedingen is hij verheugd dat het dossier Deurganckdok geen zware financiële repercussies heeft. Hij kreeg graag een overzicht van de verschillende bedragen van de schadevergoeding per haven.

Mevrouw Wivina Demeester wil haar zorg voor de toekomst uiten. Zij citeert daarbij enkele kritische bedenkingen van het Rekenhof. Daar is men niet zeker van deze cijfers, en vormen ook de gehanteerde ESR-codes een vraagteken. Al geeft ze toe dat er nogal wat middelen zullen gebruikt worden uit het FFEU (elk jaar extra 5 miljard BEF). Maar aan de hand van de tabel 'Wegen en Water' stipt ze aan dat ook daar de betalingskredieten vanaf 2004 niet meer stijgen. Het is dan ook haar zorg dat een goed beleid moet kunnen blijven groeien. Volgens haar is deze meerjarenbegroting dan absoluut ook niet realistisch en zullen een aantal zaken niet worden gerealiseerd.

Minister Steve Stevaert repliceert dat de betalingskredieten en de meerjarenbegroting conform de behoeften van de administratie zijn. Hij vindt beleidskredieten van groter belang omdat betalingskredieten voor een langere periode moeilijk te ramen zijn. Meerjarenplannen op het vlak van betalingskredieten waren in het verleden verre van accuraat.

Mevrouw Wivina Demeester repliceert dat als men enkel betalingskredieten als norm hanteert – wat nu de keuze is van deze regering –, dit sowieso probleem zal geven. In de vorige regering gold een an-

dere norm: daar werd met beleidskredieten gewerkt. Het is inderdaad zeer moeilijk betalingskredieten accuraat in te schatten maar het is wel om problemen vragen als men deze kredieten hanteert als norm. Is er dan nog wel een norm?

Minister Steve Stevaert stipt verder aan dat de kredieten voor de NMBS en de zwarte punten inderdaad verschuivingen zijn binnen het VIF. De verminderingen die werden doorgevoerd, worden heropgevestigd uit het FFEU. Het gaat in totaal over een bedrag van 6,225 miljard BEF voor de bevoegdheden van minister Stevaert. Er is inderdaad daaromtrent een politiek akkoord.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat de transparantie zoek is door het voortdurende "switchen". Hij vraagt zich af waarom men voor de spoorwegen dan het FEU niet gebruikt. Wat hij de minister in essentie verwijt, is dat hij dezelfde bedragen verschillende keren gebruikt in de begrotingen. De minister communiceert goed maar het gaat altijd over hetzelfde geld. De minister antwoordt dat hij verplicht is deze techniek te hanteren omdat het niet om een eigendom gaat. Hij geeft toe dat er op dit ogenblik weinig middelen zijn, maar voegt eraan toe dat het in de komende periode zeer duur zal worden. Mevrouw Wivina Demeester merkt op dat daarvoor de nodige middelen zullen ontbreken.

De minister benadrukt dat er over het Havendecreet een politieke consensus werd bereikt tussen alle politieke partijen. Hij zal de berekeningen over de schade aan het Deurganckdok aan het parlement bezorgen, al gaat het nog niet om definitieve cijfers. De heer Johan Malcorps meent dat het parlement het recht heeft deze cijfers te kennen, ook als het slechts om voorlopige bedragen gaat. Hij wil ook graag zicht hebben op bijkomende kosten voor sanering. De minister vreest dat het doorgeven van voorlopige cijfers naar buitenaf een perceptie van steeds stijgende kosten zal creëren.

In de voorbereidende studies worden de budgetten van het Masterplan en de totale investeringskosten afgezonderd van de globale aanbesteding via TV SAM en via de effectieve uitvoering van de werken die op het VIF blijft.

Op de vraag van de heer Johan Malcorps omtrent het Masterplan engageert de minister zich dat hij een schriftelijk antwoord zal neerleggen.

