



Vlaams
Parlement

ingediend op **19** (2016-2017) – Nr. 3-I
1 juni 2017 (2016-2017)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Björn Rzoska en 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 2017

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceysens, 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;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

- 19** (2016-2017) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
 - Nr. 2: Amendement
 - Nr. 3-A t.e.m. 3-H: Verslagen aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
- 18** (2016-2017) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- 12** (2016-2017) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
 - Nr. 2: Verslag van de hoorzitting
- 17** (2016-2017) – Nr. 1: Algemene toelichting
 - Nr. 2: Toelichtingen per programma
- 20** (2016-2017) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

1. Toelichting door minister Ben Weyts	4
1.1. Toename beleidskredieten.....	4
1.2. Belangrijkste wijzigingen	4
1.3. Belangrijkste wijzigingen VVM-De Lijn	6
2. Bespreking	8
2.1. Opmerkingen van commissieleden	8
2.2. Antwoorden van minister Ben Weyts	9
3. Indicatieve stemming	10
Gebruikte afkortingen	11

Bijlage: zie [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 18 mei 2017 het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2017. De bespreking had betrekking op de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn.

De minister toonde bij zijn toelichting een presentatie, die als bijlage is opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door minister Ben Weyts

1.1. Toename beleidskredieten

Ben Weyts herinnert bij het begin van zijn toelichting aan de toename van de beleids- en betaalkredieten in de begrotingsopmaak. Hij heeft het heuglijke nieuws dat daar in de voorliggende aanpassing nog 102 miljoen euro bij komt. Dat komt voor alle duidelijkheid bovenop de reeds bij de begrotingsopmaak 2017 vastgelegde stijging met 407 miljoen euro. De totale stijging bij de beleidskredieten bedraagt 509 miljoen euro, van 3,153 miljard euro in 2016 naar 3,662 miljard euro in 2017.

In de begrotingsaanpassing 2017 wordt ook een correctie toegepast op de betaalkredieten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, omdat een aantal facturen voor de investeringen op Antwerpen Linkeroever in het kader van de Oosterweelverbinding pas in 2018 betaald hoeven te worden.

Daarop toont hij een dia met een overzicht van de aanpassingen in de beleidskredieten bij de verschillende MOW-entiteiten (zie bijlage, dia 3). Voor het Departement MOW merkt men een sprong van 313 miljoen euro in 2016 naar 380 miljoen euro in de aanvankelijke begroting 2017, terwijl in de voorliggende aanpassing de kaap van 400 miljoen euro wordt gerond. Een gelijkaardige doch beperktere stijging is te zien bij AWV. Het VIF springt van ruim 620 miljoen euro in 2016, over 747 miljoen euro in de aanvankelijke begroting 2017 naar bijna 754 miljoen euro nu. Soortgelijke evoluties doen zich voor bij de DAB's Loodswezen en Vloot. Waterwegen en Zeekanaal gaat van 283 miljoen euro in 2016 naar 303 miljoen euro in 2017. De Vlaamse Waterweg, de opvolger van De Scheepvaart, stijgt zeer sterk van 131 naar 154 miljoen euro. De Lijn gaat van 1,16 miljard euro in 2016, over 1,2 miljard euro bij de begrotingsopmaak 2017 naar vrijwel 1,3 miljard euro.

De totale stijging van het beleidsdomein MOW gaat van 3,1 miljard euro in 2016 naar 3,66 miljard euro aan beleidskredieten in de begrotingsaanpassing.

1.2. Belangrijkste wijzigingen

1.2.1. Kilometerheffing

De eerste wijziging die de minister apart bespreekt, is de kilometerheffing, waarvan de cijfers vervat zitten in de begrotingslijn van het departement. Bij de initiële begroting werd reeds 70 miljoen euro extra ingeschreven op het investeringskrediet van AWV binnen het VIF voor het verbeteren van het hoofdwegennet (waarop de kilometerheffing van toepassing is). In het kader van de begrotingsaanpassing 2017 is beslist om, zoals beloofd, ook de resterende buffer van 30 miljoen euro toe te wijzen aan het investeringskrediet van AWV binnen het VIF. Daarmee is reeds rekening gehouden in het goedgekeurde investeringsprogramma.

