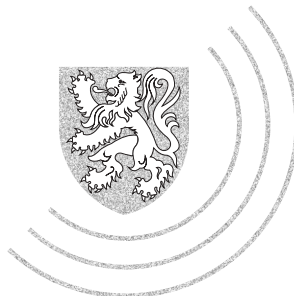


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2001-2002

1 juli 2002

VERSLAG

– van het Rekenhof –

**over de financiële stromen van het Vlaams Gewest naar de NV Zeekanaal
en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen**

ADVIES

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Johan Malcorps
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, Bart De Smet, 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 en Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jan Loones.

Zie :

37-B (2001-2002)

– Nr. 1 : Verslag van het Rekenhof

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft op 30 april 2002 het verslag van het Rekenhof over de financiële stromen van het Vlaams Gewest naar de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen besproken.

Na een toelichting door de vertegenwoordigers van het Rekenhof, volgde een repliek van de minister en een discussie tussen de leden van de commissie, de minister, het Rekenhof en de leidend ambtenaar van de NV Zeekanaal.

I. Toelichting door de heer Robert Devos, eerste-auditeur-revisor, vertegenwoordiger van het Rekenhof

– Situering

De bevaarbare waterwegen in het Vlaams Gewest worden momenteel door drie instanties beheerd : de administratie Waterwegen en Zeewezen van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, de Dienst voor de Scheepvaart en de NV Zeekanaal. Ze hebben elk een welomschreven geografisch ambtsgebied. Voor het beheer van de bevaarbare waterwegen is de laatste jaren in een budget van 4 tot 6,7 miljard frank voorzien. Hiervan gaat gemiddeld ongeveer 30 % naar de NV Zeekanaal.

Het Rekenhof heeft nagegaan of de organisatie van de gewestfinanciering voor de NV Zeekanaal transparant is en een rechtmatige aanwending van de ingezette overheidsgelden waarborgt. De financiële stromen naar de andere waterwegbeheerders werden niet in het onderzoek betrokken : deze hebben immers volgens het Rekenhof een meer doorzichtige en eenvoudige structuur.

Het verslag valt uiteen in twee grote delen.

In een eerste deel wordt het beheer van de betrokken geldstromen door het Vlaams Gewest geanalyseerd en geëvalueerd. Men zal daarbij kunnen opmerken dat de werking van de NV Zeekanaal geen voorwerp van onderzoek was.

Het tweede deel handelt over de rechtmatigheid van de uitgaven op het vlak van de kredietvastleggingen, de gunning van overheidsopdrachten, begrotingsaanrekeningen, en de betalingsprocedure.

Bijlage 1 somt een reeks specifieke onderzoeksbevindingen met betrekking tot investeringsprojecten op.

Om dit onderzoek te kunnen uitvoeren, heeft het Rekenhof de verbintenissen 1999 en 2000 van het Vlaams Gewest ten gunste van de NV Zeekanaal onderzocht.

De verbintenissen omvatten een jaarlijkse exploitatietoelage, een groot aantal investeringsdotaties en financieringen van een aantal specifieke uitgaven. De meeste investeringen en onderhoudsopdrachten, die de vennootschap laat uitvoeren, worden voor 100% gefinancierd door het Vlaams Gewest. Er bestaan daarvoor een reeks samenwerkingsovereenkomsten tussen het Vlaams Gewest en de NV Zeekanaal. De Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken kan de kosten van individuele projecten ten laste van de gewestbegroting nemen.

Het onderzoek werd uitgevoerd in de periode maart 2000 – april 2001. Het Rekenhof heeft zijn bevindingen in eerste instantie aan de gecontroleerde administratie Waterwegen en Zeewezen en de NV Zeekanaal voorgelegd. In oktober 2001 heeft het zijn auditrapport aan de Vlaamse minister van Openbare Werken meegedeeld. Diens reactie van 31 januari 2002 is in het verslag aan het Vlaams Parlement opgenomen.

– Bevindingen

Het Rekenhof heeft tijdens zijn onderzoek onder meer het volgende vastgesteld.

1. De financiële autonomie van de NV Zeekanaal is gering. Daar is op zich niets tegen maar ingevolge het gebrek aan transparantie toont de algemene uitgavenbegroting echter niet op rechtstreekse wijze die budgettaire afhankelijkheid van de NV, noch de werkelijke kostprijs van het beheer van de waterwegen. De jaarlijkse begrotingsdecreten hebben ook de financiële verantwoordelijkheid van de vennootschap, die bij haar oprichting was vooropgesteld, uitgehold.
2. De administratie Waterwegen en Zeewezen van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap baseert de voorbereiding van het investeringsprogramma niet echt op een objectief prioriteitensysteem. In andere administraties is dat bijvoorbeeld wel het geval. Bepalingen in begrotingsdecreten, ministeriële beslissingen ad hoc en het beleid van de NV Zeekanaal maken bo-

vendien de uitvoering mogelijk van meer of andere projecten dan oorspronkelijk gepland.

3. De administratie volgt de samenwerkingsovereenkomsten onvoldoende op en stuurt ze niet of onvoldoende bij. Het Vlaams Gewest gebruikt onvoldoende gestructureerde controlemiddelen om de uitvoering en financiële afhandeling van de werken van de NV Zeekanaal actief op te volgen. De samenwerkingsovereenkomsten bevatten ook weinig concrete afspraken voor een degelijke opvolging van de werken door het Gewest.
4. Knelpunten inzake begrotingsaanrekening, spreiding van de aanbestedingen, tijdig betalen, afdoende prijzencontrole en een verantwoord gebruik van de onderhandelingsprocedure, waarop het Rekenhof vroeger heeft gewezen voor de overheidsopdrachten van het Vlaams Gewest, komen ook voor bij de werken waarvoor de NV Zeekanaal bouwheer is. Tevens werd vastgesteld dat financieel omvangrijke overheidsopdrachten werden gegund zonder een beroep op de mededinging.

Het Rekenhof concludeert dat de huidige organisatie van bepaalde financieringsvormen en de interne controlestructuur van het Vlaams Gewest niet geheel optimaal zijn omdat de controlemogelijkheden onvoldoende worden benut. Het Gewest dwingt voor de werken die in opdracht van de vennootschap worden uitgevoerd, maar door het Gewest worden gefinancierd, ook niet dezelfde kwaliteitsgaranties af als voor de eigen gewestopdrachten.

– Aanbevelingen

Het Rekenhof heeft naar aanleiding van dit onderzoek een aantal aanbevelingen geformuleerd.

1. De Vlaamse overheid zou in het kader van haar geplande reorganisatie kunnen nagaan door welke actoren en in welke vorm het beheer van de Vlaamse waterwegen het beste wordt uitgevoerd en op welke wijze de beleidsuitvoering het beste wordt gecoördineerd.
2. De begrotingen van het Vlaams Gewest zouden de financiële stromen van het Gewest naar de NV Zeekanaal op een meer doorzichtige wijze moeten weergeven. Zij moeten, samen met de begroting van de waterwegbeheerder, het Vlaams Parlement meer concrete informatie geven over de doelstellingen, activiteiten en prestaties die de instelling moet realiseren, als-

ook over de kostprijs ervan. Het Vlaams Gewest moet de omvang van de dotatie bepalen in functie van de decretale opdrachten en de te leveren prestaties. Bij de rekeningaflegging moet blijken in welke mate de onderscheiden waterwegbeheerders de beleidsdoelstellingen met de verkregen middelen hebben gerealiseerd.

3. Het Gewest dient de bepalingen in de jaarlijkse begrotingsdecreten met een bestendig en organiek karakter in de organieke regelgeving in te schrijven. In de mate dat deze bepalingen afwijken van de oorspronkelijke doelstellingen van het oprichtingsdecreet, dient het een passende en omstandige toelichting aan het Vlaams Parlement te geven.
4. Het investeringsprogramma voor de waterwegen moet stoelen op een objectieve behoefteanalyse, waarbij volgens vooraf bepaalde criteria een prioriteitenlijst wordt opgemaakt van de noodzakelijke moderniserings- en herstellingswerken en van de investeringsprojecten voor de verschillende waterwegen, rekening houdend met de beschikbare kredieten. Als de beheersovereenkomsten tussen de Vlaamse overheid en de waterwegbeheerders investeringsenveloppes toekennen, moeten die stoelen op een objectief samengesteld meerjarenprogramma. Het Vlaams Parlement moet de meerjarenverbintenissen van het Vlaams Gewest vooraf machtigen.
5. Een betere informatie-uitwisseling tussen bouwheer (NV Zeekanaal) en financier (Vlaams Gewest) moet het Gewest toelaten een meer actief budgettair en financieel beheer van de gewestmiddelen te voeren. De bestaande samenwerkingsovereenkomsten vergen actualisering, verfijning en aanvulling met een duidelijke taak- en bevoegdheidsverdeling. Voor met gewestgeld gefinancierde werken waartoe de NV Zeekanaal opdracht geeft, zou het Gewest gelijkwaardige kwaliteitsgaranties moeten kunnen afdwingen. Daarom moet het Vlaams Gewest in de samenwerkingsovereenkomsten bepalingen opnemen waarbij voor de instelling dezelfde normen inzake de juridische en technische voorbereiding van aanbestedingen en de uitvoering en financiële afhandeling ervan gelden als voor de eigen administratie.
6. Er moeten inspanningen geleverd worden om bij de gunning van overheidsopdrachten nog meer een beroep te doen op de mededinging. De onderhandelingsprocedure moet een uitzonderingsprocedure blijven, die overigens een toe-

reikende motivering vergt. De aanbevelingen die het Rekenhof naar aanleiding van zijn onderzoek naar de gunning van overheidsopdrachten ten laste van het Vlaams Infrastructuurfonds in 1999 formuleerde, blijven hun relevantie behouden voor de overheidsopdrachten van de NV Zeekanaal die het Vlaams Gewest financiert.