Op de vraag van de heer Carl Decaluwe over de luchthavens van Deurne en Oostende antwoordt de minister dat het budget inderdaad toegenomen is. Hij belooft een overzicht te bezorgen van de

stand van zaken van beide luchthavens en van de duurtijd van het Masterplan neer te leggen.

De minister verduidelijkt dat het VIF-saldo van 700 miljoen euro te maken heeft met bedragen vanaf 1992 en 1993. Dat komt dus niet neer op een vermindering van het VIF. Bepaalde middelen waren nog voorradig en worden nu geactiveerd. De heer Carl Decaluwe vraagt zich af waarom dat niet zichtbaar is in de begroting. De minister antwoordt dat het wel in de begroting staat. Mevrouw Wivina Demeester brengt in herinnering dat het VIF een fonds is. Daarom zijn deze middelen, in tegenstelling tot andere middelen, bruikbaar over de begrotingsjaren heen. De minister verduidelijkt dat het gaat om alle vastleggingen die geannuleerd werden en kleine posten die niet volledig zijn uitbetaald. *De heer Jul Van Aperen* vergelijkt dat met het saldo van de buitengewone diensten, het overschot van de kredieten in de gemeentebegroting. Mevrouw Wivina Demeester stelt dat een vergelijking tussen de gemeentebegroting en de Vlaamse begroting niet opgaat. De heer Carl Decaluwe begrijpt niet hoe men komt aan een bedrag van 700 miljoen euro, dus 28 miljard frank. Het hele VIF is namelijk maar goed voor 60 miljard frank. Er is een stijging van 150 miljoen euro op één jaar tijd. Dat betekent dat men bepaalde zaken niet kan afwerken. Hij vraagt zich af welk type van werken tien jaar kan aanslepen. Hij vraagt zich af waaraan dat ligt. De minister stelt dat er een gigantische verhoging is van het budget en dat dit bedrag zal dalen wanneer het budget zich stabiliseert. Mevrouw Wivina Demeester is van oordeel dat het gaat om middelen van het VIF. Daarom zijn die ook als ontvangsten geboekt in het VIF. Dat betekent echter nog niet dat het nieuwe middelen zijn. Op 31 december van het jaar voorafgaand aan het begrotingsjaar was het beschikbare saldo van het VIF in betalingsmiddelen, want het staat op ontvangsten. In de initiële begroting was dat 557 miljoen. Op pagina 237 is 707 miljoen euro aan middelen geboekt als ontvangsten in het VIF. Op 31 december voorafgaand aan het begrotingsjaar, dus op 31 december 2001 was het belast ordonnanceringskrediet bestemd voor de betaling op het encours overdraagbaar naar de overige VIF-allocaties, 637 miljoen euro. Het verschil is dus 70 miljoen euro. Dat is dus het onbelaste bedrag waarmee men nog nieuw beleid kan voeren.

De minister merkt op dat de bedragen voor co- en prefinanciering ten laste van de investeringen worden gecompenseerd door het FFEU. Het status quo in de bedragen voor de binnenvaart is niet abnormaal omdat het hier gaat om een begrotingscontrole. De heer Carl Decaluwe merkt op dat het

gaat om een meerjarenbegroting en dan komt dat neer op desinvesteren. Stilstaan is immers achteruitgaan. Het gaat om het beleids- en betalingskrediet bij begrotingspost 64.1. De minister merkt op dat men bij de algemene opmerkingen kan terugvinden dat deze bedragen evolutief zijn. De heer Carl Decaluwe stelt dat men de publieke opinie voorspiegelt dat er meer zal geïnvesteerd worden, maar hieruit blijkt duidelijk dat dat niet het geval is. De minister bevestigt dat er tijdens deze legislatuur 80 miljard frank extra zal worden geïnvesteerd voor mobiliteit. Daarbij zal elk onderdeel een stijging kennen. Dat is trouwens al gebeurd. De inhaaloperatie ten bedrage van 3,5 miljard frank voor de waterwegen is daar een voorbeeld van.