Uitvoering gevend aan een opmerking van het Rekenhof heeft de minister de uitgavenprovisie die gekoppeld is aan de kilometerheffing binnen het beleidsdomein MOW ingeschreven. De provisie bedraagt bij de begrotingsaanpassing 59 miljoen euro, wat neerkomt op een stijging met 4,8 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2017. Dat heeft te maken met de hogere inkomsten die men verwacht. Van de opbrengsten gaat 40 miljoen euro naar flankerende maatregelen binnen de transportsector. De overige 19 miljoen euro komen bovenop de investeringen in weginfrastructuur voor een bedrag van 100 miljoen euro dat jaarlijks gegarandeerd wordt los van de opbrengsten van de heffing.

1.2.2. Verkeersveiligheidsfonds

Ook de beleidskredieten van het Verkeersveiligheidsfonds zitten binnen de begrotingslijn van het departement. Zij stijgen met 6,5 miljoen euro bij de begrotingsaanpassing 2017. De verklaring is tweeërlei. De ontvangsten uit de verkeersboetes, die veiligheidshalve lager waren geschat, zullen volgens de federale overheid minstens op hetzelfde niveau zitten als vorig jaar. En de afdrachten van de keuringsinstellingen (25 cent per prestatie), die vroeger aan het FIA toekwamen, worden nu rechtstreeks toegewezen aan het Verkeersveiligheidsfonds.

Die extra beleidskredieten worden ingezet voor het digitaliseren van de flitspalen en de uitbreiding van de trajectcontroles, naast andere maatregelen. Hij herinnert eraan dat het fonds wordt gestijfd door de keuringsinstellingen, door de gefaseerde toewijzing van de reserves van FIA en door de inkomsten die worden gehaald uit verkeersboetes bovenop het bedrag van 143 miljoen euro dat in het kader van de zesde staatshervorming is toegewezen.

1.2.3. Energieparameter Maritieme Toegang

De toepassing van de parameter voor de dieselprijs leidt bij de begrotingsaanpassing 2017 tot een toename van het krediet voor onderhouds- en baggerwerken voor de maritieme toegang met 5,3 miljoen euro.

1.2.4. Loodswezen

Ten gevolge van de herijking van de Bunker Adjustment Fee, de tariefverhoging en de aanrekening van een tweede loods met ingang van 1 augustus 2016 op een bepaald traject, daalt het exploitatietekort van de DAB Loodswezen en kan de toelage aan de DAB Loodswezen met 4 miljoen euro verlaagd worden.

Tevens dalen de terugbetalingen aan het Nederlands Loodswezen ter dekking van het exploitatietekort van het Nederlands Loodswezen met 2,9 miljoen euro. Wat de onderlinge kostenverrekening tussen de DAB Loodswezen en het Nederlands Loodswezen betreft, wordt bij de begrotingsaanpassing 2017 afgesproken dat die vanaf 2017 gefinancierd worden vanuit de DAB Loodswezen en niet langer uit de algemene begroting. De middelen daarvoor, 1 miljoen euro, worden mee overgedragen naar DAB Loodswezen.

1.2.5. Storm Dieter

Er wordt eenmalig in 7 miljoen euro aan meer middelen voorzien voor het uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan de zeekering na de storm Dieter in januari. De resterende 10 miljoen euro wordt gefinancierd met een herschikking van de middelen.

1.2.6. FFEU

Wat het FFEU betreft, zijn voor het project Driefonteinenbrug te Sint-Pieters-Leeuw en aansluitende wegen op het Kanaal naar Charleroi in 2016 extra middelen ingeschreven. Die kredieten konden tijdens het afgelopen jaar niet aangewend worden ingevolge de complexiteit van het voorbereidende studiewerk en het daaruit volgende uitstel van de aanbesteding. De investeringsmachtiging van 7 miljoen euro wordt daarom overgedragen naar 2017.