Het Rekenhof meent tenslotte dat de wijze waarop het project Beter Bestuurlijk Beleid binnen het beleidsveld Water en Zeewezen vorm zal krijgen, een belangrijke invloed zal hebben op de samenwerking tussen de minister, zijn departement en de verzelfstandigde agentschappen.

De Vlaamse regering zal, in het kader van de sectorale invulling van dit beleidsdomein, het beheer van de waterwegen organiseren in twee verzelfstandigde entiteiten, nl. de Dienst voor de Scheepvaart grosso modo bevoegd voor haar huidige gebiedsomschrijving en een fusie van de NV Zeekanaal en het gedeelte binnenvaartwegen van de Administratie Waterwegen en Zeewezen. Beide instellingen worden volledig verantwoordelijk voor hun gebied voor alle facetten verbonden aan het waterwegbeheer, onderhoud, exploitatie, commercialisatie en investeren. De administratie blijft bevoegd voor de maritieme toegankelijkheid en havens, het concept m.b.t. het integraal waterbeheer, het integraal kustzonebeheer, het nautisch beheer en het waterbeleidsplan Vlaanderen. Alzo krijgt elke organisatie een eigen finaliteit en verantwoordelijkheid. Ter coördinatie van de activiteiten m.b.t. het waterwegbeheer in deze drie organisaties, wordt volgens de beslissing van de Vlaamse regering het Vlaams Overlegplatform van de Waterwegbeheerders versterkt. Hierin wordt het beleid van het geheel van de waterwegen besproken, afgesteld en teruggekoppeld naar het beheer.

Dat alle facetten van het waterwegbeheer in de agentschappen worden ondergebracht, zal de opvolging en het financieel beheer volgens het Rekenhof zeker vergemakkelijken. Als de centrale begroting van het Gewest de activiteiten en de infrastructuur van verzelfstandigde agentschappen zal financieren, zal de interne controlestructuur echter zo moeten worden georganiseerd dat de minister de rechtmatige en doelmatige besteding van deze gewestmiddelen kan garanderen.

Het oprichten van één agentschap voor het beheer van alle Vlaamse waterwegen zou echter volgens het Rekenhof als optie moeten worden overwogen. Hierdoor worden immers bijkomende fora voor de coördinatie overbodig.

Vermits de beheersovereenkomst in de toekomst een cruciaal instrument zal zijn voor de minister om de verzelfstandigde agentschappen aan te sturen, herinnert het Rekenhof aan de aanbevelingen die het recent voor beheersovereenkomsten heeft geformuleerd en die zeer onlangs in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting van het Vlaams Parlement werden besproken.

Het toekomstige Vlaamse comptabiliteitsdecreet zal ook voor de budgettaire opvolging en financiële informatievoorziening een totaal nieuw kader creëren. Het Rekenhof meent dat de aanbevelingen in voorliggend verslag ook tegen de achtergrond van die nieuwe reglementering toepassing moeten krijgen.

II. Repliek van de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

De minister verklaart dat de vertegenwoordigers van het Rekenhof een aantal onvolkomenheden aangeduid hebben in de relatie tussen het Vlaams Gewest en de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen, en meer bepaald in de financiële relatie.

Op de bemerkingen vermeld in de audit werd reeds een uitvoerig en gefundeerd antwoord verschaft. Dat antwoord is mee opgenomen in het voorliggend stuk van het Vlaams Parlement.

Het betreft vooral verduidelijkingen die de opmerkingen van het Rekenhof in een juist perspectief plaatsen of die een verhelderend beeld moeten werpen op de situatie zodat aangetoond wordt dat aan bepaalde onvolkomenheden wordt gewerkt opdat in de toekomst nog grotere garanties worden bekomen met betrekking tot de rechtmatige en doelmatige aanwending van de overheidsmiddelen.

De minister wenst dan ook slechts kort de voornaamste krachtlijnen te herhalen.

De NV Zeekanaal is voor haar financiële middelen grotendeels afhankelijk van het Gewest, deze vaststelling is correct, en is het gevolg van een keuze die gemaakt is door de decreetgever in het oprichtingsdecreet.

Wat betreft de bepaling van de dotatiebehoefte worden jaarlijks door de NV Zeekanaal de objectieven voor de komende jaren onder vorm van

strategische doelstellingen en de uitgewerkte jaar-doelstellingen opgemaakt en uitgewerkt.

Bij het indienen van de begrotingsvoorstellen wordt jaarlijks een volledige verantwoording verstrekt voor het geheel van de middelen : exploitatiedotaties, investeringsdotaties, andere financieringen, ... Daarbij worden deze voorstellen gepositioneerd in een meerjarenperspectief.

Het investeringsprogramma voor de waterwegen is bepaald op grond van de beleidsnota's en vindt zijn oorsprong in de opties van de regeringsverklaring. Het past volledig in het mobiliteitsplan. Het is bij uitstek een programma dat een volgehouden inspanning vergt over vele jaren. Daarnaast is dit programma teruggekoppeld naar de noden op het terrein. Het beantwoordt bijgevolg aan de behoeften zoals zij gekend zijn en rust op een solide basis.

Het programma zelf kadert in een indicatief meerjarenprogramma. De waterwegbeheerders formuleren in onderling overleg hun voorstel van jaarprogramma.

De samenhang van het programma wordt bewaakt in het VOW (Vlaams Overlegplatform van de Waterwegbeheerders), waarin een voorstel wordt uitgewerkt dat rekening houdt met alle inzake waterwegen geldende prioriteiten.

Het programma wordt jaarlijks vastgesteld. Het is het houvast van de diensten om hun werkzaamheden te richten. In de loop van het jaar ondergaat dit programma bijstellingen ingegeven door de reële evolutie in de vooruitgang van de realisatie van het programma, de problemen die zich stellen bij de voorbereiding van de dossiers en zich inmiddels gemanifesteerde opportuniteiten.

Een werkenprogramma voor een bepaald begrotingsjaar is geen rigide geheel. Het is een "levend" gegeven dat door het jaar heen bijstellingen ondergaat. Een goed beleid moet de nodige flexibiliteit aan de dag kunnen leggen en dus een programma bijstellen en hiervan kunnen afwijken wanneer opportuniteiten en/of problemen bij de uitvoering van het programma zich voordoen.

De NV Zeekanaal zet zich in om haar programma's tijdig klaar te hebben. Het gevolg hiervan is dat in een aantal gevallen kredieten die vrij blijven doordat projecten bij andere waterwegbeheerders niet rond geraken, kunnen aangewend worden. De stelling dat de investeringsprojecten van de NV Zeekanaal de planning van de andere waterwegbeheerders doorkruisen, is dan ook niet terecht.

De samenwerkingsovereenkomst met het Vlaams Gewest bepaalt dat de NV Zeekanaal beroep doet op de diensten van het Vlaamse Gewest voor de projecten. Meestal betreft het hier AWZ – Afdeling Zeeschelde en AOSO.

Het technisch bouwheerschap door het Vlaams Gewest omvat het concept, de studie (behoudens de uitbestede projecten), de administratie van het dossier, het werftoezicht, de juridische en administratieve opvolging en de input voor de financiële opvolging van de investeringen. De NV Zeekanaal staat in voor de financiële opvolging en de goedkeuring.

De afdelingen van AWZ behandelen alle aspecten van de aannemingen, stellen de nodige handelingen op de bouwplaats en doen ter zake de nodige voorstellen aan de NV Zeekanaal. In dit geheel is ook het nazicht van de vorderingsstaten en van de betalingen door het Gewest aan de NV Zeekanaal vervat en dus ook de opvolging van de boekhoudkundige toestand.

De controle gebeurt door het Gewest, zowel bij de opmaak van de dossiers, de beslissing, als de betaling. De NV Zeekanaal stelt daarbij de gevraagde gegevens ter beschikking die hun oorsprong vinden bij het Gewest.

Aangezien het Gewest de werken opvolgt als technisch bouwheer, staat niets in de weg opdat het Gewest dezelfde kwaliteitsgaranties zou hanteren als voor zijn andere werken. Het volstaat de lastenboeken in deze zin uit te werken en de werfopvolging alzo te organiseren, hetgeen gebeurt.

Op heden heeft het Gewest alle elementen in handen voor de financiële opvolging en het afdwingen van de kwalitatieve garanties. De aandacht van de diensten van het Vlaams Gewest werd hierop gevestigd.

In de nieuwe organisatiestructuur zal dit gegeven verdwijnen doordat het volledige beheer bij één organisatie wordt gelegd.

Zulks belet niet dat de lopende herorganisatie van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap in het kader van het project Beter Bestuurlijk Beleid wordt aangegrepen om de interactie tussen het Vlaamse Gewest en de waterwegbeheerders waaronder de NV Zeekanaal, te verbeteren en de taakstelling van elkeen te verduidelijken. Daartoe wordt voorgesteld om de structuur van de betrokken diensten aan te passen en doorzichtiger te maken waardoor de door het Rekenhof aangehaal-

de knelpunten zullen verdwijnen. Daarenboven bestaat het voornemen om in het algemeen de controle op de openbare instellingen te moderniseren en het kader waarbinnen moet gewerkt worden middels beheersovereenkomsten duidelijk af te bakenen.