De minister verduidelijkt dat voor de zwarte punten 500 miljoen euro uitgetrokken wordt. Het is niet de bedoeling dat de gouverneurs te veel een beroep doen op de AWV. Ze kunnen zelf ondersteuning inhuren. De provinciewegen moeten worden overgedragen aan de gewesten en de gemeenten; zo komt er provinciepersoneel vrij. Alleen de provincie Limburg zal geen voordeel halen uit deze regeling, aangezien er in deze provincie geen historische provinciewegen bestaan. De heer Carl Decaluwe vraagt of de middelen voor zwarte punten (5 miljoen per provincie) enkel bestemd zijn voor studies. De minister antwoordt dat de Vlaamse overheid 200 miljoen frank zal uittrekken voor de studies (screening van de punten) en dan zijn er de investeringen ten belope van 20 miljard frank. Op de opmerking van de heer Carl Decaluwe dat de lijst van zwarte punten toch bekend is, repliceert de minister dat de bestaande lijst van zwarte punten gebaseerd is op de ongevallenstatistieken. Ook plaatsen waar zich nog geen ongevallen hebben voorgedaan, kunnen echter zwarte punten zijn (dat is de screening die moet geburen). *De heer Jan Verfaillie* vraagt de minister uitleg over de studie die de gouverneur van West-Vlaanderen ter zake bij AWV zou hebben besteld. De minister antwoordt dat hij de gouverneur en de directeur-generaal van AWV bij zich heeft uitgenodigd. De administratie wordt bij de opdracht betrokken, maar het is niet de bedoeling dat ze de taak zelf uitvoert, anders zou het geen zin hebben om de opdracht aan de gouverneurs toe te vertrouwen.

De heer Johan Malcorps is voorstander van een snelle aanpak van de zwarte punten. Naast de objectieve behoefteanalyse van AWV wordt een opdracht toevertrouwd aan de gouverneurs. Hij vergelijkt dit dossier met het dossier van de objectieve behoeftenanalyse van de Wegen. Het is van het grootste belang dat het duidelijk is waar iedereen staat en wie wat doet. Bovendien mag niet uit het

oog worden verloren dat uit onderzoek blijkt dat ongeveer 85 procent van de verkeersongevallen in de bebouwde kom zich voordoen buiten de zwarte punten. Terzake verwijst de heer Johan Malcorps naar cijfers van Langzaam Verkeer. Daarom moet er ook voldoende aandacht worden besteed aan een algemeen beleid.

De heer Carl Decaluwe vraagt of er twee soorten van zwarte punten bestaan : diegene waarvoor een nieuwe lijst wordt opgesteld en diegene waarvoor een opdracht aan de gouverneurs werd gegeven. De minister antwoordt dat er voor de zwarte punten 20 miljard frank wordt uitgetrokken. Daarbij zullen de verkeersongevallenstatistieken niet als enige criterium in aanmerking worden genomen, zoals nu het geval is. Voor de kleinste zwarte punten zijn er de provinciale commissies voor verkeersveiligheid. Het budget daarvoor werd de laatste jaren vervier- of vervijfdubbeld. Daarvoor zijn er dus middelen genoeg. Voor de verkeersproblemen buiten de zwarte punten zijn er de doortochtprogramma's. De minister wijst erop dat 85 procent van de verkeersongevallen te wijten is aan de bestuurders. Dat blijkt uit Duits onderzoek. 16 procent zou te wijten zijn aan te hoge snelheid ; 11 procent aan het niet verlenen van voorrang ; 11 procent aan het afslaan ; 9 procent aan het geen afstand houden ; 5,4 procent aan alcoholgebruik ; 6 procent aan het volgen van de verkeerde rijbaan ; 5 procent aan voorbijsteken ; 3,7 procent aan voetgangers en 16,3 procent aan andere fouten. Slechts 6,4 procent van de ongevallen zou te wijten zijn aan de wegomstandigheden. Veel ongevallen zijn bovendien niet verklaarbaar. Wellicht gaat het in sommige gevallen om zelfdoding.

