

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 38

van **PETER VAN ROMPUY**

datum: 15 oktober 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Opbrengsten kilometerheffing - Bestemming

De kilometerheffing kende in 2017 een eerste volledige jaaropbrengst (439,2 miljoen euro), circa 60 miljoen hoger dan in 2016.

Zowel de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) (in 2017) als het Rekenhof (in 2018) stellen dat het moeilijk is om het geheel van de ontvangstenevolutie via de kilometerheffing te koppelen aan de evolutie van de overeenstemmende uitgaven. Daarom deze vraag naar verduidelijking.

Begrotingsopmaak 2017 bevatte 100 miljoen euro extra vastleggingskredieten (VAK's) voor investeringen in wegeninfrastructuur naar aanleiding van de nieuwe kilometerheffing voor vrachtwagens: 70 miljoen euro investeringen wegeninfrastructuur en structureel onderhoud; 30 miljoen euro nieuwe beleidsinitiatieven in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

1. Kan de minister meer detailleren hoe deze 100 miljoen euro besteed werden? Het Rekenhof wijst er immers op dat van deze 100 miljoen euro slechts een fractie werd gerealiseerd.

a) In welke mate werden deze 70 miljoen euro en 30 miljoen euro effectief gerealiseerd?

b) 30 miljoen euro zou bestemd zijn voor nieuwe beleidsinitiatieven in het beleidsdomein MOW.

Kan de minister detailleren naar welke beleidsinitiatieven deze 30 miljoen euro is gegaan?

c) Wat gebeurde er met de niet-gerealiseerde VAK's of wanneer zouden deze geplande projecten gerealiseerd worden?

2. Het Rekenhof stelt in zijn evaluatie van begrotingsjaar 2017 dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een "zeer hoog bedrag aan openstaande verbintenissen heeft".

a) Kan de minister voor de periode 2014-2018 een jaarlijkse evolutie geven van het percentage niet-gerealiseerde VAK's?

- b) Welke oorzaken haalt de minister aan voor het hoog bedrag aan openstaande verbintenissen?
- 3. Bij begrotingsopmaak (BO) 2017 werd ook een nieuw provisieartikel kilometerheffing ingeschreven van 40 miljoen euro vereffeningskredieten (VEK's) en 54,1 miljoen euro VAK (bij BA2017 verhoogd tot 44,8 miljoen euro VEK en 59 miljoen euro VAK). 40 miljoen euro werd bestemd voor flankerende maatregelen in de transportsector, terwijl de overige 19 miljoen euro was gekoppeld aan de reële inkomsten van de kilometerheffing.
 - a) In welke mate werd de 40 miljoen euro voor flankerende maatregelen in de transportsector gerealiseerd (jaren 2016, 2017 en 2018)? Kan de minister detailleren waaraan deze kredieten werd besteed?
 - b) Wat gebeurde met de niet-gerealiseerde VAK's voor flankerend beleid van de transportsector?
 - c) Waaraan werd deze additionele 19 miljoen euro besteed?

ANTWOORD

op vraag nr. 38 van 15 oktober 2018

van **PETER VAN ROMPUY**

1. Het voorziene VAK-budget van 100 miljoen euro werd voor de volle 100% vastgelegd. De 30 miljoen euro aan nieuwe beleidsinitiatieven werden voornamelijk ingevuld door nieuwe investeringen in de TERN-tunnels, in autosnelwegparkings en de ombouw van de N49.