Ook het beleidskrediet van 10 miljoen euro dat in 2016 werd toegewezen voor de vernieuwing van de Theunisbrug over het Albertkanaal wordt met een begrotingsruiter overgedragen naar 2017.

1.2.7. Fusie De Vlaamse Waterweg

Wat de fusie De Vlaamse Waterweg betreft, resulteert de overdracht vanaf 2017 van de ondersteunende diensten, een tachtigtal personeelsleden van Waterwegen en Zeekanaal NV naar De Vlaamse Waterweg nv bij de begrotingsaanpassing 2017 in de overdracht van 5,4 miljoen euro naar de toelage van De Vlaamse Waterweg nv. Zij vormt een voorafname op de fusie.

1.2.8. BAM

Daarop gaat de minister in op de BAM. In totaal is bij de begrotingsaanpassing 33,7 miljoen euro opgenomen voor de hoofdwerven tegenover de 80,2 miljoen euro waarin voorzien was bij de begrotingsopmaak. Daarvan is 26,3 miljoen euro vrijgemaakt voor Oosterweel-Linkeroever en 7,4 miljoen euro voor de werken die betrekking hebben op de segmenten van de Scheldetunnel-R1-Kanaalzone-Oosterweelknoop. Aangezien de werken in het vierde kwartaal van 2017 zullen starten, zal de budgettaire impact voor 2017 beperkter zijn dan initieel ingeschat. De uitgaven met betrekking tot de hoofdwerven worden buiten de begrotingsnormering gehouden. Reeds opgestarte projecten zoals IJzerlaan, Groot Schijn en de verplaatsing van diverse nutsleidingen zullen voortgezet worden.

1.2.9. Rollend Fonds R1

Vervolgens bespreekt hij het Rollend Fonds R1, wat hij het 'overkappingsfonds' noemt. In het kader van het toekomstverbond met de actiegroepen over Oosterweel is afgesproken een fonds te creëren met de onbenutte kredieten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Dat fonds kan worden aangewend in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de ring om Antwerpen. Daartoe wordt een nieuw begrotingsartikel gecreëerd en wordt in de nodige decreetsbepalingen voorzien om de werkwijze mogelijk te maken. Alles wat erin komt, hoeft niet volgens het principe van de annaliteit van de begroting uitgegeven te worden.

1.3. Belangrijkste wijzigingen VVM-De Lijn

De beleidskredieten van De Lijn nemen in het kader van de begrotingsaanpassing 2017 toe met 95,4 miljoen euro. De belangrijkste verklaringen voor deze sterke stijging zijn de volgende.

1.3.1. Parameters

Het actualiseren van de parameters in de mechanismen voor leerlingenvervoer, elektrische energie, brandstoffen en exploitanten zorgt voor een toename van de uitgaven met 14,9 miljoen euro. De gestegen brandstofprijs is de hoofdverantwoordelijke.

1.3.2. *Fondsen*

Het beleidskrediet voor investeringen in de stationsomgevingen in Mechelen, Oostende en Gent-Sint-Pieters, wordt in 2017 eenmalig aangevuld vanuit de begrotingsruiter Fonds Stationsomgevingen met 13,5 miljoen euro. Dat is een daling met 4,1 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2017.

Het beleidskrediet met betrekking tot investeringen in het kader van het Masterplan Antwerpen, meer bepaald het project koppelen van Hermelijntrams, wordt in 2017 eenmalig aangevuld vanuit de begrotingsruiter Fonds Masterplan Antwerpen met 16,2 miljoen euro. Dat komt neer op een toename met 0,8 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2017.

Ten slotte wordt er in het kader van de begrotingsaanpassing 2017 in een nieuwe begrotingsruiter voorzien voor de aankoop van trams. Op deze begrotingsruiter wordt bij de begrotingsaanpassing 36,3 miljoen euro ingeschreven, waarbij de minister verwijst naar de perikelen bij de toewijzing van het contract. Daarnaast wordt in het kader van de aankoop van deze trams ook de investeringsmachtiging van De Lijn verhoogd met 20 miljoen euro, om het volledige budget van afgelopen jaar, ten belope van 56,3 miljoen euro voor nieuwe trams, te kunnen recupereren in 2017. Dat zijn de belangrijkste eenmalige middelen waarnaar de minister in het begin van zijn toelichting verwees.