II. STEMMING

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 2002 bij indicatieve stemming met 8 stemmen tegen 2 aangenomen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jul

Wivina

VAN APEREN

DEMEESTER-DE MEYER

BIJLAGE 1

Oorzaken van verkeersongevallen

menselijke fouten, voertuigfouten of fouten m.b.t. de weg(omgeving)

Vanuit verschillende hoeken wordt in vraag gesteld of de voornaamste oorzaak van verkeersonveiligheid en het hoge aantal ongevallen effectief gelegen is in het menselijk gedrag. Is het m.a.w. wel correct om, net als in het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen staat, te stellen dat “*in vijf van de zes gevallen de oorzaken bij de weggebruiker te vinden zijn*”? Volgens het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen speelt in ongeveer één op zes van de ongevallen de wegsituatie een belangrijke rol en in één op twintig gevallen zijn er ook factoren terug te vinden die te maken hebben met onvoldoende performante of falende voertuigonderdelen¹.

Uit een lopende enquête van de VAB/VTB blijkt bijvoorbeeld dat de wagengebruiker vooral een verbetering van de verkeersinfrastructuur als instrument tot een hogere verkeersveiligheid beschouwt.

Wat zeggen onderzoeken over de oorzaken van verkeersongevallen ?

Nochtans blijkt uit alle wetenschappelijk onderzoek dat het vooral het falend menselijk gedrag is dat aanleiding geeft tot ongevallen. Dit is de dominante factor.

In 1980 bleek bijvoorbeeld uit een diepgaand onderzoek van de Britse T.R.R.L. van 2.042 ongevallen op de ongevallocatie, dat de oorzaken van ongevallen regelmatig multi-factorieel zijn, maar ook dat de menselijke factor bijdroeg in 95% van alle ongevallen. De weggebruiker was de enige factor in 65% van de gevallen, terwijl wegomgeving en voertuig beiden ieder slechts in 2,5% de enige oorzakelijke factor waren².

De OESO wijst erop dat sedertdien de wegomgeving stelselmatig verbeterd werd en dat bijgevolg de oorzaak van het ongeval nog meer bij de weggebruiker te vinden is³.

Wanneer hen ernaar gevraagd wordt, beschouwt de meerderheid van de bestuurders dat hun rijvaardigheid boven het gemiddelde ligt, dat ongevallen enkel bij andere personen voorkomen of dat ze onvermijdelijk zijn. Zij geloven dat de meeste ongevallen geen duidelijke oorzaak hebben. Dat is echter zelden het geval.

Volgens het rapport “Speed Policy Review,” van het Departement of the Environment, Transport and the Regions (1999)⁴ blijkt dat een beoordelingsfout van de bestuurder een belangrijke factor is in meer dan 90% van de ongevallen.

In “*Economic evaluation of road traffic safety measures*”, het “*report on the 107 round table on transport economics*”, gehouden in Parijs op 26 en 27/10/2000 wordt gesteld dat “*it emerges that human error is a far more frequent cause than technical failure or the condition of the infrastructure*”.

Als bewijs worden de oorzaken weergegeven van de ongevallen met lichamelijk letsel in Duitsland (1997) (zie onderstaande tabel).

¹ Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, Ontwerp Mobiliteitplan Vlaanderen, 2001, p. 155

² Sabey, B.E., Taylor, H., The known risks we run: the highway, TRRL Report SR567, Crowthorne, Berks., The Transport and Road Research Laboratory, 1980, o.a. vermeld in O’Flaherty, C.A.O., Highway’s, Volume 1, Traffic planning and engineering, 1986, factors contributing to accidents, p. 459 en P.D. Hobbs, traffic planning and engineering, p. 494

³ OECD, Safety on roads. What’s the vision?, 2002, Paris, p. 78.