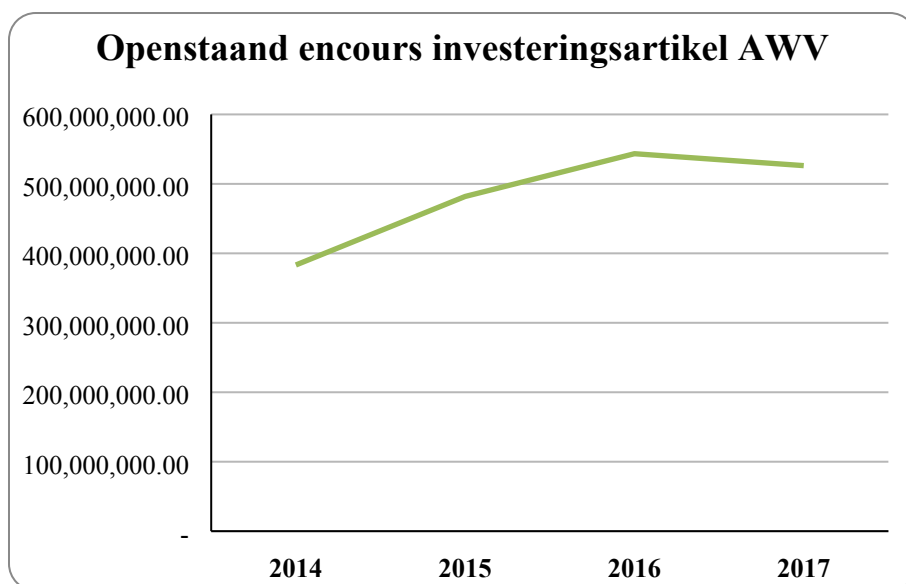
Naar uitvoering op het terrein toe is de verdere timing afhankelijk van project tot project. Voor 2017 kan wel worden meegegeven dat er reeds 27 M€ effectief betaald werd. De uitvoering van de vastgelegde projecten loopt verder dit jaar en in beperkte mate in de komende jaren.

2. Het openstaand encours bij AWV zit voornamelijk op de investeringsmiddelen op het VIF en is in hoofdzaak te wijten aan twee begrotingsposten, enerzijds de subsidies aan lokale overheden, en anderzijds het "reguliere" investeringsprogramma van AWV.

Voor wat betreft het subsidieartikel heeft dit uitsluitend te maken met de aard van de overeenkomsten (zogenaamde modules ikv de mobiliteitsconvenanten), waarbij er al zeer vroeg in het traject van de uitwerking van een project een budgetreservatie diende te gebeuren. Daarna had (heeft) de lokale overheid in sommige gevallen nog tot 15 jaar de tijd om het project verder uit te werken en uit te voeren. Gedurende die hele periode dienen deze middelen gereserveerd te blijven. Intussen zijn deze modules omgevormd naar samenwerkingsovereenkomsten, waarbij de kredietreservatie naar het moment van aanbesteding geschoven is. Het hoge encours op het subsidieartikel is aldus een uitdovend probleem.

Daarnaast werd door AWV ook vastgesteld dat het encours op het reguliere investeringsbudget de laatste jaren opgelopen is. Er werd daarom intern heel wat onderzoeks- en analysewerk verricht om na te gaan wat de (mogelijke) oorzaken hiervan zijn. De grootste impact werd vastgesteld bij het onderzoeken van de doorlooptijden van de projecten. Zo werd een sterke stijging vastgesteld in de tijd die verloopt tussen gunning (en dus kredietreservatie) en effectieve start der werken, allicht te wijten aan het bijkomend inzetten op het toepassen van Minder Hinder maatregelen: afstemming tussen werven, afstemming met partners,... Wanneer de werken later aanvatten, volgen uiteraard ook de betalingen later en heeft dit dus ook een duidelijke impact op de openstaande kredietreservaties. Daarnaast werd ook vastgesteld dat de gemiddelde uitvoeringstermijn van de projecten aanzienlijk is gestegen tov enkel jaren geleden.

Onderstaande grafiek geeft de evolutie weer van het encours op het investeringsprogramma. Daaruit valt inderdaad een sterke stijging af te leiden gedurende de jaren 2014 – 2016, vanaf 2017 is de trend echter al omgebogen. AWV hoopt door de verdere implementatie en consequente toepassing van de diverse maatregelen om dit encours de komende jaren verder terug te dringen.



3. a) In 2016 waren er geen realisaties binnen het flankerend beleid met een financiële impact.

De middelen staan op provisie binnen MOW.

Bij de begrotingsaanpassing 2017 was op de provisie kilometerheffing 58.955.000 euro ingeschreven. Hiervan was 40.000.000 euro voorzien voor flankerende maatregelen binnen de transportsector. De overige 18.955.000 euro was gekoppeld aan en dus afhankelijk van de reële inkomsten uit de kilometerheffing.

Van de voorziene 40.000.000 euro voor flankerende maatregelen is in de loop van het jaar 2017 in totaal 12.077.000 euro herverdeeld voor de verschillende flankerende maatregelen. Het subsidiemechanisme inzake verkeersveilig en ecologisch transport (jaarlijks voorzien bedrag = 36,3 miljoen euro) is pas eind 2017 in werking getreden waardoor slechts 8.500.000 euro werd herverdeeld vanuit de provisie voor de toekenning van deze subsidies. Dit verklaart tevens de onderbenutting voor het deel flankerende maatregelen.

Vermits het budget 2017 beperkt was tot 8.500.000 euro werd een steunbedrag van 404.939,69 euro (31 steunaanvragen die eind 2017 in de wachtrij stonden voor uitbetaling) doorgeschoven naar 2018 en op het budget 2018 uitbetaald, dit conform artikel 16 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 22/9/2017.

Het niet aangewende budget van 2017 (27,5 miljoen euro) is via begrotingsruiter overgedragen naar 2018.

De overige 18.955.000 euro is afhankelijk van de reële inkomsten uit de kilometerheffing. Aangezien pas eind 2017 duidelijkheid was over de reële inkomsten uit de kilometerheffing was er geen mogelijkheid om deze middelen al in de loop van 2017 te herverdelen.

De niet benutte vastleggingskredieten eind 2017 zijn volledig (46.878.000 euro) overgedragen naar het begrotingsjaar 2018 en kunnen bijgevolg nog in de komende jaren aangewend worden.

Op het budget 2018 werd er reeds voor 8.092.017 euro steun uitbetaald op 31 oktober 2018.

Op begrotingsartikel MB0-1MFX2AG-PR is in het begrotingsjaar 2018 40.000.000

euro in VAK en VEK ingeschreven voor flankerende maatregelen in het kader van de kilometerheffing. Via besluit van de Vlaamse Regering werd hiervan in 2018 reeds 18.000.000 euro en 200.000 euro voorzien voor respectievelijk subsidiemaatregelen verkeersveiligheid en ecologie en voor beroeps secundair onderwijs vrachtwagenchauffeur. Via de begrotingsaanpassing 2018 werd daarnaast nog eens 18.000.000 euro herverdeeld voor de subsidiemaatregelen verkeersveiligheid en ecologie.

Op de Vlaamse Regering van 20 juli 2018 werd bijgevoegde herverdeling van de middelen uit de provisie kilometerheffing goedgekeurd voor volgende maatregelen, opgenomen in het kader van de engagementsverklaring inzake een coherent logistiek beleid:

- 1) Ecologiepremie+
- 2) Onderwijsmaatregelen
- 3) Opleidingsmaatregelen
- 4) Subsidiemaatregelen verkeersveiligheid en ecologie
- 5) Addendum sectorconvenant

De kredieten, ingeschreven onder begrotingsartikel MB0-1MFX2AG-PR van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2018, werden herverdeeld overeenkomstig de onderstaande tabel:

(in duizend EUR)						
Begrotingsartikel	BA	KS	van		naar	
			VAK	VEK	VAK	VEK
MB0-1MFX2AG-PR	MB0 1MF028 0100	VAK/VEK	2.887	2.887		
EC0-1ECG5DY-IS	EC0 0ED200 9999	MAC			503	
EC0-1ECG5DY-IS	EC0 1ED200 4141	Correl.				503
FB0-1FGE2AM-WT	FB0 1FG053 3300	VAK/VEK			50	50
JB0-1JFG2FY-IS	JB0 1JF131 4140	VAK/VEK			2.165	2.165
MBU-3MFF2AD-WT	MBU 3MF001 1211	VAK/VEK			51	51
EC0-1EAG2ZZ-WT	EC0 1EA206 1211	VAK/VEK			20	20
JB0-1JDG2AB-WT	JB0 1JD102 3200	VAK/VEK			98	98
totaal			2.887	2.887	2.887	2.887

Herverdelingsregels tussen kredietsoorten:

- (1) VEK = correlatief krediet (VAK/VEK);
- (2) VAK = MAC.

b-c) Vanuit de provisie kilometerheffing worden de middelen herverdeeld naar de begrotingsartikelen waarop de effectieve uitgaven aangerekend worden. De provisie kilometerheffing zelf heeft een begrotingsruiter wat betekent dat de middelen die niet herverdeeld zijn, automatisch overgedragen worden naar het volgende begrotingsjaar en dus beschikbaar blijven voor aanwending.

De additionele en niet gebruikte middelen zullen aangewend worden voor investeringsopportuniteiten bij BAM, De Werkvennootschap en het VIF.