



Vlaams
Parlement

ingediend op **19** (2015-2016) – Nr. 4-H
2 juni 2016 (2015-2016)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Joris Vandenbroucke en Annick De Ridder
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 2016

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

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

Plaatsvervangers:

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

Documenten in het dossier:

- 19** (2015-2016) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
– Nr. 2 en 3: Amendementen
– Nr. 4-A t.e.m. 4-G: Verslagen aan de Commissie voor Algemeen Beleid,
Financiën en Begroting
- 18** (2015-2016) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2: Amendement
- 12** (2015-2016) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
– Nr. 2: Verslag
- 12-A** (2015-2016) – Nr. 1: Evaluatie van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
- 17** (2015-2016) – Nr. 1: Algemene toelichting
– Nr. 2: Toelichtingen per programma
- 20** (2015-2016) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I.	Toelichting door minister Ben Weyts	4
1.	Algemeen	4
2.	Belangrijkste wijzigingen	4
2.1.	Verkeersveiligheidsfonds	4
2.2.	Onderhoud en onderhoudsbaggerwerken havens en maritieme toegang	5
2.3.	Innovatieve mobiliteitsoplossingen	6
2.4.	ICT zesde staatshervorming	6
2.5.	Loodswezen	6
2.6.	FFEU	6
2.7.	Waterwegbeheerders (DS en W&Z)	6
2.8.	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel	7
2.9.	Pendelfonds	7
2.10.	De Lijn	7
II.	Bespreking	8
1.	Mondelinge vragen en antwoorden	8
1.1.	De Lijn	8
1.2.	Verkeersveiligheidsfonds	10
1.3.	Basisbereikbaarheid	12
1.4.	Wegenonderhoud	12
1.5.	Kilometerheffing voor vrachtwagens	12
1.6.	Vlaamse spoorstrategie	13
1.7.	Combimobiliteit	13
1.8.	Waterwegen en havens	14
1.9.	Beschikbaarheidsvergoedingen	14
1.10.	Masterplan 2020 en BAM	15
1.11.	Regionale luchthavens	15
1.12.	Overdracht budget naar WSE	16
2.	Schriftelijke antwoorden van de minister	16
2.1.	BAM	16
2.2.	Beschikbaarheidsvergoedingen De Lijn	17
2.3.	Geactualiseerd investeringsprogramma De Lijn	17
2.4.	Verkeersveiligheidsfonds	17
III.	Indicatieve stemming	18
	Gebruikte afkortingen	19
	Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 19 en 26 mei 2016 het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2016, met betrekking tot de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn.

Bij de bespreking op 19 mei 2016 beloofde de minister bepaalde vragen schriftelijk te beantwoorden. Op 26 mei 2016 bleken die antwoorden niet te leiden tot bijkomende vragen. De schriftelijke antwoorden van minister Weyts zijn verwerkt in het verslag.

De begrotingsaanpassing werd samen behandeld met het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016 (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 764/1, hoofdstuk 5). Daarover wordt verslag uitgebracht in *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 764/4.

De presentatie die door de minister is gebruikt voor zijn toelichting, is te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

I. Toelichting door minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* licht de aanpassing van de uitgavenbegroting voor Mobiliteit en Openbare Werken toe.

1. Algemeen

Hij was al tevreden over de begrotingsopmaak 2016¹ en zijn tevredenheid neemt nog toe met de begrotingsaanpassing. De begroting en de respectieve tabel bieden heel wat perspectief volgens de minister. Er zijn middelen bijgekomen.

De beleidskredieten stijgen met 42 miljoen euro. De betaalkredieten met 27 miljoen euro. Dat maakt het mogelijk om de investeringsambitie beter te realiseren. Investeringsnodig in wegen, maar ook ten behoeve van alternatieven, zoals fietsinfrastructuur, openbaar vervoer, waterwegen en in het bijzonder de overstapplaatsen tussen al die modi, de stationsomgevingen en de park-and-rides.

Een andere ambitie van de Vlaamse Regering blijft een zo efficiënt mogelijke overheid. Een aantal begrotingsdoelstellingen met betrekking tot de eigen werking van het Departement MOW zijn gerealiseerd en daardoor zijn er nog meer middelen over voor investeringen.

De minister toont twee tabellen waarin per entiteit van zijn beleidsdomein de wijzigingen worden weergegeven in de totalen van de beleidskredieten en de betaalkredieten. Zie pagina 3 en 4 van de presentatie.

2. Belangrijkste wijzigingen

2.1. Verkeersveiligheidsfonds

Zoals bepaald in het decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2015 (artikel 42) zullen in 2016 een deel van de ontvangsten uit verkeersovertredingen en van afdrachten van ondernemingen die instaan voor de technische middelen, toegevoegd worden aan het Verkeersveiligheidsfonds. Er is in het kader van de uitvoering van de zesde staatshervorming

¹ *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 15/7-I.

een soort van momentopname gemaakt van de te verwachten boete-inkomsten aan Vlaamse kant. Dat zou overeenstemmen met 143 miljoen euro. Binnen de Vlaamse Regering is afgesproken dat alles wat aan boete-inkomsten binnenkomt en dat bedrag overstijgt, naar het Verkeersveiligheidsfonds gaat. Ook een soort van heffing op de technische keuring volgt dezelfde weg. Bij de begrotingsaanpassing worden de genoemde ontvangsten bijgesteld met 1,1 miljoen euro die erbij komt.

De ontvangsten van het Verkeersveiligheidsfonds kunnen bovendien nog toenemen doordat de middelen van het FIA ernaar worden afgeleid. Dat is een soort van solidariteitsfonds tussen de diverse organismen van technische keuring, dat een historisch kapitaal heeft opgebouwd over de jaren. Het werd gehanteerd om onderling aan verevening te doen. Er was immers sprake van provinciale monopolies. Als de inkomsten onder een bepaalde norm lagen, dan werd dat bijgepast vanuit het fonds. Er is ongeveer 140 miljoen euro voorhanden, een bedrag dat de drie gewesten toebehoort.

De gesprekken over verdeling zijn gestart en er is een principiële akkoord. Over de verdeelsleutel wordt nog onderhandeld. Voor Vlaanderen zou dat minstens 60 procent moeten zijn, en dat moet ook naar het Verkeersveiligheidsfonds vloeien. Het resultaat is in de begrotingsaanpassing nog niet zichtbaar omdat de effectieve verdeelsleutel nog niet is afgeklokt. De Vlaamse Regering heeft wel groen licht gegeven om de verdeling te starten, en ook het Brusselse en Waalse Gewest gaven hun zegen.

De betaalkredieten binnen het Verkeersveiligheidsfonds worden in de begrotingsaanpassing 2016 bijgesteld naar beneden met 1,4 miljoen euro. Dat is louter te wijten aan een herinschatting van de betaalkalenders. Pas op het einde van het jaar is bekend hoeveel er binnenkomt. De periode om die dan ook nog meteen uit te geven is dan te kort, stelt de minister. Er gebeurt een correctie, maar de middelen komen wel degelijk binnen. Ze kunnen alleen niet meteen worden vastgelegd en gebruikt als betaalkredieten.

2.2. Onderhoud en onderhoudsbaggerwerken havens en maritieme toegang

Betreffende het onderhoud en de onderhoudsbaggerwerken voor de havens en de maritieme toegang, zijn er aanpassingen gebeurd naar aanleiding van de bijstelling van de energieparameters. De kredieten voor onderhoudsbaggerwerken worden met 3,6 miljoen euro verlaagd bij de begrotingsaanpassing 2016. Er is een soort van kliksysteem: de baggeraars verbruiken heel wat brandstof en als de energieprijzen lager uitvallen, moeten zij dat compenseren. Vallen ze hoger uit, dan worden ze van overheidswege gecompenseerd. Die bijstelling gebeurt voor een bedrag van 3,6 miljoen euro.

In de begrotingsaanpassing is voorts een eenmalige heroriëntering van 16,6 miljoen euro voorzien vanuit beleidsdomein MOW naar enerzijds Werk en Sociale Economie voor het doelgroepenbeleid en anderzijds Wonen voor de renovatiepremie. 9,75 miljoen euro daarvan komt uit de beleidskredieten voor onderhoudsbaggerwerken. Het behelst een veeleer technische operatie met middelen die men niet onmiddellijk nodig heeft. Ze worden wel volledig teruggeplaatst bij de begrotingsopmaak 2017. Men noemt het een intertemporele verschuiving tussen beleidsdomeinen die over de jaren heen budgetneutraal is.²

² *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 17/2-M, p. 18.

2.3. Innovatieve mobiliteitsoplossingen

Voor innovatieve mobiliteitsoplossingen wordt 0,7 miljoen euro extra toegewezen. Het betreft middelen voor basisbereikbaarheid, DAV en MAV.

2.4. ICT zesde staatshervorming

Voor de post 'ICT zesde staatshervorming' is 0,6 miljoen euro ingeschreven. De eenmalige verlenging van het ICT-protocol met de federale overheid en de andere gewesten loopt eind 2016 af. Het Vlaamse Gewest moet tegen dan zelf instaan voor het beheer van de ICT-toepassingen die gekoppeld zijn aan de overgedragen bevoegdheden. Er zijn dus nieuwe middelen nodig als dat afloopt.

2.5. Loodswezen

Andere belangrijke wijzigingen slaan onder meer op het loodswezen. Voor beloodsing door het Nederlandse en Vlaamse loodswezen zal vanuit de provisie in het Vlaams Infrastructuurfonds respectievelijk 7,1 miljoen euro en 2 miljoen euro worden vrijgemaakt. De kredieten voor het Nederlandse loodswezen worden toegevoegd in uitvoering van het afgesloten samenwerkingsakkoord. De 2 miljoen euro voor het Vlaamse loodswezen is ingeschreven ter dekking van het exploitatietekort bij de DAB Loodswezen. Dat maakt deel uit van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust.

2.6. FFEU

Bij het FFEU wordt in 2016 59,6 miljoen euro ingezet voor de betalingen voor de sluis Gent-Terneuzen. Dat gebeurt met een ritme van jaarlijks 60 miljoen euro tot 2021. Er was al 120 miljoen euro voor vrijgemaakt.

Bij de begrotingsaanpassing wordt tevens een beleidskrediet ingeschreven van 10 miljoen euro in de begroting van DS voor de vernieuwing van de Theunisbrug over het Albertkanaal. Een ander beleidskrediet van 7 miljoen euro komt terecht bij W&Z voor het kanaal Brussel-Charleroi.

Er wordt ook in een eerste fase alvast 3,5 miljoen euro aan middelen vrijgemaakt voor de cofinanciering van projecten inzake combimobiliteit en meer specifiek voor park-and-rides.

2.7. Waterwegbeheerders (DS en W&Z)

De waterwegbeheerders krijgen aardig wat bij vanuit het FFEU. Maar hun beleidskredieten nemen ook toe dank zij Europese CEF-subsidies. Zo worden van het cofinancieringsvoorschot voor het TEN-T-project Albertkanaal, dat in 2015 werd ontvangen, de kredieten voor waterbouwkundige werken ten belope van 9,9 miljoen euro verhoogd. DS realiseert in 2016 een eigen extra ontvangst van 4 miljoen euro door de verkoop van een industrieterrein in Bilzen. Die middelen worden aangewend voor de aankoop en ontwikkeling van watergebonden industrieterreinen in het kader van het ENA. Dat moet zorgen voor nieuwe mogelijkheden om watergebonden activiteiten te installeren en het transport over de weg verminderen door meer overslag voor transport over water te organiseren.

W&Z krijgt dank zij de gerealiseerde opbrengsten van 2015 en de nog te realiseren ontvangsten in 2016 uit Europese subsidies, een extra krediet van 33,4 miljoen euro voor het Seine-Scheldeproject. Dat kan ingezet worden voor bijkomende studies en waterbouwkundige werken.

Uit het Cargovilfonds, opgericht in het kader van de economische reconversie na het verdwijnen van Renault Vilvoorde, wordt 3 miljoen euro aan middelen geput voor W&Z voor de bouw van een voetgangers- en fietsersbrug over het kanaal aan de Verbrande Brug, richting centrum Vilvoorde. Er komt daar nieuwe woonegelegenheid en zo komt er een verbinding over het water met Drie Fonteinen.

2.8. Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

De BAM kan rekenen op een stijging van het budget voor aankoop van gronden ten belope van 4,7 miljoen euro. Dat moet het mogelijk maken de grondverwerkingen voor de Oosterweelverbinding te realiseren tegen eind 2016.

Het budget voor de wegebouwkundige werken van de BAM daalt met 9,9 miljoen euro. Dat is te verklaren door het feit dat er bij voorbereidende werken minder zal worden uitgegeven dan voorgenomen in 2016, met name 5,3 miljoen euro. Dat komt door een aanzienlijke aanbestedingswinst in het dossier Noordersingel en bij de nutsleidingen. Die aanbestedingen vielen veel goedkoper uit. Bovendien starten de werken voor het bouwdok waar de tunnelelementen voor de Oosterweelverbinding worden gemaakt later dan in 2016 en wordt de factuur deels doorgeschoven naar 2017. Bij de begrotingsopmaak ging men nog uit van werken in 2016 met een doorloop in 2017.

Het budget voor waterbouwkundige werken daalt met 4,3 miljoen euro ten opzichte van de oorspronkelijke begroting, vooral door een gedeeltelijke verschuiving naar 2017 van de saneringswerken aan het Lobroekdok, waarvoor 4,9 miljoen euro minder wordt vrijgemaakt. Voor de IJzerlaan is dan weer 0,6 miljoen euro hernomen voor werken die oorspronkelijk gepland waren in 2015.

2.9. Pendelfonds

Het Pendelfonds heeft een nog niet belast saldo van 11 miljoen euro. De minister kreeg van de Vlaamse Regering de toestemming om die middelen effectief aan te wenden over de beleidsperiode heen, zonder gebonden te zijn aan een specifiek uitgavenpatroon. Het kan besteed worden bovenop het jaarlijkse beschikbaar saldo van 1,6 miljoen euro.

De minister heeft daarbij voornamelijk maatregelen en investeringen voor ogen ten behoeve van fietsinfrastructuur en park-and-rides en aanhorigheden. Dat moet meer oplossingen op maat verzekeren voor bedrijven en bedrijventerreinen. Het Pendelfonds beperkte zich vooralsnog tot kleinschalige projectjes zoals het subsidiëren van elektrische fietsen. Minister Weyts ziet het groter, bijvoorbeeld een park-and-ride naast een snelweg met een fietsverbinding naar een bedrijventerrein en een fietsverhuursysteem. Ook andere projecten zijn mogelijk.

2.10. De Lijn

Voor De Lijn hebben de tariefaanpassingen, de prijsherzieningsformules voor exploitanten en leerlingenvervoer en de toepassing van de energieparameters volgens een kliksysteem, de uitgaven voor exploitatie doen dalen met 16,5 miljoen euro. De exploitatietoelage daalt evenredig. Dat heeft geen budgettaire impact op De Lijn.

De exploitatietoelage neemt ook af omwille van de verhoogde eigen ontvangsten, en dat ten voordele van bijkomend investeringskrediet.

De 11 miljoen euro die eerder bij De Lijn ESR-matig niet zijn aangewend en resulteerden in een saldo, zijn niet langer benodigd, en worden afgeroomd. Dat behelst een jaarlijks bedrag dat voor de afbouw van de schulden aan De Lijn werd gegeven, maar de schulden zijn afbetaald. Het bedrag is dan ook niet meer nodig. Er is geen ESR-effect voor De Lijn.

De lagere exploitatietoelage voor De Lijn impliceert geen bijkomende budgettaire inspanningen voor de Vlaamse Vervoermaatschappij. De belastingbetaler moet minder betalen voor De Lijn, terwijl de maatschappij meer kan investeren. De minister beschouwt dat als een geslaagde oefening.

De aanpassing van de middelenbegroting kent aan De Lijn twee begrotingsruiters toe met betrekking tot de investeringsmachtiging. Een begrotingsruiter laat toe een investeringsbedrag niet het jaar zelf maar een jaar later te spenderen: het wordt dus overgedragen. De investeringsmachtiging voor de stationsomgevingen, de projecten Mechelen, Hasselt, Kortrijk en Brugge, worden vanuit de begrotingsruiter aangevuld met 1,7 miljoen euro die er extra naartoe gaat. De investeringsmachtiging met betrekking tot het Masterplan 2020 Antwerpen en met name de open helling van de Turnhoutse Poort, wordt aangevuld met 3,2 miljoen euro.

In totaal stijgen de investeringsbudgetten bij De Lijn met bijna 17 miljoen euro, en dat bovenop de stijging van 4 miljoen euro die al was ingeschreven bij de begrotingsopmaak. Dat impliceert dat er 21 miljoen euro bijkomt na de begrotingsaanpassing, tegenover 2015 (zie de tabel op pagina 7 van de bijlage). De minister hoopt daarmee onder meer de schade opgelopen in het verleden, bijvoorbeeld inzake rollend materieel, recht te trekken.

Vanwege het VFLD krijgt De Lijn ook nog een tegemoetkoming van 3,2 miljoen euro voor haar pensioenfonds. De Lijn heeft dat geprefinancierd en dat wordt bijgepast.

II. Bespreking

1. Mondelinge vragen en antwoorden

1.1. De Lijn

Joris Vandenbroucke stelt dat zijn fractie het toejuicht en het niet meer dan logisch vindt dat er extra in openbaar vervoer geïnvesteerd wordt. De prijs is stevig toegenomen en daar mag iets tegenover staan, meent het lid. Tegelijk zijn er budgettaire meevallers aan exploitatiezijde, die worden doorgeschoven naar het investeringsbudget. Dat De Lijn wat meer ademruimte krijgt in die zin, vindt hij goed, gezien de toenemende fileproblematiek.

De Lijn wordt gemachtigd om voor 14 miljoen euro extra aan verbintenissen aan te gaan. Er zou een aangepast investeringsprogramma worden opgesteld. Zal de impact zich over één jaar laten voelen of wordt het integrale meerjareninvesteringsprogramma 2016-2018 herwerkt? Het lid verwacht dat de commissie alvast zicht krijgt op de investeringsplanning vooraleer er van een stemming over de begrotingscontrole eind juni 2016 sprake kan zijn.

De minister stelde eerder al dat hij 22 miljoen euro heeft weten los te wrikken uit de klimaatmiddelen. Die middelen zouden aangewend worden voor aankoop van milieuvriendelijke voertuigen. Moeten die erbij geteld of zitten die al in de dotatie?

Toen de raad van bestuur en nadien de ministerraad de aangepaste verhoogde tarieven goedkeurden in februari 2015, werd een extra netto inkomst van 18,5 miljoen euro verwacht. Wat is het bedrag dat effectief gerealiseerd is?

Ook *Mathias De Clercq* wil weten waaraan men de 14 miljoen euro extra middelen voor De Lijn zal besteden. Ligt de focus op een brede aanwending die niet altijd meteen het meest concrete resultaat oplevert? Of kiest men voor het ondersteunen en versnellen van strategische projecten waarnaar er veel vraag is?

Björn Rzoska is eveneens blij met het heroriënteren van de meerinkomsten op het exploitatiebudget van De Lijn naar investeringen. Hij noemt het de enige juiste keuze als de minister meer mensen op het openbaar vervoer wil krijgen. Het lid sluit zich wel aan bij de vraag wat er precies met het budget zal gebeuren. Een kanttekening bij de overbrenging naar extra investeringen van overschot op het exploitatie-uitgaven, is dat die extra investeringen vaak ook extra exploitatiekosten betekenen. In hoeverre gaat het om iets eenmalig? Zal het exploitatiebudget in de volgende jaren bij extra investeringen weer toenemen?

Positief vindt *Dirk de Kort* dat de ontvangsten van De Lijn stijgen met 10 miljoen euro. Daarmee is bewezen dat de reizigersaantallen niet dalen door de prijsstijgingen, in tegenstelling met de vrees van de oppositie. Dank zij die aangepaste prijzen is er een grotere toekomst voor het openbaar vervoer. De extra investeringen in De Lijn en de verhoging van de jaarlijkse investeringsmachtiging van 146 naar 160 miljoen euro vindt het lid een goede zaak.

Annick De Ridder sluit zich aan bij de positieve noten over de meerinkomsten bij De Lijn en het feit dat ze uitdrukkelijk naar investeringen worden gedirigeerd. De conclusie van de SERV stelt dat de Vlaamse Regering via verschillende kanalen haar investeringsmogelijkheden uitbreidt en dat bevestigt het beleid van de Vlaamse Regering. De SERV steunt de groei van de Vlaamse investeringen. Het is bovendien een goede zaak voor het openbaar vervoer, oppert *Annick De Ridder*.

Minister *Ben Weyts* bevestigt dat de 22 miljoen euro nog bij de investeringsmiddelen van De Lijn geteld moeten worden. Die middelen zitten nog in het Klimaatfonds en zijn nog niet overgedragen. Daarom zijn ze bij MOW nog niet zichtbaar in de begrotingsaanpassing.

Bij de inkomsten uit de tarieven wordt de 18,5 miljoen euro extra vermeld. De tariefverhoging moest dienen om de besparing op te vangen. De aanpassingen van de tarieven brengen nog ongeveer 18 miljoen euro meer op boven de vermelde 18,5 miljoen euro. Een deel daarvan gaat naar investeringen. De meerinkomsten werden dus geraamd op 18,5 miljoen euro, maar ze komen in de realiteit uit op ruim 35 miljoen euro.

Er wordt een nieuw investeringsprogramma opgesteld, met focus op rollend materieel en indien mogelijk ook op versnelde vergroening. Dat is ook wat men beoogt met die extra 22 miljoen euro.

Met betrekking tot nieuwe projecten, meent de minister dat het regeerakkoord al voldoende projecten bevat. Dat blijft het richtsnoer. Hij wil geen doos van pandora openen.

Wat betreft De Lijn is met een toename van de exploitatiekosten bij grotere investeringen rekening gehouden.

Joris Vandenbroucke blijft met onduidelijkheden zitten. Het investeringsprogramma van De Lijn wordt herwerkt. Hij heeft nog niet gehoord of de commissie

dat dan ook te zien zal krijgen voordat het parlement al dan niet zijn goedkeuring geeft voor het toekennen van extra investeringsmiddelen.

Minister *Ben Weyts* verzekert *Joris Vandenbroucke* dat men in geen geval van plan is om te treuzelen met het geactualiseerd investeringsprogramma van De Lijn. Overigens valt het wel vaker voor dat eerst de begroting wordt goedgekeurd en pas later het investeringsplan wordt opgesteld.

1.2. Verkeersveiligheidsfonds

Voor de verkeersveiligheid ziet het plaatje er minder gunstig uit, meent *Joris Vandenbroucke*. Het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds is opgericht door het decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2015. De begroting wijst uit dat er 16 miljoen euro naartoe vloeit. Er werd bij opmaak van de begroting van uitgegaan dat er 4,8 miljoen euro uitgaven zouden zijn, maar dat wordt bijgesteld op 3,4 miljoen euro. Eind 2015 zat er 2,2 miljoen euro in het Verkeersveiligheidsfonds, klaar om uit te geven.

Het lid vroeg al eerder wat de minister ermee deed, en kreeg als antwoord dat er vooralsnog alleen de vastlegging mee is gebeurd voor mediaruimte met het oog op een sensibiliseringscampagne ten bedrage van 96.700 euro. Het lid vindt dat pover en suggereert dat het tijd wordt om de bedoelde middelen ook echt uit te geven aan datgene waarvoor ze bedoeld zijn: verkeersveiligheid. Gericht investeren daarin zou evenwel eenvoudiger zijn als er een Vlaams Verkeersveiligheidsplan voorhanden was. De minister kondigt dat al geruime tijd aan, recent nog op het Verkeersveiligheidscongres op 22 maart 2016. Hoever staat het daarmee?

Waarom wordt voor het Verkeersveiligheidsfonds het vooropgestelde bedrag van 4,8 miljoen euro aan uitgaven bijgesteld naar 3,4 miljoen euro? Aan welke projecten wil de minister de 16 miljoen euro aan verwachte inkomsten voor het lopende jaar uitgeven?

Het lijkt *Björn Rzoska* vreemd dat er middelen worden weggehaald bij verkeersveiligheid, met verwijzing naar een decretale verplichting aangezien de meerinkomsten pas eind 2016 gekend zijn. Dat was al bekend bij de begrotingsopmaak. De decretale verplichtingen zijn niet veranderd sinds de begrotingsopmaak, maar er is intussen wel sprake van minderinkomsten.

De 16 miljoen euro in het kader van het Verkeersveiligheidsfonds is naar beneden bijgesteld uit voorzichtigheidsoverwegingen, antwoordt de *minister*. Hij stelt dat men nog altijd alleen kan voortgaan op de federale inschatting, die effectief 156 miljoen euro vooropstelt. Er loopt echter vooral federaal intern nog steeds een hevige discussie over hoe die inkomsten kunnen worden overgedragen en verdeeld. Het Rekenhof maakte in dat verband een opmerking.

Intussen is er wel een achtergestelde betaling binnengekomen van 75 percent voor 2015. Dat bedrag lijkt wel degelijk uit te gaan van die 156 miljoen euro. Op een zeker ogenblik hoorde men andere cijfers circuleren en dus heeft men besloten om voorzichtig te handelen en de bedragen te milderen. De signalen die de minister nu krijgt, wijzen erop dat de vooropgestelde doelstellingen allicht gehaald worden.

De minister kan intussen wel compenseren met de middelen die verworven zijn uit het FIA. Dat is nog niet opgenomen. Ongeveer 63 percent van de 143 miljoen euro zal toegewezen worden aan het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds. De besteding van de middelen komt bij het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Dat wordt de belangrijkste partner en het huis is trouwens met dat doel opgericht.

Bij het Verkeersveiligheidsfonds heeft *Joris Vandenbroucke* nog geen antwoord gekregen over de 2,2 miljoen euro die er eind 2015 in zat en kon uitgegeven worden. Hij wil weten waarom er nog maar 97.000 euro van is gespendeerd, met name aan mediaruimte.

Bij de begrotingsopmaak werd vooropgesteld dat het fonds 4,9 miljoen euro zou uitgeven in 2016. Dat wordt met 1,5 miljoen euro verminderd tot 3,4 à 3,5 miljoen euro. Waarom worden de uitgaven verminderd? Het lid begrijpt dat na aftrek van de 148 miljoen euro die naar algemene middelen gaan, er iets meer dan 16 miljoen euro in het fonds komt. Die middelen kunnen pas besteed worden als op het einde van het jaar bekend is of ze ook werkelijk beschikbaar zijn. Maar waarom voorziet men in minder uitgaven vanuit het Verkeersveiligheidsfonds?

Wanneer denkt de minister het Verkeersveiligheidsplan, dat richting moet geven aan het investeringsbeleid van het Verkeersveiligheidsfonds neer te kunnen leggen?

Minister *Ben Weyts* preciseert dat met betrekking tot het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds er gewoon minder zaken zijn die meteen facturen genereren. Het geld komt op het einde van het jaar en niet zoals verwacht bij de maandelijkse afrekening. Voor de inkomsten hangt men daarvan af.

Het Verkeersveiligheidsplan staat op de agenda van de commissie ingeschreven voor 23 juni 2016.

Waarom er niet meer is uitgegeven, is al gezegd, maar het Verkeersveiligheidsfonds is rollend, merkt de minister nog op. Dat impliceert dat wat erin zit, er ook in blijft. Het is niet zo dat onderbenutting leidt tot een verschuiving naar de algemene middelen. Wat uitgaven en bestemming betreft, is dat expliciet gelibelleerd voor verkeersveiligheid in al zijn facetten. Een fonds bevat steeds een overdrachtsbepaling ('ruiter'), zodat de middelen over de jaren heen beschikbaar blijven. Als er dus in jaar X iets minder wordt uitgegeven, kan dat perfect in meer worden uitgegeven in jaar X+1.

Dirk de Kort heeft een opmerking namens CD&V met betrekking tot het decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016. Dat gaat over de financiering van het Verkeersveiligheidsfonds. Daarin is sprake van het FIA in het kader van de financiering van het Verkeersveiligheidsfonds. Het is een vzw die mee is overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming en geleidelijk aan ontbonden zal worden.

Dirk de Kort schaarst zich achter het advies van de MORA.³ De MORA stelt nader betrokken te willen worden bij de besluitvorming over de werking van het Verkeersveiligheidsfonds en de concretisering van de acties die erdoor gefinancierd zullen worden. De raad pleit tevens voor zo transparant mogelijke financiering en uitgaven. De fractie sluit zich daarbij aan.

De *minister* zegt genoteerd te hebben dat de MORA graag betrokken wil worden bij verdere uitwerking van het FIA. De desbetreffende middelen zullen, op basis van de verdeelsleutel die wordt overeengekomen met de gewesten, vooral aan verkeersveiligheid gespendeerd worden, stipt hij aan.

³ *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 764/1, p. 77.

1.3. Basisbereikbaarheid

Bij een aantal zaken uit de begrotingsaanpassing vindt *Joris Vandenbroucke* de toelichting niet erg duidelijk. Bijvoorbeeld wat betreft de 650.000 euro voor innovatieve mobiliteitsoplossingen. Tussen haakjes staat: basisbereikbaarheid. Bij bespreking van de desbetreffende conceptnota⁴ had *Joris Vandenbroucke* begrepen dat die oefening budgetneutraal zou gebeuren. Is dat nog steeds de intentie? Wat is trouwens de stand van zaken van de proefprojecten?

Het lid leest dat een deel van die 650.000 euro gaat naar de DAV's en MAV's. Waarvoor moet dat dienen? Moet het een toegenomen gebruik van de taxidiensten dekken? Of om de oprichting van een DAV te financieren in een gebied dat nog geen dekking heeft?

Dirk de Kort stelt vast dat er een ingrijpende bijstelling gebeurt bij de innovatieve mobiliteitsoplossingen. Er wordt bijkomend 650.000 euro vastgelegd. Die middelen moeten ingezet worden voor basisbereikbaarheid, smart mobility, DAV's en MAV's. Het lid wil meer duidelijkheid: gaat het om de proefprojecten in de proefregio's? Hoe worden de middelen verdeeld? Wat krijgen de proefprojecten buiten de proefprojectregio's? Die zijn ook geëxpliciteerd in de conceptnota Basisbereikbaarheid.

Wat betreft basisbereikbaarheid en de extra middelen was het idee steeds de budgetneutraliteit voor het gehele concept, bevestigt minister *Ben Weyts*. Er zijn wel middelen uitgetrokken om de proefprojecten op te zetten. Dat is wat zichtbaar wordt. De minister gaat in dat verband uit van een eenmalige kost.

De extra middelen voor DAV's en MAV's gaan inderdaad ook naar de niet-gedekte gebieden. Tegelijk is er de problematiek van de open-endfinanciering. Pas op het einde is bekend hoeveel er bijgepast moet worden. Er wordt ook bijgepast naargelang van het aantal gebruikers. Er moet derhalve gewerkt worden met inschattingen tot op het einde de rekening wordt gemaakt. De basis daarvoor wordt gevormd door de voorlopige cijfers.

1.4. Wegenonderhoud

Joris Vandenbroucke stelt vast dat bij het begrotingsartikel voor wegenonderhoud 10 miljoen euro extra aan vereffeningskredieten is ingeschreven, onder meer voor gestegen energiekosten. Kan dat meer geduid worden? Waar komt dat geld vandaan? Zal het uit de Vlaamse energieheffing gehaald worden?

De *minister* verduidelijkt dat de middelen voor de energiekosten van AWV uit de algemene middelen komen. Belastingen worden niet één op één aan een uitgave gekoppeld; indien dat wel het geval is, zouden het immers retributies zijn.

1.5. Kilometerheffing voor vrachtwagens

Joris Vandenbroucke leest dat er voor de middelen voor de kilometerheffing voor vrachtwagens, bij de begrotingsopmaak 2016 een provisie van 41,5 miljoen euro is ingeschreven. Die staat bij Financiën en Begroting en zou moeten dienen om eventuele mininkomsten te dekken. Zodra de reële inkomsten gekend zijn en als die aan de verwachtingen voldoen en het derhalve niet nodig is om die middelen in te zetten, zou de provisie naar het beleidsdomein MOW overgaan. Bij de begrotingscontrole wordt echter duidelijk dat minister *Bart Tommelein* 2,6 miljoen euro afroemt van die provisie om een hogere beschikbaarheidsvergoeding aan Satellic te betalen "wegens wijziging van de basisparameters". Wat

⁴ *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 614/1-2.

houdt dat in? Bovendien vindt het lid dat vreemd omdat op 14 april 2016 de minister nog verkondigde dat Satellic 900.000 euro minder aan inkomsten zou krijgen omdat ze niet hadden voldaan aan een aantal criteria inzake verdeling van de registratietoestellen en de bereikbaarheid van het callcenter. Hoe is dat alles te rijmen?

Met betrekking tot de kilometerheffing geeft de *minister* mee dat de beschikbaarheidsvergoeding altijd bij te schaven is naar de contract close toe. Technisch kan de minister daarover niet in detail treden. De boete van Satellic wordt achteraf verrekend en er is op het ogenblik van de begrotingsaanpassing nog absoluut geen duidelijkheid, stelt minister Weyts.

1.6. Vlaamse spoorstrategie

Met betrekking tot de problematiek van de Vlaamse spoorstrategie en met name lijn 204 wil *Mathias De Clercq* weten of er al een beslissing is genomen. Het lid waarschuwt de minister: het gaat om een belangrijk dossier, over 30.000 mensen die er werken en wonen. De sporen liggen er en er is goederenverkeer. Nu moet er ook nog personenverkeer komen. De vakbonden, provincie, stad, werkgeversorganisaties en alle betrokkenen zijn in dit dossier verenigd over politieke grenzen heen; dus draagt de minister een grote verantwoordelijkheid. Het lid hoopt dat de minister in het kader van zijn bevoegdheid in de investeringscel van de Spoorwegen op tafel durft te slaan om iets te verwezenlijken.

Minister *Ben Weyts* antwoordt dat er over het investeringsplan van de Spoorwegen nog drie tot vier meetings op operationeel niveau volgen. Dan wordt een vergadering gepland op strategisch niveau. De timing is bepaald op halfweg het jaar. Of de NMBS dat haalt, is niet duidelijk, gezien de politieke en mogelijk andere personeelwissels. Wallonië diende de eigen fiches laattijdig in, maar vraagt wel om ze te behandelen op dezelfde manier en binnen dezelfde timing als die waarin de Vlaamse fiches behandeld zijn. De minister probeert zijn rol zeker te spelen.

1.7. Combimobiliteit

De beleidskeuze voor combimobiliteit vindt *Mathias De Clercq* een sterk punt. Er wordt 3,5 miljoen euro extra voor vrijgemaakt. Het concept klinkt goed, maar hij wil weten of de minister ook al concrete locaties, terreinen of cases op het oog heeft. Hij hoopt ook dat er wat middelen worden besteed aan park-and-ride-zones.

Het verbaast *Björn Rzoska* dat de extra 3,5 miljoen euro voor combimobiliteit enkel in een machtiging staan, in vastleggingskredieten en niet in betaalkredieten. Het is een grote prioriteit, dus hoe kan dat? Hoe zit het met de timing?

Annick De Ridder vindt de 3,5 miljoen euro uit het Vlaams Infrastructuurfonds een goede zaak voor de combimobiliteit, maar wil ook weten wat men daarmee van plan is. Er is al sprake geweest van park-and-rides, stelt het lid. Dat is inderdaad van belang voor Antwerpen, zeker voor de minderhinderprojecten, 'Slim naar Antwerpen' en andere projecten die op til zijn. Het kan tellen als flankerend beleid.

De *minister* legt uit dat de middelen voor combimobiliteit gaan over facturen die pas in het volgende jaar gegenereerd zullen worden. Concreter worden is moeilijk. De minister is al geruime tijd met de NMBS in gesprek om te zien of geconcentreerde inspanningen geen groter effect kunnen bewerkstelligen. Er is enige vertraging opgelopen. Aanvankelijk kreeg de minister een hele lijst van de NMBS met mogelijke parkeerplaatsen, maar dat is op de helling komen te staan.

Men is zelf met een lijst van locaties bezig die zullen worden voorzien, los van de NMBS.

In het kader van de middelen van het Pendelfonds wordt een plan uitgewerkt voor de 11 miljoen euro, die recent verworven zijn bij de begrotingsaanpassing. Voor 2016 is daarom slechts 1,5 miljoen euro opgenomen. Er wordt wel gefocust op iets grotere initiatieven, meer infrastructurele zaken. De minister wil niet in het verlengde van het Pendelfonds bijvoorbeeld subsidies voor elektrische fietsen uitwerken.

1.8. Waterwegen en havens

Het verheugt *Mathias De Clercq* dat het Seine-Scheldeproject een prioriteit blijft. Hij noemt het een project met een enorme economische impact en dat ook een groot milieuvoordeel genereert in de binnenvaart. Gent zou de eerste haven worden die men aandoet om dan verder te gaan, een Paris-Nord in het watertransport als het ware.

Het engagement van de Vlaamse Regering in het kader van de sluis van Terneuzen wordt expliciet bevestigd door minister Weyts, stelt *Mathias De Clercq*. Er is aan betaalzijde ongeveer 60 miljoen euro ingeschreven met het oog op de voorafbetaling aan Nederland. *Mathias De Clercq* acht het essentieel om de timing te respecteren en het engagement door te zetten. Hij twijfelt daar evenwel niet aan.

1.9. Beschikbaarheidsvergoedingen

Björn Rzoska stelt vast dat de minister een aantal beschikbaarheidsvergoedingen in een aantal pps-projecten naar beneden haalt in de begrotingscontrole. Daarvoor zou vooralsnog minder geld nodig zijn. Het is voor het lid moeilijk om na te gaan wat dat inhoudt voor wat betreft het totale volume van beschikbaarheidsvergoedingen. De toelichting stelt louter de daling vast en somt er een aantal op. De lijst lijkt niet volledig. De grote vraag luidt of ze nog binnen de begroting moeten worden gebracht of niet. Hebben de dalingen te maken met minder uitgaven voor pps-projecten of andere fasering enzovoort?

Als minister Weyts daar niet direct op antwoordt, herhaalt *Björn Rzoska* zijn vraag als volgt. Hij wil meer details over de vermindering van de beschikbaarheidsvergoedingen. De toelichting verschaft geen duidelijkheid. Er staat alleen dat het gaat om een vermindering bij de stelplaatsen, het Masterplan 2020 Antwerpen en LIVAN. Het is moeilijk in te schatten op basis waarvan de verminderingen zijn gebeurd: fasering, minder nood aan investeringen? Er zijn overigens nog een aantal pps-projecten bij De Lijn en binnen de bevoegdheid van de minister, die niet vermeld worden en waarvan het lid vermoedt dat er niets verandert.

De *minister* legt uit dat de aanpassing van de beschikbaarheidsvergoedingen van De Lijn 216.000 euro beslaat. Minister Weyts gaat ervan uit dat het een indexering is die niet was ingecalculeerd. Het gaat om een relatief klein bedrag, en hij wil het laten nakijken. De impact is zeer beperkt op de totale begroting. Elk contract heeft een prijsherzieningsformule (materiaal- en loonindexen) met betrekking tot de onderhoudscomponent in de beschikbaarheidsvergoeding. Globaal doen die herzieningen de inschattingen van de begrotingsopmaak 2016 licht dalen in de begrotingsaanpassing 2016. Het betreft dus geen (tragere) fasering van investeringen, maar wel goedkopere beschikbaarheidsvergoedingen voor de reeds opgeleverde projecten.

1.10. Masterplan 2020 en BAM

Wat de BAM betreft, vindt *Björn Rzoska* het vreemd dat wat werd aangekondigd als een besparing – de opsplitsing van het project in eerst vijf en dan vier aanbestedingen zou een besparing opleveren – nu plots in een meerkost blijkt te resulteren. Bij de werkingskosten komt er 275.000 euro bij, gemotiveerd onder meer door de noodzaak aan meer juridisch advies bij de splitsing van de opdrachten.

Het belangrijkste punt is wel de stijging van het budget bij de BAM met 4,7 miljoen euro om de resterende grondverwervingen voor de Oosterweelverbinding te realiseren tegen eind 2016. De intendant moet zoeken naar draagvlak bij de actiegroepen, zij het niet bij alle, maar wel bij de groepen die de minister genegen zijn. Ze kunnen hun plannen opbergen aangezien men nu al de resterende grondverwervingen wil doen. Dat betekent voor het lid dat de uitgestoken hand naar onder meer Ringland wordt teruggetrokken.

Voor de wegenbouwkundige werken bij de BAM is een minderuitgave ingeschreven van globaal 9,9 miljoen euro. Die kosten worden niet uitgesplitst. Er zijn tunnelelementen, het bouwdok enzovoort. Kan de minister er een meer specifiek overzicht van geven?

Annick De Ridder constateert dat met betrekking tot de Liefkenshoek 2,1 miljoen euro extra naar BAM gaat. De inkomsten van de Liefkenshoektunnel gaan in stijgende lijn. Is dat omdat er meer verkeer per rit betaalt? Of gaat het om een verhoging van de schaduwtoelating? Die staat ingeschreven voor 950.000 euro.

Er wordt inzake de 9,9 miljoen euro budgetdaling bij wegenbouw duidelijk een onderscheid gemaakt tussen aanbestedingswinst en een deel verschuivingen naar 2017. Er is ook sprake van aanbestedingswinst voor het Noorderlijnproject. Om hoeveel gaat die besparing? Welk aandeel van dat totaalbedrag van 9,9 miljoen euro maken die aanbestedingswinsten uit?

De bouwkosten voor de Oosterweelverbinding wil de regering buiten de begrotingsdoelstelling en het stabiliteitsprogramma houden. Is er op Europees niveau nog evolutie in die zaak?

Op de heel concrete vragen van *Björn Rzoska* en *Annick De Ridder* met betrekking tot de BAM antwoordt de *minister* liever schriftelijk omdat hij de correcte cijfers wil citeren. Uit de losse pols kan hij wel stellen dat er voor de voorbereidende werken een minderuitgave is van 5,3 miljoen euro. De aanbestedingswinst inzake het dossier Noordersingel kent hij niet exact en dat bezorgt hij schriftelijk (zie p. 17). De wijzigende timing heeft vooral de bedragen doen verschuiven, en met name voor de betaalkredieten. Met betrekking tot de tol bezorgt de minister de cijfers en antwoorden ook schriftelijk (zie p. 16).

Björn Rzoska benadrukt toch dat hij van de BAM heel graag een overzicht zou krijgen om te kunnen volgen wat er precies gebeurt.

1.11. Regionale luchthavens

Dirk de Kort ziet een aanpassing bij de personeelskredieten van de LEM's. Er bewoog heel wat bij de regionale luchthavens de voorbije periode, zeker met het uitvallen van Zaventem als gevolg van de tragische gebeurtenissen van 22 maart. Heeft dat een positieve dan wel negatieve impact op de begroting gehad?

Voor de LEM's en de LOM's ziet *Annick De Ridder* dat de bijdrage toeneemt met 44.000 euro. Gaat dat voor de LEM's om de vergoeding die wordt betaald? Is dat

een toename door het variabel deelpercentage op omzet? Kan men daaruit concluderen dat de omzet van de lokale luchthavens en met name die van Antwerpen stijgt? Het zou aantonen dat de LEM-LOM-operatie effectief werkt.

Wat betreft de LEM's en LOM's, kan de *minister* alvast stellen dat er voor de LEM's geen extra uitgaven zijn omdat er veel extra inkomsten komen van de bijkomende activiteiten. De contractuele bijpassing van de Vlaamse overheid aan de LEM's gaat in dalende lijn omdat de exploitatie verbetert en de omzet toeneemt. Dat zal zich volgens de minister ook vertalen naar de uiteindelijke betaling en de bedrijfsresultaten, specifiek van Egis in Deurne. De minister verwacht een positief effect en denkt dat er minder bijpassing nodig zal zijn. Hij weet niet of dat al verrekend is, maar dacht van niet.

1.12. Overdracht budget naar WSE

Dirk de Kort ziet dat er 16,5 miljoen euro wordt overgedragen van MOW naar de begrotingen van Werk en Wonen. Het lid gaat ervan uit dat het gaat om een eenmalige operatie, aangezien de tekst stelt dat het bedrag vanaf de begroting voor 2017 terugkomt. Is overwogen om die middelen en klaarblijkelijke overschotten binnen het eigen beleidsdomein aan te wenden, bijvoorbeeld voor de aanleg van bijkomende fietspaden?

Minister *Ben Weyts* expliciteert dat de 16,5 miljoen euro die bijgepast wordt bij het beleidsdomein WSE, een technische operatie is. Die middelen gaan zeker niet verloren, maar worden teruggegeven, verzekert de minister. Het gaat om middelen voor baggerwerken die niet nodig waren. Ze komen terug in de begroting 2017.

2. Schriftelijke antwoorden van de minister

Minister *Ben Weyts* geeft volgende schriftelijke antwoorden:

2.1. BAM

BAM is de moedervenootschap van TLH waarin Liefkenshoektunnel als actief zit. Gelet op stijgende omzet bij Liefkenshoektunnel door meer trafiek, en gelet op dalende financiële kosten, stijgen de retributies richting de moedermaatschappij BAM. De schaduwtoelofte blijft constant en wordt vanuit het VIF aan TLH betaald.

Gelet op de competitieve markt en de prijsevoluties voor grondstoffen wereldwijd, is het verschil tussen de conservatief geraamde aanbestedingsprijs en de gegunde opdrachtnemer ongeveer 15%. Dat is de aanbestedingswinst die gespreid is in de loop van de uit te voeren voorbereidende werken.

Betreffende de opdeling van de werken zit de winst in coherente percelen die qua volume en complexiteit een betere marktwerking zullen veroorzaken, in plaats van het hele project in één opdracht te steken. De vertaling van deze complexe opdrachten in bestekken doet uiteraard de behoefte ontstaan aan extra ondersteuning en juridische begeleiding, ongeacht de aanbestedingswijze. Dat is een moeilijke materie die kwaliteitsvol aangepakt en opgevolgd moet worden.

De realisatie van de derde Scheldekruising met tunnels (Oosterweelverbinding) is inderdaad in volle voorbereiding. De verwerving van alle benodigde percelen in 2016 is noodzakelijk om de werken te kunnen starten. Dat heeft geen enkel effect op Ringland, omdat Ringland geen nieuwe Scheldekruising betreft. De uitvoering van de overkapping van deze zuidelijke R1 zal ook het nodige ruimtebeslag kennen, en zal dus ook aanleiding geven tot onteigeningen.

Het verlaagde bedrag van 9,9 miljoen euro voor wegenbouwkundige werken is het gevolg van zowel de vertraging in de start der voorbereidende werken aan Schijnpoort en Noordersingel met drie maanden als van een conjunctuurgebonden aanbestedingswinst van ongeveer 15% van die voorbereidende werken tegenover de initiële raming. Concreet zullen de vertraging en de aanbestedingswinst een verbetering van het ESR-vorderingensaldo betekenen van 15.813.000 euro tegenover het geraamde budget in de begrotingsopmaak 2016. Daarentegen zullen de studie- en ontwerpkosten voor flankerende maatregelen, zoals park-and-rides, reeds een versnelde doorstart krijgen in 2016. Ook wordt er geraamd dat er voor het bouwdok een versnelling is in uitgaven voor 5.547.000 euro.

2.2. Beschikbaarheidsvergoedingen De Lijn

De aanpassing van de beschikbaarheidsvergoedingen van De Lijn beslaat 216.000 euro. Elk contract voorziet in een prijsherzieningsformule (materiaal- en loonindexen) voor de onderhoudscomponent in de beschikbaarheidsvergoeding. Globaal doen die herzieningen de inschattingen van de begrotingsopmaak 2016 licht dalen in de begrotingsaanpassing. Het betreft dus geen (tragere) fasering van investeringen, maar wel goedkopere beschikbaarheidsvergoedingen voor de reeds opgeleverde projecten.

2.3. Geactualiseerd investeringsprogramma De Lijn

Minister Ben Weyts verzekert Joris Vandenbroucke dat men in geen geval van plan is om te treuzelen met het geactualiseerd investeringsprogramma van De Lijn, maar dat het wel vaker voorvalt dat eerst de begroting wordt goedgekeurd en pas later het investeringsplan wordt gefinaliseerd. Het investeringsprogramma moet natuurlijk ook eerst door de raad van bestuur van De Lijn worden goedgekeurd.

2.4. Verkeersveiligheidsfonds

Het betreft een begrotingsfonds, wat maakt dat de middelen over de jaren heen inzetbaar zijn en dus niet verloren gaan. De beschikbare middelen zullen gekoppeld worden aan het Verkeersveiligheidsplan dat evenzeer een budgettair onderdeel omvat. Zoals gesteld wordt dat plan voorgesteld aan de commissie op 23 juni 2016.

Dat er minder uitgaven verwacht worden in 2016 heeft vooral te maken met het gegeven dat pas als de ondergrens van 148 miljoen euro bereikt is (middelen die naar de algemene middelen gaan), de overige inkomsten naar het fonds vloeien. Dat maakt dat er pas laat op het jaar engagementen aangegaan kunnen worden. Hier werd bij de begrotingsopmaak 2016 verkeerdelijk ervan uitgegaan dat er via maandelijkse afrekening door Financiën en Begroting reeds een voorschot op die overschrijding kon overgemaakt worden, zodat er sneller middelen in het fonds zouden instromen. Die werking van maandelijkse afrekening werd door Financiën en Begroting bij de begrotingsaanpassing echter niet gevolgd, wat leidde tot een herschatting van de uitgavenzijde.

Voorzitter *Lies Jans* vraagt of er na de schriftelijke antwoorden van de minister nog vragen zijn bij de leden. Dat blijkt niet zo te zijn.

III. 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 2016 (bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van minister Weyts) worden bij indicatieve stemming aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

Lies JANS,
voorzitter

Joris VANDENBROUCKE
Annick DE RIDDER,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
CEF	Connecting Europe Facilities
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
DS	De Scheepvaart
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven
FIA	Fonds voor Voorziening en van Openbaar Nut voor de Inspectie van Automobielen
ICT	informatie- en communicatietechnologie
LEM	luchthavenexploitatiemaatschappij
LIVAN	Lijninvest Antwerpen
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
pps	publiek-private samenwerking
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TLH	Tunnel Liefkenshoek
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds
VFLD	Vlaams Fonds voor Lastendelging
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal
WSE	Werk en Sociale Economie