⁴ Departement of the Environment, Transport and the Regions, Speed policy review, discussion paper, DETR, United Kingdom, o.a. vermeld in OECD, Safety on roads, what’s the vision, 2002, p. 57

Verdeling van de oorzaken van ongevallen met lichamelijk letsel in Duitsland (1997)⁵

| | | |
|----------------------------------|------|-------|
| Bestuurdersfout | | 85,5 |
| Waarvan : | | |
| Te snel rijden | 16,0 | |
| Geen voorrang geven, .. | 11,8 | |
| Afslaan, op- en afrijden... | 11,8 | |
| Geen afstand houden | 9,3 | |
| Rijden onder invloed van alcohol | 5,4 | |
| De verkeerde rijbaan volgen | 6,1 | |
| Voorbijsteken | 5,1 | |
| Voetgangers veronachtzamen | 3,7 | |
| Andere oorzaken | 16,3 | |
| Voertuigfout | | 0,9 |
| Voetgangersfout | | 5,1 |
| Wegomstandigheden | | 6,4 |
| Overig | | 2,1 |
| Totaal | | 100,0 |

Volgens dit rapport zijn de wegomstandigheden slechts oorzaak in 6,4% van de gevallen, en ligt in minder dan 1 % de oorzaak bij een voertuigfout.

Al deze onderzoeken leggen bijgevolg in zeer sterke mate de verantwoordelijkheid bij de weggebruiker. In minstens 9 op de 10 gevallen is de oorzaak hier te vinden.

Wat kunnen infrastructuuringrepen bijdragen aan een hogere verkeersveiligheid.

Een heel andere vraag is wat er via ingrepen aan de verkeersinfrastructuur of door wijzigingen aan de voertuigen kan worden gedaan ten behoeve van een hogere verkeersveiligheid. Via wetenschappelijk onderzoek kan inderdaad worden aangetoond dat er soms belangrijke lokale reducties van het aantal ongevallen kunnen worden bekomen door wegherinrichtingen.

Maar ook dan bestaat de strategie erin te voorkomen dat mensen fouten maken, en als ze fouten maken, dat dan de ernst van het ongeval beperkt wordt.

Wel verschillen de wetenschappers van mening of dit de meest efficiënte aanpak van verkeersonveiligheid is. Zowel in de Scandinavische landen als in Groot-Brittannië wordt alleszins een groter belang gehecht aan opleiding, opvoeding en sensibilisatie, handhaving door politie en handhavingvoorzieningen in het voertuig dan bijvoorbeeld in Nederland.

⁵ Bundesministerium für Verkehr (ed.), Verkehr in zahlen, Bonn, 1998, p. 173 e.v., vermeld in ECMT, Round table 117. Economic evaluation of road traffic safety measures, p. 24.

BIJLAGE 2

Problematiek van de personeelsvergrijzing bij het departement LIN

Probleemstelling

De vergrijzing in het departement LIN concentreert zich voornamelijk in de administraties Wegen en Verkeer, Waterwegen en Zeewezen en Ondersteunende Studies en Opdrachten.

Om aan de problematiek van de vergrijzing het hoofd te kunnen bieden startte het departement in 2001 een 'leeftijdswaardig personeelsbeleid' op. Daarnaast is het reeds goedgekeurde 'proces implementatieplan en personeelsplan infrastructuurwerken' (PIP/PEP) een ideale hefboom voor de aanpak van het vergrijzingsprobleem in de administraties waar de nood het hoogst is. Het proces 'infrastructuurwerken' omvat één van de grootste kernprocessen van het departement, met een grote personeelsinzet (789 personen).

Acties en maatregelen om de vergrijzing op te vangen

– *Uitvoering PIP/PEP Infrastructuurwerken*

Op 6 december 2001 werd de 'PIP/PEP infrastructuurwerken' goedgekeurd. Deze PIP/PEP omvat de studie, voorbereiding en uitvoering van nieuwe infrastructuurwerken. De betrokken processen werden zorgvuldig geoptimaliseerd. Hierdoor wordt het rendement gevoelig verbeterd. Er gaat tevens veel aandacht uit naar het personeel dat dit alles moet uitvoeren.

Sinds de goedkeuring van de PIP/PEP is het departement volop bezig met de uitvoering ervan :

- bijkomende wervingen zijn opgestart ;
- er vinden reeds contractuele wervingen plaats in afwachting van statutaire selectieproeven ;
- er worden bijkomende stappen genomen naar de arbeidsmarkt om de knelpuntberoepen (burgerlijk en industrieel ingenieurs en technisch geschoolde gegradueerden) gemakkelijker in te vullen ;
- de functie van kennisbeheerder wordt gecreëerd : (jongere) ingenieurs die verantwoordelijk zijn voor de opbouw en beschikbaar maken van de kennis over het proces infrastructuurwerken ;
- ...

Als onmiddellijk gevolg van de goedkeuring, komen circa 190 personeelsleden in aanmerking voor de uitstapregeling. Hiervan hebben er 82 een aanvraag ingediend. De uiteindelijke uitstappers zullen door middel van een aantal objectieve criteria bepaald worden. De criteria zijn zo bepaald dat het belang van de organisatie voorop staat. Ongewenste effecten als gevolg van de uitstap zullen op die manier beperkt kunnen worden.

Het project 'Infrastructuurwerken' is één van de eerste grote PIP/PEP's die is goedgekeurd. Goedkeuring betekent dat 70% van het vrijgekomen budget beschikbaar is voor vervanging. In praktijk betekent dit een 1 op 1 vervanging. Indien er geen goedgekeurd personeelsplan zou zijn, kan slechts 49% van het budget worden gebruikt, wat ontoereikend is voor een volledige vervanging van de uitstroom.

– *Uitvoeren 'leeftijdswaardig personeelsbeleid'*

Naast de uitvoering van de PIP/PEP zijn er ook nog de diverse acties die passen in het kader van het 'leeftijdswaardig personeelsbeleid'. Hiermee worden ook de 'vergrijzingsgevoelige' segmenten bereikt die niet tot de PIP/PEP infrastructuurwerken behoren.

Hierbij worden volgende doelstellingen nagestreefd :

- stabiliseren van de leeftijds piramide van het departement ;

- herverdelen van de aanwezige kennis over de verschillende leeftijdsgroepen (kennisoverdracht van oud naar jong) ;
- verhoogde aandacht voor de in- door- en uitstroombewegingen.

Concreet werden daarvoor reeds volgende acties ondernomen :

- *sensibilisering* van het top- en lijnmanagement : de vergrijzingsproblematiek stond op het programma van seminars in juli en oktober 2000 en werd herhaald op dat van oktober 2001 ;
- in 2001 en 2002 was er een gerichte *campusrekrutering* voor knelpuntberoepen (ingenieurs en andere technische functies) in 13 hogescholen en universiteiten met een *grote succesfactor* qua respons : veel concrete interesse bij de studenten voor werk als ingenieur bij infrastructuurwerkprojecten, gevoelige verhoging van het aantal inschrijvingen bij selectieproeven, ... zowel qua jobinhoud, arbeidsvoorwaarden en –omstandigheden en imago behoort het departement (en het ministerie) tot meest aantrekkelijke werkgevers ;
- de vergrijzingsproblematiek werd ook *aangekaart* met nota's aan de minister van Ambtenarenzaken op 5 juli 2000, 2 mei 2001 en 14 november 2001 ;
- personeelstevredenheidsonderzoek om in kaart te brengen hoe we aan *retentiebeleid* kunnen doen en het *welzijn* van het personeel kunnen verhogen ;
- *stressonderzoek* en als resultaat hiervan een 10-puntenplan met concrete acties met het oog eveneens op retentiebeleid en welzijn op het werk ;
- *HR-acties* naar gevoelige groepen met bijvoorbeeld werkgroepen voor oudere werknemers ;
- opzetten van *kennis- en competentiecentra* om de aanwezige knowhow door te geven naar jongeren ;
- actief *vormingsbeleid* rond kennisoverdracht.
- *Samengevat*

De uitvoering van de 'PIP/PEP Infrastructuurwerken' en het 'leeftijdsbewust personeelsbeleid' zorgen ervoor dat het departement LIN gewapend is tegen de komende uitdagingen.