Ter coördinatie van de activiteiten m.b.t. het waterwegbeheer in deze drie organisaties wordt het VOW versterkt. Hierin wordt het beleid van het geheel van de waterwegen besproken, afgesteld en teruggekoppeld naar het beheer, zodat de realiteitswaarde van het beleid verhoogt en gebeurt de aanpak van de aspecten van het beheer die best gezamenlijk worden georganiseerd.

In het kader van de reorganisatie van het Vlaamse overheidsapparaat wordt voorgenomen om voor de waterwegen een wijziging door te voeren die een grotere specialisatie en doorzichtigheid nastreeft. De gedachte is om het beheer van de waterwegen te organiseren in twee verzelfstandigde entiteiten, nl. de Dienst voor de Scheepvaart grosso modo bevoegd voor haar huidige gebiedsomschrijving en een fusie van de NV Zeekanaal en het gedeelte binnenvaartwegen van AWZ. Beide instellingen worden volledig verantwoordelijk voor hun gebied voor alle facetten verbonden aan het waterwegbeheer, onderhoud, exploitatie, commercialisatie en investeren. De administratie blijft bevoegd voor de maritieme toegankelijkheid en havens, het concept m.b.t. het integraal waterbeheer, het integraal kustzonebeheer, het nautisch beheer en het waterbeleidsplan Vlaanderen. Alzo krijgt elke organisatie een duidelijke eigen finaliteit en verantwoordelijkheid.

Als conclusie kan men evenwel gerust stellen dat de middelen van het Gewest door de NV Zeekanaal op een gecontroleerde manier verantwoord worden besteed en dat slechts details vatbaar zijn voor kritiek. Dit alles dient eveneens gezien in het licht van het actieve beheer dat door de openbare instelling gebeurt.

III. Tussenkomsten van de leden en discussie

De heer Carl Decaluwe verklaart dat hij met aandacht naar de opmerkingen van het Rekenhof en de repliek van de minister geluisterd heeft. De kritiek van het Rekenhof is terecht en het is de vraag wanneer en hoe de minister daaraan zal tegemoet komen. Hij stelt dat er geen sprake is van wanbeheer maar in essentie gaat het over transparantie van de financiële stromen.

Het lid verwijst naar de aanbeveling van het Rekenhof met name dat er inspanningen geleverd moeten worden om bij de gunning van overheidsopdrachten nog meer een beroep te doen op de mededinging. Hij vraagt naar de lijst van de aannemers die de laatste tien jaren gewerkt hebben voor specifieke werken. Gecombineerd met informatie over de aanrekening van meerwerken, zou dit een interessante analyse kunnen opleveren.

M.b.t. de techniek van de deelopdrachten verklaart de heer Carl Decaluwe dat deze techniek in de huisvestingssector (sociale woningbouw) gebruikt wordt om besparend op te treden. Hij meent dat het interessant zou zijn ook hier een analyse daarvan te maken.

Inzake de budgettaire reglementering vermeldt hetzelfde lid de problematiek van de verwijlintersten. Hij is van oordeel dat de verwijlintersten opnieuw oplopen, vooral in het departement Openbare Werken. Hij verwijst dienaangaande naar een aantal parlementaire vragen. Het lid vraagt of de NV Zeekanaal daar ook mee te maken heeft.

Spreker stelt vast dat het Rekenhof pleit voor een objectieve behoeftenanalyse als basis voor het investeringsprogramma voor de waterwegen. Hij vraagt in welke mate de minister bereid is om naar analogie met de wegen inderdaad een objectieve behoeftenanalyse te hanteren als instrument.

De heer Johan Malcorps verklaart dat het buitenkijf staat dat deze regering de nodige prioriteit geeft aan waterwegen. De enige vraag is misschien dat bij analyse van de verschillende stromen, er inderdaad te weinig transparantie is. Voor dit lid zijn de derde conclusie en de vijfde aanbeveling van het Rekenhof (de objectieve behoeftenanalyse en de prioriteitenorde) de belangrijkste. Hij pleit voor het voorafgaandelijk vastleggen van een prioriteitenlijst en bijgevolg ook het opvolgen van die lijst. In dat licht vraagt hetzelfde lid zich af of de voorgestelde reorganisatie (van de binnenwateren) naar twee entiteiten wel de meest efficiënte is. Hij pleit instinctmatig voor één agentschap wat hem doorzichtiger lijkt. Hij vraagt naar de redenen van de keuze voor twee entiteiten.

De heer Johan Malcorps vraagt aandacht voor de zesde conclusie van het Rekenhof die luidt : “Financieel omvangrijke overheidsopdrachten werden gegund zonder een beroep op de mededinging.”.

Het lid vraagt daaromtrent klaarheid.

Hij vraagt meer informatie en een stand van zaken omtrent het project openbaar vervoer op het Zeekanaal : dit project is eigenaardig gelopen en bleek niet rendabel ?

Naar de NV Zeekanaal toe vraagt hetzelfde lid informatie over de mate waarin de bedrijven die aan het Zeekanaal liggen, watergebonden activiteiten uitoefenen. 75% van deze bedrijven zouden niet echt watergebonden bezig zijn ? De heer Johan Malcorps is van oordeel dat de mate waarin geïnvesteerd wordt door de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen toch gerelateerd moet worden aan het al dan niet ontplooiën van watergebonden activiteiten. Hetzelfde lid meent dat andere bedrijvigheid als een vorm van zonevreemdheid zou moeten beschouwd worden.

Dezelfde spreker beklaagt er zich over dat de NV Zeekanaal voortdurend een claim wil leggen op 2 natuurgebieden die naast het kanaal liggen met name het Bos van Aa en het Eilandje. Worden de bedrijventerreinen op de juiste manier aangewend ?

Is het bovendien niet wenselijk om meer windturbines langs het zeekanaal te promoten ?

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer is van oordeel dat de implementatie van het project Beter Bestuurlijk Beleid iets is voor de volgende legislatuur, concreet begin 2005. Betekent dit dat de regering nu nog zal rekening houden met een aantal opmerkingen van het Rekenhof inzake transparantie ?

Hetzelfde lid vraagt klaarheid omtrent de hoe-grootheid van de middelen die vloeien naar de post intrestlasten tengevolge van achterstallige betalingen. Zij verwijst naar de vorige legislatuur waar onder haar impuls de hoge bedragen aan intrestlasten gesaneerd werden. Zij heeft de indruk, maar dit is moeilijk te achterhalen uit de begroting dat de intrestlasten katastrofaal zijn gestegen. Daardoor worden vele middelen niet goed besteed. Zij vraagt aan de vertegenwoordigers van het Rekenhof daaromtrent meer informatie.

Minister Steve Stevaert geeft toe dat er zich een probleem stelt met de verwijlntresten alhoewel de algemene trend van de intrestlasten dalend is. Er stelt zich een specifiek probleem m.b.t. het nieuwe betalingssysteem ORAFIN. Daarenboven zal er zich wellicht een probleempiek manifesteren tengevolge van het dossier Deurganckdok waar we met intrestlasten zullen geconfronteerd worden in-gevolge een aantal veroordelingen.

De minister pleit voor een voorafname op het project Beter Bestuurlijk Beleid. De geplande hervorming van drie entiteiten naar twee kan perfect nu als voorafname worden gerealiseerd. De minister is van oordeel dat moet gestreefd worden naar 2 goed werkende instanties ; hij is geen voorstander om naar één entiteit te gaan. De minister verklaart dat er nog tijdens deze legislatuur gestreefd zal worden naar meer transparantie om zo tegemoet te komen aan de aanbevelingen van het Rekenhof.

In verband met de multifunctionaliteit van de waterwegen (o.m. alternatieve energieopwekking) verwijst de minister naar lopende windmolenprojecten in Kapelle-op-den-Bos en Hasselt. Geschikte lokaties liggen echter niet voor de hand. Er bestaat enorme weerstand – ook vanuit ecologische hoek – tegen de inplanting van windmolens (“vogelpasta”, “zonevreemdheid” enzovoort). De minister is van oordeel dat de watergebonden activiteiten wel in goede banen worden geleid onder meer door het hanteren van het PPS-instrument van de 80/20 bij het bouwen van kaaimuren voor het laden en lossen van goederen.

Wat de natuurgebieden aan het Zeekanaal betreft, moet men zich durven de vraag stellen of natuurgebieden ook zonevreemd kunnen zijn : soms zijn bepaalde gebieden vanuit strategisch en economisch standpunt heel belangrijk en moet er een afweging gebeuren.

De heer Leo Clinckers, leidend ambtenaar van de NV Zeekanaal verklaart dat m.b.t. de gunning en de onderhandse opdrachten cijfers werden opgenomen in het rapport van het Rekenhof. Deze cijfers moeten echter genuanceerd worden. Men moet rekening houden met het belangrijk pakket aan middelen dat besteed wordt aan de afwerking van de kanaalomlegging te Hingene – een opdracht van de regering die in 1990 onderhands werd gegund – en dat opgenomen werd in de rubriek onderhandse opdrachten. Als dit pakket aan middelen uitgezuiverd wordt met de rubriek onderhandse opdrachten, komt men tot andere cijfers. In 1999 : 18% aan onderhandse opdrachten ; voor 2000 daalt dit pakket tot 12,3 % en voor 2001 zit men rond de 10%. De heer Clinckers verklaart dat er omtrent het gebruik van de procedure van onderhandse opdrachten ministeriële instructies bestaan die aanbevelen terughoudend te zijn.

M.b.t. de techniek van de deelopdrachten zijn er recent ook instructies van de voogdijminister. De techniek van deelopdrachten, vermeldt het rapport van het Rekenhof wordt reeds meer dan 20 jaar toegepast. De NV Zeekanaal heeft deze techniek

gehanteerd om diverse redenen. Een reden is dat de budgettaire middelen jaarlijks worden toegekend : voor grote werken zijn deze middelen niet toereikend maar wenst men toch het voordeel te halen van het gunnen van het werk op basis van een grote opdracht. Dan kan het gunstig financieel aspect van het schaafeffect spelen. De techniek biedt ook het voordeel dat administratieve procedures worden vermeden.

Inzake de objectieve behoeftenanalyse wijst dezelfde spreker erop dat reeds enkele jaren binnen het VOW met de collega's van de Dienst voor de Scheepvaart en de administratie Waterwegen en Zeewezen van de Vlaamse Gemeenschap overleg wordt gepleegd over de verschillende programma's. Het gaat veelal over projecten die over een zeer lange termijn lopen ; er wordt dan gewerkt met meerjarenprogramma's. De prioriteiten van het regeerakkoord worden zeer zeker uitgevoerd.

De heer Robert Devos, eerste-auditeur-revisor verklaart dat de begroting weinig transparant is om zicht te krijgen op de verwijlintresten. Wat de sector Openbare Werken betreft, heeft het Rekenhof via het voorafgaand visum toch een vrij goed zicht op de betaling van verwijlintresten. Het is geen onbekende dat er wel degelijk sprake is van een opstoot van verwijlintresten die vooral te wijten is aan problemen ingevolge de invoering van de economische boekhouding.

Het voorstel om één waterwegbeheerder te creëren, is voor het Rekenhof een vrij logische optie. Dat was de reden dat deze optie door het Rekenhof naar voren werd geschoven. Het voorbeeld dat het Rekenhof daarbij voor ogen heeft, is De Lijn die als enige entiteit bevoegd is voor het openbaar vervoer in Vlaanderen en werkt met vrij autonome provinciale entiteiten.

Dezelfde spreker verduidelijkt dat de essentie van de opmerkingen van het Rekenhof niet gericht zijn naar de ambtelijke top van de NV Zeekanaal. De aanbevelingen zijn bestemd voor de minister en zijn administratie. Er wordt een te weinig actief beleid gevoerd en de interne controle binnen de administratie is niet voldoende om een rechtmatige aanwending van overheidsmiddelen te garanderen.

De heer Kris Neven, auditeur bij het Rekenhof verklaart dat het mogelijk is om, ingaand op de vraag van de heer Carl Decaluwe, omtrent mededinging een lijst van aannemers te bezorgen die de laatste vijf jaren opgetreden zijn. Deze gegevens kunnen opgevraagd worden bij de administratie. Het gaat dan zowel over werken die door de administratie

zelf werden gegund als over werken die door andere waterwegbeheerders gegund werden. Als men daaromtrent bijkomende inlichtingen wenst, is het Rekenhof bereid om dit verder te onderzoeken.

In verband met de techniek van de deelopdrachten werd in een aantal concrete dossiers vastgesteld dat in de bestekken duidelijk werd gesteld dat de waterwegbeheerder zich juridisch enkel wenst te binden voor een eerste deelopdracht. In de praktijk blijkt dat het de bedoeling is de overige deelopdrachten van het project te vervolledigen. Veelal blijkt dat de techniek van deelopdrachten wordt gebruikt omwille van budgettaire beperkingen. Het gevolg is dat de volgende deelopdrachten – waarvoor het Vlaams Gewest zich niet juridisch bindt – in de volgende begrotingsjaren zullen worden uitgevoerd waardoor een gedeelte van de budgetten van de toekomstige jaren de facto worden vastgelegd.

M.b.t. de verwijlintresten die momenteel aan het stijgen zijn, vermeldt dezelfde spreker dat de verwijlintresten van de andere waterwegbeheerders niet inbegrepen zijn in de cijfers. Deze waterwegbeheerders staan zelf in voor de betaling van de overheidsopdrachten aan de aannemers. Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer repliceert dat daardoor het pakket aan werken vermindert. De heer Kris Neven verduidelijkt dat dit klopt, maar dat niet alle diensten uit eigen beweging de verwijlintresten die van rechtswege verschuldigd zijn, uitbetalen. Er zijn een aantal diensten die wachten tot de verwijlintresten uitdrukkelijk door de aannemers worden opgevraagd.

In verband met de objectieve behoeftenanalyse voor de programmering van de investeringswerken verwijst de heer Kris Neven naar de recente beleidsbrief 2002 van minister Stevaert waarin hij de objectieve behoeftenanalyse voor de sector wegen promoot. Het Rekenhof is van oordeel dat indien de minister een dergelijk prioriteitensysteem in één domein voorstelt, het te overwegen is om een dergelijk systeem ook in andere sectoren b.v. de waterwegen te introduceren.

De heer Kris Neven verklaart ingaand op de opmerking van de heer Johan Malcorps over het percentage watergebonden bedrijven aan het Zeekanaal, dat het Rekenhof tijdens andere onderzoeken vastgesteld heeft dat tijdens de eerste periode na de oprichting van de NV Zeekanaal de overdracht van beschikbare watergebonden gronden aan de NV Zeekanaal vrij traag op gang is gekomen. Wat de verdere commercialisatie van gronden betreft,

verwijst hij naar de heer Clinckers, leidend ambtenaar van de NV Zeekanaal.

Dezelfde spreker verklaart dat inzake verwijlintresten het vroegere systeem van de Vlaamse Gemeenschap in een analytische component toeliet om de verwijlintresten af te zonderen zodat er transparantie was. In het nieuwe boekhoudkundig systeem van “Oracle Financials” is dat in de huidige stand van zaken niet het geval. Wellicht komt daar in de toekomst verbetering in. Bijgevolg kunnen er thans geen concrete cijfers over de verwijlintresten bezorgd worden.

De heer Johan Malcorps vindt het normaal dat zoals de heer Clinckers stelt er overleg komt tussen de verschillende instanties die bevoegd zijn inzake waterwegbeheer als er zich problemen stellen, maar pleit ervoor dat het parlement toch voldoende zicht heeft op de planning van die werkzaamheden en de prioriteitenlijst. Het gaat dan niet over details maar het parlement moet inzicht hebben in de grote lijnen van de objectieve behoeftenanalyse.

Hetzelfde lid vraagt naar verduidelijking omtrent de stand van zaken van de “lijnboot” op het Zeekanaal.

In verband met de lijnboot verklaart *de heer Leo Clinckers* dat er in januari jl. een proefproject (een testvaart van één week) in overleg met De Lijn plaatsgreep ook al omdat De Lijn decretaal nu ook deze bevoegdheid heeft gekregen. Die test heeft aangetoond dat er wel nogal wat belangstelling bestond bij pendelaars om op spitsuren naar Brussel te varen in het kader van het woonwerkverkeer. Het schip dat werd ingezet, met name een draagvleugelboot, kon binnen de vooropgestelde tijd het traject afleggen. Het schip bleek wel zeer gevoelig te zijn voor drijvend vuil – het Zeekanaal functioneert in Brussel ook als overstort voor de Zenne bij regenweer – en dat geeft problemen voor de snelheid van het schip. Er stellen zich ook problemen inzake de interactie in de smalle vaargeul in Brussel tussen vrachtschepen en de snelle passagiersvaart.

Het project werd uiteindelijk globaal positief geëvalueerd en er zal wellicht worden voorgesteld een proefproject met een lijnboot tussen Temse en Antwerpen in te zetten omdat daar de rivier zeer breed is. Men stelt voor het project Kapelle-op-den-Bos – Brussel voorlopig in de ijskast te zetten.

De heer Carl Decaluwe dringt aan dat het Rekenhof bij de begroting 2003 nagaat in hoeverre de en-

gagementen van de minister vertaald worden in de begroting.

Mevrouw Wivina Demeester – De Meyer resumeert dat deze commissie een aanbeveling moet formuleren naar de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting. Zij vraagt aandacht voor de aanbevelingen nr. 5 en nr. 8 van het Rekenhof : de behoeftenanalyse en de techniek van de deelopdrachten. Zij kan deze techniek van deelopdrachten aanvaarden als er geen budgettaire omzeiling is en bij zeer grote werken. Hetzelfde lid pleit voor een zeer duidelijke prioriteitenlijst op basis van een objectieve behoeftenanalyse. In dergelijk scenario is de deelopdrachtentechniek aanvaardbaar.

De minister repliceert dat de facto een dergelijk systeem in voege is. Zowel met het RSV waar een hoofdwegennet bestaat, is er ook bij de waterwegen een hiërarchie en zijn er afspraken gemaakt. Zo wordt 55% van de middelen vastgelegd voor het Albertkanaal in een periode van vijf jaar.

De heer Kris Neven verwijst naar de opmaak van het meerjarenprogramma en de meerjarenbegroting zoals die in het toekomstig comptabiliteitsdecreet wordt gepland. Daarin wordt voor meerdere jaren aangegeven welke projecten voorzien zijn en wat de beleidsruimte zal zijn voor de volgende begrotingsjaren.

De verslaggever,

Johan
MALCORPS

De voorzitter,

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER