



Vlaams  
Parlement

stuk **19-A** (2014-2015) – Nr. 2-I  
ingediend op 28 mei 2015 (2014-2015)

## **Verslag**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Dirk de Kort  
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

over het ontwerp van decreet

houdende aanpassing  
van de algemene uitgavenbegroting  
van de Vlaamse Gemeenschap  
voor het begrotingsjaar 2015

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* mevrouw Lies Jans.

*Vaste leden:*

de heer Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans, de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;  
mevrouw Karin Brouwers, de heren Lode Ceyssens, Dirk de Kort, mevrouw Martine Fournier;  
de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;  
de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;  
de heer Björn Rzoska.

*Plaatsvervangers:*

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;  
de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter, mevrouw Cindy Franssen;  
de heer Bart Somers, mevrouw Emmily Talpe;  
de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;  
mevrouw Ingrid Pira.

*Stukken in het dossier:*

- 19-A** (2014-2015) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
  - Nr. 2-A t.e.m. H: Verslagen aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
- 12-A** (2014) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
- 12** (2014-2015) – Nr. 1: Evaluatie van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
- 17-A** (2014-2015) – Nr. 1: Algemene toelichting
  - Nr. 2: Toelichtingen per programma
- 18-A** (2014-2015) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- 20-A** (2014-2015) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof
- 21** (2014-2015) – Nr. 1: Meerjarenraming

## INHOUD

|                                                                                                                              |   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 1. Toelichting door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand Toerisme en Dierenwelzijn ..... | 4 |
| 1.1. Algemeen .....                                                                                                          | 4 |
| 1.2. De Lijn .....                                                                                                           | 4 |
| 1.3. Slibverwerking .....                                                                                                    | 4 |
| 1.4. Haven- en waterbeleid, maritieme toegang en waterbouwkundig onderzoek .....                                             | 4 |
| 1.5. FFEU .....                                                                                                              | 4 |
| 2. Bespreking .....                                                                                                          | 5 |
| 3. Indicatieve stemming .....                                                                                                | 8 |
| Gebruikte afkortingen .....                                                                                                  | 9 |

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 21 en 28 mei 2015 het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2015.

## **1. Toelichting door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand Toerisme en Dierenwelzijn**

### **1.1. Algemeen**

Minister *Ben Weyts* stelt dat de bijkomend te leveren inspanning voor de gehele Vlaamse overheid enkele honderden miljoenen euro bedraagt. Hij geeft aan dat dat daarvoor ook naar de investeringsbudgetten wordt gekeken, maar hij heeft toch geprobeerd ze maximaal te vrijwaren.

### **1.2. De Lijn**

De verlaging van de werkingstoelage van De Lijn met 12,7 miljoen euro slaat grotendeels op het kliksysteem dat geldt voor De Lijn wat betreft de brandstofprijzen. Er is voorzien in een compensatie als de prijzen stijgen of dalen. De historisch lage brandstofprijzen maken dat de kost voor De Lijn lager is en dat wordt verrekend. Dat bedrag stemt toevallig volkomen overeen met het bedrag dat De Lijn bijkreeg in het kader van studiewerk voor de BAM, meer bepaald Brabo 2. Daaruit is foutief geconcludeerd dat die middelen van De Lijn werden afgepakt ten voordele van de BAM. De Lijn heeft wel degelijk 12,7 miljoen euro bijgekregen om de voorziene overname van de BAM-studiekosten in het kader van het Masterplan 2020 te realiseren in 2015. De investeringstoelage van De Lijn is dan ook met dat bedrag toegenomen.

Bijkomend zijn voor een miljoen euro inkomsten ingeschreven voor wat betreft endogene groei, de vergrijzingskost. De eigen ontvangsten van De Lijn worden geraamd op hetzelfde niveau als bij de begrotingsopmaak 2015. In globo blijven ook de uitgaven van De Lijn op het niveau van de begrotingsopmaak.

### **1.3. Slibverwerking**

Er is een belangrijke ingreep te noteren in de slibverwerking. Naast een vermindering met 3 miljoen euro ingevolge aanpassingen van de brandstofparameters, wordt op het budget zoals ingeschreven in de algemene uitgavenbegroting voor haven- en waterbeleid, maritieme toegang en waterbouwkundig onderzoek, een besparing gerealiseerd van 18,8 miljoen euro op de uitgaven in het kader van het Amoras-project rond slibverwerking. Aanvankelijk was in budget rekening gehouden met een beslissing om de slibverwerking bij Amoras zeven dagen per week te laten gebeuren en niet vijf werkdagen. Dat regime wordt opnieuw omgekeerd, mede omdat de vraag naar capaciteit is afgenomen.

### **1.4. Haven- en waterbeleid, maritieme toegang en waterbouwkundig onderzoek**

Voor het opnieuw inschatten van de betaalbehoefte in het kader van haven- en waterbeleid, de maritieme toegang en het waterbouwkundig onderzoek is in een verhoging van de betaalkredieten voorzien van ongeveer 36 miljoen euro binnen de algemene uitgavenbegroting en van ongeveer 7 miljoen euro binnen het Vlaams Infrastructuurfonds, wat vooral slaat op de baggerwerken.

### **1.5. FFEU**

Uit de begroting van het FFEU wordt 13 miljoen euro uitgetrokken voor de verhoging van de investeringskredieten bij nv De Scheepvaart. Dat slaat op de

vernieuwingswerken aan de brug van Deurne over het Albertkanaal. Daarnaast gaan nog 17,1 miljoen euro FFEU-middelen naar Waterwegen en Zeekanaal, specifiek voor het masterplan Scheldekaaien dat zo vroegtijdig gerealiseerd kan worden.

De verkoop van vaste activa is opmerkelijk. Zo worden gronden Oosteroever verkocht in Oostende voor een geraamd bedrag van 21 miljoen euro, de gronden in Wommelgem moeten 6 miljoen euro opleveren. Die zijn opnieuw ingeschreven bij de begrotingsaanpassing 2015, omdat de verkoop niet gerealiseerd werd in 2014.

## 2. Bespreking

*Lode Ceyssens* komt terug op de realisatie van de Noord-Zuidverbinding in Limburg. De totale onteigeningskost bedraagt 105 miljoen euro. Er zou na enig rekenwerk nog een openstaande kost zijn van 71 miljoen euro. De minister zou proberen dat te regelen met FFEU-kredieten. Er wordt in 49,873 miljoen euro voorzien vanuit die middelen, voor Wegen en Verkeer. Daarbij zit niet ingecalculleerd dat er met het oog op het wegwerken van de zwarte punten nog ongeveer 93 miljoen euro vastleggingskredieten nodig zijn. Het lid meent dat ook dat uit de FFEU-middelen zou moeten komen. Waarvoor moeten die 49,873 miljoen euro dienen? Hoe staat het met het tekort dat er nog altijd is voor de aankoop van de gronden voor de Noord-Zuidverbinding.

*Marino Keulen* sluit zich aan bij de vraag van Lode Ceyssens en stelt daarenboven de vraag in hoeverre de pot van het FFEU alle toezeggingen en engagementen nog kan dekken. Limburg wil vooral dat de werken daar opschieten.

Met betrekking tot alternatieve financieringsprojecten kan Marino Keulen begrijpen dat de verhouding tussen Europa en de Vlaamse pps-projecten soms tot wanhoop leidt. Toch stelt het Rekenhof in de begrotingsaanpassing vast dat er nog onduidelijkheden zijn binnen het Departement MOW. Beantwoorden de pps-projecten aan de toets van het ESR-2010-kader? Wat is de stand van zaken met betrekking tot dat punt en de opmerkingen van het Rekenhof?

Het Integraal Fietsinvesteringsprogramma beoogt veilige fietspaden en werd zeer belangrijk geacht. Intussen is niet meer duidelijk of de investeringskredieten gevrijwaard blijven. Is dat zo? Blijft het investeringsritme voor de fietspaden door het IFI gehandhaafd? Het lid wijst erop dat fietspaden een speerpunt zijn in de beleidsnota. Blijft het IFI daarin een instrument?

Voor het loodswezen blijft een betalingsachterstand bestaan sinds 2009, die al zou opgelopen zijn tot 39,2 miljoen euro. De Vlaamse Regering zou zoeken naar een structurele oplossing. Wat is de stand van zaken?

*Dirk de Kort* dringt erop aan het indicatief investeringsprogramma voor de wegen te ontvangen. Ook in verband met het fysisch programma van de haven blijkt het moeilijk om aan informatie te komen. Kan de minister enige toelichting geven bij het fietsinvesteringsprogramma? Zullen nog FFEU-middelen worden aangewend voor het wegwerken van de lijst van zwarte punten? Minister *Ben Weyts* belooft het investeringsprogramma 2015 van AWV te bezorgen aan de commissie.

*Björn Rzoska* sluit zich aan bij de reeds gestelde vragen. Hij wil vooral ook uitklaring over de vragen en opmerkingen van het Rekenhof bij de begrotingsaanpassing. Zo wordt een zeer pertinente opmerking gemaakt bij het feit dat in het Departement MOW een aantal projecten nog niet afdoend getoetst zijn aan de ESR-2010-norm. Ze zitten dan voorlopig buiten de consolidatieperimeter. Het Rekenhof verwacht dat ze daar na toetsing wel binnen zitten.

Bij een aantal projecten die wel al geherklasseerd zijn, rijzen ook nog vragen: Brabo 1, Livan, de stelplaats Tongeren enzovoort. Het Rekenhof heeft vragen bij de consolidatie en de budgettaire verwerking. Die zouden niet overeenkomen met het getrouw beeld van wat normaal bij herclassificatie zou moeten gebeuren volgens INR. De informatie stemt niet overeen met wat men in de toelichting terugvindt. Kan de minister verduidelijking brengen?

Volgens het Rekenhof ontbreekt inzake de FFEU zelfs 7 miljoen euro aan betaalkredieten. Voor het overige sluit de Björn Rzoska zich aan bij de vaststelling dat er toch wel heel veel door de vlag van het FFEU gedekt wordt. Welke zijn de projecten die daaronder ressorteren en zijn ze nog binnen dat budget te realiseren?

Ook de investeringsuitgaven bij De Lijn doen vragen rijzen bij het Rekenhof. De investeringsdotatie blijkt onvoldoende onderbouwd, de ESR-rubriek 7 zoals dat heet. De toelichting bij de begroting licht de stijging van de investeringsmachtiging toe ten opzichte van de initiële begroting 2015, maar verschaft geen duidelijk beeld van het geplande investeringsbeleid van De Lijn in 2015. Graag meer uitleg.

Voor de LOM/LEM-structuur van de regionale luchthavens worden de exploitatiebedragen vermeld, de concessie die betaald moet worden, voor Antwerpen en Oostende. Zit dat in de lijn van wat was afgesproken in het kader van het contract? Voor wat betreft de LOM, staat voor de luchthaven Oostende nog een niet onaardig investeringsbedrag klaar van 2,6 miljoen euro. Waarvoor moet dat dienen? Welke investeringen moeten daar nog gebeuren? Kan de minister daarvan een overzicht geven? In Antwerpen staat de investeringstoelage binnen de LOM, voortvloeiend uit verplichtingen vanuit de DAB Luchthaven Antwerpen, op 863.000 euro. Dat scheelt wat. Graag bijkomende informatie.

Het Rekenhof merkt nog op dat er met betrekking tot de luchthavens nog 20 miljoen euro reserve stond die deels is opgenomen in de begrotingsaanpassing. Dat is gelinkt aan de ontvangsten interne stromen, of de verwachte ontvangsten uit de stopzetting van de DAB's luchthavens, op basis van het historisch saldo, opgenomen in de begrotingen van de DAB's. Daar zou dus ongeveer 20 miljoen euro staan. Björn Rzoska merkt evenwel dat de minister in de bijstelling van de begroting uitkomt op 19,4 miljoen euro. Waar zit het verschil?

Minister *Ben Weyts* verduidelijkt dat de FFEU-middelen voor 2015 worden ingeschat op ongeveer 93 miljoen euro. Van de FFEU-middelen 2014 gaat een deel naar de werken op het Albertkanaal en een deel naar de Scheldekaaien, respectievelijk 17 en 13 miljoen euro. 45 miljoen euro is gereserveerd voor onteigeningen ten behoeve van de Noord-Zuidverbinding. Het gaat om de dossiers die al rond zijn. Voor 2015 heeft de minister slechts weet van één groot onteigeningsdossier, met name Colruyt. Daarna volgen in 2016 en 2017 enkele honderden onteigeningen van privé-kavels, meestal onbebouwde. Er zitten enkele huizen bij. De minister houdt aan het engagement dat de nodige middelen vrijgemaakt worden wanneer dat nodig is. Dat behelst telkens een creatieve oefening, geeft de minister toe. Hij acht daarom ook de kilometerheffing voor vrachtwagens een nuttige bijdrage die rechtstreeks aan weginvesteringen toegewezen kan worden. De Noord-Zuidverbinding staat in die zin dan mee op de lijst.

Over de verdeling van de FFEU-middelen voor 2015 moet nog een voorstel geformuleerd worden. Wat de 7 miljoen euro betreft, wil de minister verwijzen naar de minister voor Begroting.

Wat betreft de pps-projecten en Europa is de eerste gesprekspartner steeds het INR. Dat probeert altijd terug te koppelen en te aligneren met wat Europa doet. Alles wat het INR heeft aangestipt en waarop aval is gegeven, is ook geconsolideerd in de begroting.

De problematiek van de loodsen sleept al heel lang aan. De minister probeert er een structurele oplossing voor te vinden. Hij is zelf al geconfronteerd met openstaande facturen ter zake, uit een vrij ver verleden – 2009 of 2010. Daarvoor diende men extra middelen te zoeken, door het te laag inschatten van de kosten. Men is in onderhandeling met de loodsen om toch enige rechtszekerheid te kunnen bieden voor de toekomst. Daarbij wordt een compromis gezocht tussen tegemoetkoming aan vragen van de loodsen en de vereiste van meer efficiëntie en de verlaging van de kost voor beloodsing.

Wat betreft de fietspaden vindt ook de minister de opmerkingen van het Rekenhof terecht. De gangbare praktijk voordien was dat na de feiten werd nagegaan hoeveel er eigenlijk was gespendeerd aan investeringen ten behoeve van de fiets. Er is geen aparte allocatie. Het gaat om een optelsom van wat er in de diverse domeinen is gebeurd. Het IFI berekende achteraf hoeveel er was besteed, op verschillende punten en door verschillende entiteiten van de Vlaamse overheid, maar net zo goed in samenwerking met de lokale besturen en met gemeenten en provinciebesturen. Er was een indicatieve planning, bestaande uit de projecten van goedgekeurde meerjarenprogramma's van AWV, MDK, De Scheepvaart en W&Z, maar ook uit gesubsidieerde projecten waarbij gemeenten of provincies investeringsbijdragen ontvangen voor aanleg of vernieuwing van fietspaden. Het IFI vormde vooral een wenslijst waarbij nadien werd bekeken wat er was gerealiseerd, zonder vastlegging of planmatige lijst. De bedragen werden nadien berekend, met inbegrip van het aandeel fiets in de globale werken, bijvoorbeeld als een fietspad wordt meegenomen in geplande wegenwerken. Het deel van het budget wordt nadien berekend.

2015 wordt een kantelmoment wat vastleggingen betreft. De procedure van de modules wordt vervangen door het systeem van de samenwerkingsovereenkomsten; dat komt langzaam op gang. Er is gekozen voor een gefaseerde overgang. Het Rekenhof wil een audit uitvoeren om een beter zicht te krijgen op de reële investeringen uit het verleden en dat moet toelaten om het cijfermatige debat correct te voeren en een nulmoment te hanteren. De minister wil tot een overlegde methodologie komen.

*Lode Ceyssens* is misnoegd over wat hij de late toezending aan de commissieleden noemt van het goedgekeurde investeringsprogramma 2015 van AWV. Het besluit van de Vlaamse Regering is getekend op 29 april en de commissieleden hebben het pas op 28 mei gekregen. De *minister* verklaart dat hij die toezending heeft beloofd in de bespreking op 21 mei, op vraag van *Dirk de Kort*. Het document werd 's anderendaags aan het commissiesecretariaat bezorgd. Aan de leden en de fracties werd het doorgestuurd op 28 mei, na het verlengde Sinksenweekend. *Lode Ceyssens*, *Dirk de Kort* en *Marino Keulen* vinden het vooral ongelukkig dat het investeringsprogramma al in de pers is becommentarieerd voordat de commissieleden het hadden ontvangen. *Björn Rzoska*, *Joris Vandenbroucke* en *Lode Ceyssens* wijzen erop dat het programma al eerder dan de bespreking van 21 mei 2015 door de Vlaamse Regering was goedgekeurd en dat het derhalve vroeger aan de commissie kon worden overhandigd.

*Björn Rzoska* wijst erop dat het goedgekeurde investeringsprogramma van AWV slechts slaat op 2015 en een stukje op 2016. Wanneer krijgt de commissie het indicatieve investeringsprogramma voor drie jaar, zoals dat tot nu toe een parlementaire geplogenheid was? Minister *Ben Weyts* herinnert aan wat hij

daarover al eerder in de commissie heeft verklaard<sup>1</sup>. In het regeerakkoord en in zijn beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken heeft de minister nieuwe criteria uitgetekend voor het investeringsprogramma wegen. Hij wenst die vertaald te zien in het meerjarenprogramma. Voor de continuïteit is voor het AWW-investeringsprogramma voor 2015 nog uitgegaan van de keuzes van de vorige minister. In de komende jaren zullen er opnieuw voor AWW weer meerjarenprogramma's van drie jaar worden opgesteld, maar dan op basis van de nieuwe criteria.

Minister Ben Weyts geeft nog antwoord op de vragen over de opmerkingen van het Rekenhof over de LOM/LEM-operatie voor de regionale luchthavens van Oostende en Antwerpen. Het Rekenhof stelt vast dat de begroting van de DAB Luchthaven Oostende rekening houdt met een overgedragen overschot van het begrotingsjaar 2014 van 9.430.000 euro. Uit de uitvoeringsrekening 2014 van deze DAB blijkt echter dat het over te dragen overschot 20.065.000 euro bedraagt. Dat betekent, volgens het Rekenhof, tevens dat de geraamde ontvangst op artikel MB0-9MFFAZZ-OI met het verschil tussen beide bedragen moet worden verhoogd aangezien bij stopzetting van deze DAB in de loop van 2015 het historisch saldo naar dit artikel wordt overgeheveld.

De minister geeft daarop volgend antwoord. Het historische saldo, opgenomen in de begroting van deze DAB, is naar beneden bijgesteld met 10.635.000 euro in navolging van de opmerking van het Rekenhof bij de begrotingsopmaak 2015 dat er een aantal oninbare vorderingen zijn en dat het werkelijk overgedragen saldo aanzienlijk minder zal zijn dan aangegeven. Hieruit volgend zal ook de storting aan de algemene middelen die bij de vereffening zal plaatsvinden, aanzienlijk minder zijn.

Minister Weyts preciseert daarbij dat dit geen impact heeft op het ESR-vorderingensaldo van de Vlaamse Overheid. De DAB's Luchthavens zijn immers al geconsolideerd; wat maakt dat de storting vanuit de DAB's aan de algemene middelen een interne stroom, een vestzak-broekzakoperatie is en dus niet als bijkomende ESR-ontvangst kan beschouwd worden waar nieuwe uitgaven en nieuwe beleidsruimte tegenover zouden staan. Het is dus niet zo dat deze nieuwe, correctere, maar dus lagere inschatting van genoemd saldo eerder geplande uitgaven in het gedrang brengt.

### **3. Indicatieve stemming**

De aan de commissie toegewezen bepalingen van het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2015 (bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van minister Weyts) worden bij indicatieve stemming aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

Lies JANS,  
voorzitter

Dirk DE KORT,  
verslaggever

---

<sup>1</sup> Zie bijvoorbeeld: beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Annick De Ridder en de heer Lode Ceyssens (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 152/5, p. 15).

**Gebruikte afkortingen**

|         |                                                                           |
|---------|---------------------------------------------------------------------------|
| Amoras  | Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicatie van Slib       |
| AWV     | Agentschap Wegen en Verkeer                                               |
| BAM     | Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel                                      |
| DAB     | Dienst met Afzonderlijk Beheer                                            |
| ESR     | Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen                    |
| FFEU    | Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige<br>Investeringsuitgaven |
| IFI     | Integraal Fietsinvesteringsprogramma                                      |
| INR     | Instituut voor de Nationale Rekeningen                                    |
| LOM/LEM | luchthavenontwikkelingsmaatschappij/<br>luchthavenexploitatiemaatschappij |
| MDK     | Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust                         |
| MOW     | Mobiliteit en Openbare Werken                                             |
| W&Z     | Waterwegen en Zeekanaal                                                   |