1.3.3. *Klimaatfonds*

Voorts wordt de investeringsmachtiging van De Lijn dit jaar alvast met 12,5 miljoen euro verhoogd bij de toewijzing van de middelen uit het Klimaatfonds. Het betreft een eerste schijf van de 22 miljoen euro voor de versnelde vergroening van de bussen van De Lijn. De rest zal voor 2018 zijn.

1.3.4. *Stad Antwerpen*

De middelen die in 2017 vrijkomen door het wegvallen van de betaling door AWW van de beschikbaarheidsvergoeding voor Brabo 1 aan de stad Antwerpen, die prefinanciert, worden voor 8,6 miljoen euro aangewend voor investeringsprojecten van De Lijn in de stad Antwerpen.

1.3.5. *Eigen ontvangsten*

De eigen ontvangsten van De Lijn stijgen met 5,8 miljoen euro als gevolg van de tariefverhogingen. Hoewel zij in principe in de eerste plaats naar investeringen in infrastructuur gaan, wordt een deel dit keer ook toegewezen aan exploitatie, meer bepaald de bijkomende exploitatiekosten van het project Brabo 2, het opvangen van de door indexering oplopende contracten met exploitanten, de vergrijzingskosten van het personeel, en andere exploitatie-uitgaven.

1.3.6. *Investerings*

De totale beleidskredieten voor investeringen door De Lijn lopen op van 172 miljoen euro in 2015 tot 294 miljoen euro in 2017. Die stijging moet men zien tegenover de daling van de belastingdotatie, merkt de minister op. Daardoor kan extra worden geïnvesteerd in openbaar vervoer.

2. Bespreking

2.1. Opmerkingen van commissieleden

Joris Vandenbroucke is opgevallen dat de beleidskredieten van de minister andermaal in positieve zin uit de begroting springen. Volgens hem staat ergens een fout in de begrotingsdocumenten: in de toelichting op pagina 20 is sprake van een toename van de investeringsmachtiging van De Lijn met 183 miljoen euro, terwijl in de tabel op pagina 74 het bedrag van 163 miljoen euro staat.

Hoe komt de minister aan het bedrag van 95 miljoen euro extra beleidskredieten voor De Lijn? Het lid vraagt ook een stand van zaken over de impact van de taxshift op De Lijn in het kader van het politieke akkoord dat de minderuitgaven in de vervoermaatschappij zouden geïnvesteerd worden. Is zoals vorig jaar een indicatief meerjarig investeringsprogramma beschikbaar? Wordt dat voor 2017 nog aangepast aan wat voorligt?

Heeft de minister het sinds januari 2014 aanslepende debat over de afrekening van de verkeersboetes, zoals aangekondigd, aan het Overlegcomité voorgelegd? Wordt nog steeds gewerkt met een voorlopig systeem van doorstorting? Heeft hij een indicatie van de betalingsachterstand van de federale overheid? Heeft het probleem impact op het verkeersveiligheidsbeleid?

Betekent het Rollend Fonds R1 dat de minister niet langer gevat wordt door het principe dat niet gebruikte beleidskredieten teruggestort worden in de algemene middelen en dat zij dus niet meer herverdeeld hoeven te worden over de omweg van het FFEU?

Begrijpt hij goed dat de raming van de opbrengst van de kilometerheffing, waarvan hij de bijstelling naar boven goed nieuws noemt, voor een deel op de provisie blijft staan en dus niet meteen naar het VIF gaat? Wat gebeurt er met het bedrag van 19 miljoen euro? Op basis waarvan is die bijstelling gebeurd, terwijl het Rekenhof voor voorzichtigheid pleit? Tot welke analyse kwam het Regionaal Ambtelijk Coördinatieplatform?

Björn Rzoska vraagt of de vermindering bij de stationsomgevingen betekent dat de projecten vertraging oplopen. Wat bedoelt de minister concreet op pagina 64 met "Globaal dalen de voorziene vereffeningen op investeringskredieten met 1,637 miljoen euro."? Dat zowel vastleggings- als betaalkredieten van het departement stijgen, noemt het lid een goede zaak. Merkwaardig is wel dat het vrijwel altijd over betaalkredieten gaat behalve op de eerste lijn, waar het gaat over vastleggingskredieten. Waarom worden beide gemengd in één tabel?

Waarom wordt het budget voor verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid voor de tweede keer in negatieve zin bijgesteld? Waarnaar gaat het extra bedrag van 2,3 miljoen euro voor de ondersteuning van woon-werkverkeer?

Wat de kilometerheffing betreft, sluit hij zich aan bij het pleidooi van het Rekenhof tot voorzichtigheid. Spant de verhoging de kar niet voor het paard, in plaats van de monitoring af te wachten? Naar welke, concrete projecten gaat ongeveer 5 miljoen euro in het kader van het verkeersveiligheidsplan? Waarom worden in het Pendelfonds telkens opnieuw middelen overgedragen naar het volgende jaar? Ligt dat aan de engere focus?

Over het Rollend Fonds R1 heeft hij dezelfde vraag als zijn collega: gaan de middelen, die natuurlijk nog niet bekend zijn, exclusief naar projecten rond Antwerpen zoals misschien ooit de overkapping van de ring?

Marino Keulen hoopt dat de inzet van acht wegininspecteurs die extra worden ingezet om het opgelegde aantal technische controles te bereiken, een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid en meer garanties biedt op gelijke behandeling van alle, binnenlandse en buitenlandse, verkeersdeelnemers, ook vrachtwagens en bussen, waarvan er veel mankementen vertonen.

Ook *Dirk de Kort* las de aansporing van het Rekenhof tot voorzichtigheid bij de raming van de inkomsten uit de kilometerheffing. Waarop baseert de minister zich om de inkomsten toch op te trekken? Behoort de uitbreiding van mobiele trajectcontrole tot de andere maatregelen in het kader van verkeersveiligheid? Vervolgens informeert hij naar de toekomstige werking van het Rollend Fonds R1 en vraagt hij toelichting bij de spelregels ervan.

De toelichting verschaft volgens het Rekenhof geen duidelijkheid over het voor 2017 geplande investeringsbeleid van De Lijn, waardoor de dotatie onvoldoende onderbouwd is. Kan de minister meer uitleg geven waar de investeringsmiddelen naartoe gaan? Tot slot worden de inkomsten uit BIV en verkeersbelasting respectievelijk naar beneden en naar boven bijgesteld, maar dit wordt, andermaal volgens het Rekenhof, onvoldoende toegelicht. Mag het lid uit de genoemde daling, die tegenover de toename van het wagenpark staat, afleiden dat de minister rekent op vergroening? Is een aanpassing van BIV nodig om meer sturend te werken?

Annick De Ridder noemt op haar beurt het gestegen budget goed nieuws en de keuzes van de minister logisch. Is er al meer duidelijkheid over de toewijzing van het bijkomende bedrag van 19 miljoen euro aan het hoofdwegennet? Ook de 40 miljoen euro voor flankerende maatregelen beschouwt haar fractie als cruciaal. Zij onderstreept dat het Rollend Fonds R1 de eerste stap is in de concrete uitvoering van het Toekomstverbond, wat bewijst dat er wel degelijk werk wordt van gemaakt. De inzet van de beschikbaarheidsvergoedingen voor projecten van De Lijn in Antwerpen, juicht ze toe. Tot slot vindt ze de tabel belangrijk waarin voor het eerst alle aspecten van de investeringen worden opgenomen, en die mooi wordt afgesloten met een stijging van 294 miljoen euro (zie bijlage, laatste dia).

2.2. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* belooft de gesignaleerde materiële fout te onderzoeken. Het bedrag van 95 miljoen euro is de optelsom van 15 miljoen euro parameters, 56 miljoen euro trams, 12,5 miljoen euro Klimaatfonds, 8 miljoen euro beschikbaarheidsvergoedingen en 5,8 miljoen euro meerontvangsten.

Voorts is hij nog altijd bezig op federaal niveau de middelen uit de taxshift binnen te halen. Minister *Maggie De Block* moet immers haar zegen nog geven, hoewel de TEC er al wel van geniet. Volgens hem gaat het om een bedrag van 18 miljoen euro, dat De Lijn zonder erkenning zou mislopen, en de minister blijft ijveren voor die middelen. Waarom het indicatieve meerjarige investeringsprogramma deze keer nog niet is bezorgd aan de commissie, laat hij bekijken. Hij belooft het te bezorgen.

Wat de relatie met het FFEU betreft, merkt hij op dat de bijdrage van MOW vanzelf klein was, omdat het departement vooral werkt met investeringsmiddelen, terwijl het fonds net dient om beleidskredieten om te zetten in investeringen. Daarom kreeg hij de extra middelen van het Rollend Fonds R1 toegezegd.

Voor het Verkeersveiligheidsfonds wordt nog steeds uitgegaan van meer inkomsten, al zijn die bijgesteld van 156 miljoen euro naar 161 miljoen euro. Daarop houdt de regering het, in afwachting van een akkoord over de verdeling

van de boete-inkomsten. Zelf noemt hij zijn inschatting voorzichtig. De bijstelling is het gevolg van de vaststelling dat in tegenstelling tot de verwachtingen de terreurdreiging geen politiecapaciteit heeft weggenomen van het verkeer.

De inkomsten uit de kilometerheffing gaan naar weginfrastructuur. Het VIF heeft als voordeel dat men erbinnen kan schuiven zonder begrotingsaanpassing. Het Rekenhof merkte zelf op in zijn advies dat het Rollend Fonds R1 geen impact heeft op het FFEU.

De extra inkomsten voor het Verkeersveiligheidsfonds wil hij spenderen aan het verkeersveiligheidsplan en infrastructuurmaatregelen. Zo wil hij extra geld toekennen aan het budget voor de bottom-upvoorstellen van de provinciale commissies verkeersveiligheid, dat thans beperkt is tot ongeveer 7 miljoen euro. Daarnaast komt er een extra impuls in de top-downinvesteringen op basis van de lijst en van de aanpak van 300 tot 350 kruispunten op jaarbasis.

De middelen uit de kilometerheffing zijn verhoogd door de extrapolatie van de inkomsten van vorig jaar (met slechts inkomsten vanaf april) tot een volledig jaar 2017, aangevuld met een indexering en een volumeaan groei van 1,4%. Hij verzekert dat de bijkomende weginspecteurs inderdaad de al lang door de administratie gevraagde zijn, in het bijzonder voor meer controles van vrachtwagens.

Hij bevestigt dat het Verkeersveiligheidsfonds ook wordt ingezet voor mobiele trajectcontrole. Voor de vraag over BIV verwijst hij naar Vlaams minister Bart Tommelein.

Joris Vandenbroucke wil nog weten welke middelen in het Rollend Fonds R1 terecht komen als het departement van de minister vooral investeringsmiddelen beheert. Gaat het alleen om niet gebruikte beleidskredieten en dus een klein bedrag? Hoe hoopvol is het signaal van het fonds?

Ben Weyts legt uit dat de inkomsten niet-aangewende investeringsmiddelen van MOW zijn. Het bedrag varieert elk jaar, wat geen probleem is, aangezien er geen recurrente uitgaven mee moeten gedekt worden. Het is veeleer een spaarpot. De minister van Begroting noemde een bedrag van 50 miljoen euro maar verwacht een toename omdat ook de investeringsmiddelen van MOW gevoelig gestegen zijn. Hij waardeert dat hij mag vaststellen dat geen investeringsmiddelen voor MOW verloren gaan.

3. Indicatieve stemming

Het aan de commissie toegewezen gedeelte van het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2017 (bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van minister Ben Weyts) wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 10 stemmen tegen 2.

Lies JANS,
voorzitter

Björn RZOSKA
Dirk DE KORT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BIV	belasting op de inverkeerstelling
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven
FIA	Fonds voor de Inspectie van Automobielen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
TEC	Transport en Commun
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn