

Beantwoording vragen BA2020 – C-OPE – 28 mei 2020

1. VVM De Lijn

Groen: vraag 2

Aanvullend over de Lijn: de BA2020 gaat ervan uit dat de eigen ontvangsten van De Lijn stijgen met 1,57 miljoen door de tariefverhoging tot 233 miljoen. Op welke manier zal de Coronacrisis impact hebben op de investeringsplannen van De Lijn? Zullen er investeringen worden uitgesteld? Op welke manier zullen die keuzes gemaakt worden? Bijvoorbeeld het gecommuniceerde uitstel van de trambussen in Kortrijk? Wordt er een of andere compensatie voor De Lijn voorzien om de terugval in de eigen ontvangsten te compenseren?

De investeringen van De Lijn, zoals voorzien in het GIP, worden gefinancierd met de investeringstoelage van de Vlaamse Overheid. Deze zullen niet uitgesteld worden omwille van de Coronacrisis.

De eigen ontvangsten worden ingezet voor operationele uitgaven. Om de impact van deze tegenvallende ontvangsten te mitigeren wordt momenteel onderzocht of er beroep kan worden gedaan op het Corona noodfonds of op een andere wijze kan gecompenseerd worden. We moeten goed weten dat enerzijds De Lijn een geconsolideerde instelling is en anderzijds dat we als Vlaamse Regering De Lijn verplicht hebben om hun aanbod te blijven garanderen.

CD&V: vraag 8 en 9

De Lijn – De meest significante bewegingen daarbij zijn de opname vanuit de SWT-provisie (+7,3 miljoen euro), een aanwending van de begrotingsruiter voor toegankelijkheid en reizigersinformatie (+2 miljoen euro), de toename van de eigen ontvangsten (+1,6 miljoen euro, zie ook toelichting ESR-ontvangsten), een herverdeling vanuit het VIF (+44,7 miljoen euro) voor investeringen (o.a. Spartacus), veiligheid en techniek en de vergroening van de bussen.

Hoeveel van de 44,7 miljoen euro zijn voor investeringen en welke voor het vergroenen van de vloot? Wat wordt onder dit laatste begrepen?

40,7 miljoen van de 44,7 miljoen euro bijkomende kredieten zijn voor de investeringstoelage. De overige 4 miljoen wordt gebruikt voor investeringen in veiligheid en techniek, dewelke via de werkingstoelage wordt toegekend. Dankzij deze bijkomende middelen, kunnen de investeringen in de vergroening van de vloot worden opgetrokken van 15,9 miljoen tot 32,4 miljoen euro (+16,5 miljoen).

Daarbovenop zal er via een herverdeling buiten begrotingsronde 5 miljoen Klimaatmiddelen worden voorzien voor de vergroening van bussen, zodat de extra inspanning voor de vergroening 21,5 miljoen euro bedraagt, tot 37,4 miljoen euro.

CD&V: vraag 12

Tramlijn 7 Gent – De Minister liet begin mei in de pers weten dat in 2021 de Vlaamse regering een bouwaanvraag zal indienen bij de Stad Gent en een omgevingsvergunning zal aanvragen. “De begrotingscontrole van de Vlaamse regering is achter de rug en er kunnen stappen vooruit gezet worden. Er wordt gestart met zaken die rechtstreeks moeten leiden tot de schop in de grond.” Hoeveel middelen worden er dit jaar voorzien voor de uitbouw van tramlijn 7 en waar vinden we die middelen terug in de begrotingsaanpassing 2020? De totale kostprijs wordt geschat op 80 miljoen euro. Hoe wordt dit ingeschreven in de begroting? Is daar dit jaar al iets over ingeschreven in de begroting?

Voor studies Pegasus Gent werden er 500 000 euro aan extra middelen voorzien in 2020. Deze zullen in 2020 voornamelijk aangewend worden voor de studie van lijn 4.

Met betrekking tot lijn 7 moet – na het vele studiewerk in de vorige legislatuur – nu nog de stedenbouwkundige studie opgestart worden. Deze staat gepland voor 2021. De middelen voor de uiteindelijke uitvoering van de werken werden nog niet begroot.

Voor tramlijn 7 bestaat er een raming uit 2016 voor in totaal 108 miljoen euro, waarvan door de Vlaamse Overheid (AWV en De Lijn) 80 miljoen euro moest gedragen worden. De resterende 28 miljoen euro werd in dit model gedragen door respectievelijk FARYS (18 miljoen euro) en de Stad Gent (10 miljoen euro).

Open Vld: vraag 1

Er worden bijkomende middelen voorzien voor de vergroening van het wagenpark van De Lijn. Hoe kaderen deze bijkomende middelen binnen de doelstelling uit het regeerakkoord om tegen 2025 de stadskernen emissievrij te bedienen?

De aankopen van elektrisch hybride bussen in 2020 kadert in de vervanging van oude Euro II-bussen. Deze bussen moeten niet enkel omwille van milieuredenen worden vervangen, maar ook omwille van de ouderdom van deze bussen (geen wisselstukken meer, oplopende herstellingskosten, lagere beschikbaarheid). In 2019 werd een contract afgesloten om gedurende meerder jaren – in overbrugging tot aan de realisatie van het contract voor de elektrische bussystemen – elektrisch hybride bussen te kunnen bestellen om in functie van de beschikbare middelen verder Euro III-bussen te kunnen vervangen. De instroom van deze bussen interfereert niet met de elektrificatie van de busvloot

Open Vld: vraag 2

Er wordt 6 miljoen bijkomend voorzien voor de veiligheid van de (Antwerpse) premetrostations. Worden hiermee investeringen in de bestrijding van criminaliteit (camera's) of eerder ter bestrijding van ongevallen mee bedoeld? Kan dit worden toegelicht?

N-VA: vraag 2

MB0-1MEH2ED-WT – BIJKOMEND EXPLOITATIEBUDGET VVM DE LIJN

Er wordt 2.000.000 euro VAK/VEK gecompenseerd naar de werkingstoelage van De Lijn (artikel MB0-1MEH2EY-IS). Het betreft extra middelen voor het exploitatiebudget van VVM De Lijn die bij BO2020 werden toegekend in het kader van veiligheid.

Is er reeds duidelijkheid waar deze middelen concreet zullen voor worden ingezet?

Sp.a: vraag 2

MB0-1MEH2ED-WT – BIJKOMEND EXPLOITATIEBUDGET VVM DE LIJN

Er wordt 2.000.000 euro VAK/VEK gecompenseerd naar de werkingstoelage van De Lijn (artikel MB0-1MEH2EY-IS). Het betreft extra middelen voor het exploitatiebudget van VVM De Lijn die bij BO2020 werden toegekend in het kader van veiligheid.

Vraag: Kan de minister verduidelijken waar deze extra middelen precies voor zullen gebruikt worden?

Er wordt in totaal 6 miljoen bijkomend voorzien voor veiligheidskosten en voor techniek. Voor het luik veiligheid worden de middelen inderdaad voorzien voor de premetrostations.

In de afgelopen jaren zijn in Antwerpen een aantal nieuwe premetrostations in gebruik genomen zonder dat het effectief van de premetrotoezichters daaraan is aangepast. Bovendien ging op 8 december 2019 het vernieuwde premetrostation Opera in exploitatie en dat (kruis)station is in zijn nieuwe vorm een stuk complexer dan de oude versie. In functie van het borgen van de sociale en functionele veiligheid in de premetrostations moet het aantal premetrotoezichters worden opgetrokken. Voor 2020 wordt een uitbreiding met 9 premetrotoezichters voorzien (3*3).

Uit statusanalyse blijkt dat de traminfrastructuur in Antwerpen op heel wat plaatsen acuut aan vernieuwing toe is. Qua investeringen is hiervoor een meerjarenprogramma opgesteld, waarvan de uitvoering door de vorige regering principieel is toegezegd. Dit vertaalt zich in grote mate in een Capex-behoefte. Daarmee gaan echter ook Opex-kosten gepaard die zich situeren op het vlak van projectmanagement, werftoezicht.

Daarnaast heeft de politie aan De Lijn opgelegd om zelf ook mee in te staan voor de handhaving van de goede orde rond spoor- en busstation Brussel-Noord. Voor 2020 zal – in de vorm van de factuur voor het voorzien van externe bewakingsagenten – een bijkomende kost vertegenwoordigen.

Tot slot heeft de Veiligheidsmonitor – die de laatste jaren sterk is uitgebreid, zowel qua aantal meldingen als qua aantal bronnen – een upgrade waaraan een eenmalige projectkost vasthangt.

N-VA: vraag 3

MBU-3MEH2EB-WT – VERGROENING ROLLEND MATERIEEL OV

Er wordt 5.000.000 euro in VAK/VEK gecompenseerd naar de investeringstoelage van De Lijn het (artikel MB0-1MEH5EY-IS) voor de vergroening van rollend materieel.

Is er reeds duidelijkheid waar deze middelen concreet zullen voor worden ingezet?

5 miljoen euro werd specifiek toegekend voor de vergroening van de vloot en zal in 2020 aangewend worden voor de aankoop van hybride bussen.

Sp.a: vraag 4

VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN

Ontvangsten

De Lijn wordt enerzijds gefinancierd door eigen ontvangsten ten belope van 231.434.000 euro. Deze stijgen ten opzichte van de begrotingsopmaak 2020 met 1.570.000 euro als gevolg van de tariefverhoging.

Anderzijds ontvangt De Lijn werkingstoelagen ten belope van 866.825.000 euro.

De werkingstoelagen hebben betrekking op het kern- en aanvullend net, vervoer op maat leerlingenvervoer, vervoer op maat belbus, minder hinder maatregelen bij werken, capaciteit kernlijnen en beschikbaarheidsvergoedingen.

De stijging tov BO2020 bedraagt 2.881.000 euro. Het betreft:

+6.000.000 euro bijkomende middelen voor de financiering van de kosten voor veiligheid in de premetrostations en voor verbetering van het onderhoud van het rollend materieel;

-2.522.000 euro ten gevolge van de verrekening van de effectieve brandstof- en elektriciteitsprijs 2019 in 2020;

-1.197.000 euro ten gevolge van de toepassing van de prijssherzieningsformules voor exploitanten en leerlingenvervoer;

-65.000 euro ten gevolge van de daling van de gasolieprijzen;

+665.000 euro ten gevolge van de stijging van de kosten voor vergrijzing;

De investeringstoelage voor de betaalkredieten bedraagt 183.509.000 euro op basis van de betaalkalender en ligt 2.731.000 euro lager dan BO2020.

Uitgaven

De werkingsuitgaven betreffen alle aspecten van de bus- en tramexploitatie, zowel in eigen beheer als deze uitbesteed aan exploitanten.

Deze hebben betrekking op het kern- en aanvullend net, vervoer op maat leerlingenvervoer, vervoer op maat belbus, minder hinder maatregelen bij werken, capaciteit kernlijnen en beschikbaarheidsvergoedingen.

Deze evolueren met de indexeringen en aanpassingen zoals vermeld bij de werkingstoelagen.

Tov BO2020 worden de uitgaven in de begroting herverdeeld over de rubrieken op basis van de bedrijfseconomische inschattingen.

Er wordt bijkomend 6.000.000 euro voorzien voor veiligheid in de premetrostations en voor verbetering van het onderhoud van het rollend materieel.

De beleidskredieten nemen bovendien toe met 40.700.000 euro voor financiering van bijkomende investeringen (daarnaast wordt nog een bijkomende herverdeling van 5.000.000 euro van klimaatmiddelen voorzien). Dit voornamelijk in het kader van

- Verdere vergroening van de vloot
- Verder wegwerken onderhoudsachterstand tractienet Antwerpen
- Investeringen in ICT
- Realisatie nieuwe stelplaatsen
- Spartacus

Vraag: In de inleiding is er sprake van 45,7 miljoen euro extra investeringen in de verdere vergroening van de vloot. Hier wordt dit opgesplitst in 5 categorieën. Ter herinnering: De regering Bourgeois beloofde in 2018 de aankoop van 925 elektrische bussen en de doelstelling is dat De Lijn tegen 2025 enkel nog met elektrische bussen in stadskernen rijdt. Minister Weyts zei later dat er vanaf 2020 elektrische bussen zouden besteld worden aan een tempo van 200 per jaar. In het "ontwerp-GIP De Lijn 2020" lazen we dat er 15.886.850 euro uitgetrokken wordt voor de aankoop van nieuwe bussen.

ROLLEND MATERIEEL	Aankoop_Bussen_2019-2021_(223)_HP	15.886.850 €
ROLLEND MATERIEEL	Aankoop_circa 146 Trams Antwerpen - Gent - Kust_(263)_HP	32.500.000 €
ROLLEND MATERIEEL	Midlife revisie Hermelijntrams_(271)_HP	200.000 €
ROLLEND MATERIEEL	Raamovereenkomsten_Toeleveringen_HP	5.375.000 €
ROLLEND MATERIEEL	uitrol halte aankondiging op bussen	800.000 €
ROLLEND MATERIEEL	Vervanging_Dienstvoertuigen_LEZ_<3.5t_HP	600.000 €
ROLLEND MATERIEEL	Vervanging_Dienstvoertuigen_LEZ_>3.5t & speciale voertuigen_HP	2.357.125 €

Nu lezen we het bedrag van 45,7 miljoen euro. Daarom volgende vragen:

- **Welk bedrag van de 45,7 miljoen die extra wordt voorzien gaat specifiek naar de vergroening van de vloot?**

5 miljoen euro werd specifiek toegekend voor de vergroening van de vloot en zal in 2020 aangewend worden voor de aankoop van hybride bussen. Voor aankoop hybride bussen werd nog eens 16,5 miljoen euro extra toegekend. Bijgevolg werd er in 2020 37,4 miljoen euro voorzien voor aankoop hybride bussen:

- 15,9 miljoen euro voorzien bij begrotingsopmaak 2020
 - 16,5 miljoen euro toegekend bij begrotingsaanpassing 2020
 - 5 miljoen euro via herverdeling uit de begrotingsruiter van het VIF met betrekking tot middelen Klimaatfonds
- **Hoeveel elektrische bussen zullen hiermee worden aangekocht en aan welk tempo? Graag een overzicht per jaar.**

Dankzij de bijkomende middelen kunnen er 41 extra gelede hybride bussen worden aangekocht, waardoor de totale aankoop in 2020 op 70 komt, naast de aankoop van 14 nieuwe trams.

Belangrijk is op te merken dat de nieuwe hybride bussen meer dan 60% duurder zijn dan gewone dieselbussen.

In december 2019 heeft De Lijn het selectiedossier gelanceerd voor de levering van 970 elektrische bussen en de bijhorende installaties, waarbinnen nieuwe bussen kunnen worden aangekocht. Deze nieuwe opdracht is een verdere en verregaande investering in het vergroenen van ons openbaar vervoer. De eerste e-bussen van De Lijn kunnen gefaseerd in beeld komen tussen 2023 en 2025. De fasering van de uitrol van deze 970 elektrische bussen en het tempo tussen 2023 en 2025 is nog niet gekend. Dit maakt onderdeel uit van het analyse van het openbaar vervoernetwerk en de daaraan gekoppelde gefaseerde uitrol van het e-bussensysteem.

- **Hoeveel elektrische bussen rijden er op dit moment al rond in Vlaanderen? Bevestigt u de ambitie uitgesproken door uw voorganger om in totaal 925 elektrische bussen aan te kopen aan een tempo van 200 per jaar?**

In Vlaanderen rijden volgende elektrische bussen op dit moment rond: 5 elektrische brandstofcel bussen op waterstof en 368 dieselhybride bussen. 13 batterij-elektrische bussen – Opstartprojecten Leuven, Antwerpen en Gent: de eerste batterij-elektrische bussen werden in 2019 in testfase in Leuven in gebruik genomen. Voor Leuven (6) en Antwerpen (7) voorziet De Lijn om deze batterij-elektrische bussen in de zomer van 2020 in exploitatie te rijden. De laadinfrastructuur is volledig geïnstalleerd. De nodige technische testen en testritten worden nu uitgevoerd (maar hebben door Covid-19 enige vertraging opgelopen). Zowel de leverancier als De Lijn willen de werking uitvoerig testen voordat de bussen in exploitatie gaan. De opstart in exploitatie met reizigers is voorzien voor de zomer.

Als Gent eind 2021 wordt opgestart zullen de batterij-elektrische bussen als volgt voorzien zijn: Gent (3), Leuven (4) en Antwerpen (6).

- **Kan u verzekeren dat de ambitie uit uw beleidsnota om tegen 2025 enkel nog elektrisch te rijden in stadskernen zal worden gehaald?**

Dit is inderdaad zo gepland

Vlaams Belang: vraag 8

1.1.3.2 Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn

Ontvangsten

BA2020 gaat ervan uit dat de ontvangsten van de lijn stijgen met 1,57 milj € als gevolg van de tariefverhoging. De coronacrisis dreigt deze stijging echter helemaal onderuit gehaald. De Lijn ontvangt ook werkingstoelagen van 866.825.000 € . Stijging van 2.887.000 €

-2.522.000 € ten gevolge van de verrekening van de effectieve brandstof- en elektriciteitsprijs 2019 in 2020 .

- Is deze vermindering niet onderschat wegens de nog steeds dalende energieprijzen en de gevolgen van de coronacrisis ?

Gelet op het feit dat de begrotingsaanpassing 2020 opgestart werd in februari, werd er nog geen rekening gehouden met de impact van Corona op de ontvangsten van de rechtspersonen. Deze effecten zullen verder in kaart worden gebracht bij de tweede begrotingsaanpassing 2020. Het is dus correct dat de inschatting van de ontvangsten dus nog een onderschatting is.

Deze bedragen zijn een reële afrekening van het prijseffect van diesel en elektriciteit van het jaar 2019 ten opzichte van de toegekende prijsparameters in de werkingstoelage van 2019. De prijseffecten 2020 zullen op een soortgelijke manier behandeld worden zodat per saldo de reële prijsniveaus in de werkingstoelage worden gefinancierd.

2. De Vlaamse Waterweg

Groen: vraag 4

Vreemd dat de onderhoudsbudgetten DVW minderen. En wordt er 4 miljoen euro vanuit het 'onderhoud waterinfrastructuur' herverdeeld naar andere noden binnen het beleidsdomein MOW, terwijl De Vlaamse Waterweg heel wat kunstwerken onder haar beheer heeft die deze middelen goed kunnen gebruiken. Kan u dat concreet toelichten?

De onderhoudsbudgetten van De Vlaamse Waterweg verminderen niet, maar nemen in tegendeel toe met 1 miljoen euro, tot 52,7 miljoen euro. Er wordt inderdaad 4.141.000 euro in betaalkredieten herverdeeld vanuit het VIF (departement MOW, niet De Vlaamse Waterweg) naar andere begrotingsartikelen binnen het departement MOW. Het betreft echter geen beleidskredieten, maar betaalkredieten die worden bijgesteld in functie van de verwachte betalingen op de in het verleden aangegane engagementen. Het betreft hier dus geen daling van de beleidskredieten voor nieuwe engagementen.

Groen: vraag 11

Pensioenfondsen DVW (p. 78-79): verhoging van toelagen met 3,362 miljoen euro. 2,61 miljoen is voor de verhoging van de dekkingsgraad van het pensioenfonds van de Vlaamse Waterweg. Graag meer duiding? Is dat een 'inhaaloperatie'?

Het percentage van de bijdrage van de instellingen die aangesloten zijn bij de pool der parastatalen neemt in 2020 toe van 43% naar 45%. Aangezien De Vlaamse Waterweg niet is aangesloten bij de pool der parastatalen, wordt bij BA 2020 ook een verhoging van de werkgeversbijdrage pensioenen voorzien tot 42%. Deze toename van 2,61 miljoen euro is vereist om het dekkingspercentage van de pensioenverplichtingen te verbeteren en heeft ook te maken met de krimpende basis waarop de bijdrage wordt berekend, terwijl de pensioenmassa toeneemt.

CD&V: vraag 10

De Vlaamse Waterweg - 22 miljoen euro extra investeringsbudget ter uitvoering van de strategische projecten zoals Seine-Schelde en de verhoging van de bruggen van het Albertkanaal. Hoe worden de middelen van het Seine-Scheldeproject verdeeld? Over welke bruggen gaat dit?

Met de aanvullende middelen is voor het Seine Schelde project op het investeringsprogramma 2020 een totaal budget van ca. 59,8 mio euro voorzien waarin volgende projecten mbt. Bruggen zijn vervat :

- Vernieuwen Bergwijkbrug te Merelbeke (saldo)
- Vernieuwen Steenbruggebrug te Brugge (studie)
- Bouw fiets- en voetgangersbrug Nevele
- Verhoging Kuurnebrug te Kuurne
- Herbouw brug Bissegem-Marke te Kortrijk

Wat het Albertkanaal betreft voorziet het investeringsprogramma een totaal bedrag van ca. 47,5 mio euro waarin volgende bruggen zijn vervat :

- Herbouw spoorbrug Genk
- Herbouw Hoogmolenbrug (deelproject)
- Onteigeningen

N-VA: vraag 1

BBT – OPE – Inleiding

“We voorzien voor De Vlaamse Waterweg dan ook 22 miljoen euro extra investeringsbudget ter uitvoering van de strategische projecten zoals SeineSchelde en de verhoging van de bruggen van het Albertkanaal, naast een bijkomende aanwending van 4,7 miljoen euro FFEU-middelen voor de aanleg van kaaimuren.”

Is de minister van oordeel dat deze 4,7 miljoen euro voldoende is om het gewenst investeringspad te blijven aanhouden? Worden er nog bijkomend andere middelen voorzien voor de aanleg van de kaaimuren?

Naast de bevestiging van de toekenning van de 4,7 mio euro aan FFEU-middelen voorziet het investeringsprogramma nog in een bedrag van 11,3 mio euro voor de bouw van een kaaimuur aan de ex Ford-site. Ook de volgende jaren is het de intentie om jaarlijks ca. 10 miljoen euro vrij te maken voor investeringen in de bouw van kaaimuren.

N-VA: vraag 14

De Vlaamse Waterweg (3.1.3.1)
Het beschikbare budget voor het onderhoud van de waterweginfrastructuur en om de bedrijfszekerheid van het waterwegennetwerk te garanderen, bedraagt 52.668.000 euro en dit voor zowel de beleids- als de betaalluitgaven. Dit is een toename met 976.000 euro ten opzichte van BO2020.
Kan de minister aangeven waarvoor deze 976.000 euro zal aangewend worden?

In de Begrotingsaanpassing 2020 zijn voor het onderhoudsprogramma van de Vlaamse Waterweg idd. voor 976.000 euro extra eigen middelen voorzien. Deze zijn afkomstig van eigen inkomsten van de Vlaamse Waterweg. Deze middelen worden ingezet voor het recurrent onderhoud van infrastructuur en geven zo mee invulling aan de uitvoering het jaarlijkse onderhoudsprogramma waarbij geïnvesteerd wordt in het onderhoud van waterwegen en hun aanhorigheden. Een concretere opgave is niet mogelijk vermits dit raamcontracten betreft met bestelopdrachten volgens prioritaire noden.

3. Watergebonden materies

N-VA: vraag 15

MCE-2MIHAWA-OW – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER
Binnen dit artikel situeren zich de ontvangsten van de scheepvaartpolitie en de douane voor het inzetten van bemande schepen. De gezamenlijke ontvangsten uit de overeenkomsten met Scheepvaartpolitie/Douane (zelfde basisallocatie) dalen ten opzichte van het bedrag ingeschreven bij begrotingsopmaak 2020.
Daalt de ontvangst vanuit douane, of vanuit scheepvaartpolitie?

De dalende ontvangsten zijn gelinkt aan de overeenkomst met Scheepvaartpolitie, waarin de dienstverlening (en bijhorende facturatie) voor de locatie Antwerpen vanaf 2019 geleidelijk aan werd afgebouwd en vanaf 2022 volledig wordt stopgezet op vraag van Scheepvaartpolitie.

N-VA: vraag 16

MCE-3MIH2WA-WT – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER
Verlaging met 97.000 euro aan werkingsmiddelen voor diverse dienstverleningsprocessen.
Over welke dienstverleningsprocessen gaat dit?

Dit gaat om een combinatie van een stijging van de uitgaven ten opzichte van begrotingsopmaak 2020 door het afsluiten van nieuwe contracten voor vnl. bebakeningsopdrachten (o.a. boeienwerk ter hoogte van de windmolenparken) en een daling van de uitgaven binnen de overeenkomst met Scheepvaartpolitie (cf. vraag hierboven).

4. Regionale Luchthavens

Groen: vraag 5

Regionale Luchthavens: Er wordt 2,7 miljoen extra (VEK) om de aangegeven en voorziene engagementen te vereffenen. Over welke engagementen gaat dat?

De subsidieovereenkomsten die op 19 juli 2013 werden afgesloten tussen het Vlaamse Gewest en de LEM Antwerpen respectievelijk de LEM Oostende-Brugge, bepalen op welke subsidies de LEM's recht hebben. Onder andere wordt de apparatuur inzake veiligheid en beveiliging gesubsidieerd. In 2020 heeft de LEM Oostende-Brugge, conform de bepalingen in de subsidieovereenkomst, recht op subsidies voor een crashtender (een type brandweerwagen / raming 750 kEUR) en een nieuwe scanner ruimbagage (raming 1.500 kEUR).

Daarnaast werd m.b.t. de toekenning van subsidies voor het veiligheids- en beveiligingspersoneel op de beide luchthavens een dadingsovereenkomst gesloten, cf. de beslissing van de Vlaamse regering d.d. 8 mei 2020.

Teneinde beide engagementen te kunnen nakomen, was 2.700 kEUR extra VEK noodzakelijk.

Vlaams Belang: vraag 6

Pag 13

Wat betreft de uitbating van de regionale luchthavens, stijgen de betaalkredieten met 2.717.000 EUR om de aangegeven en voorziene engagementen te vereffenen.

- Kunt u specificeren hoeveel middelen er per regionale luchthaven voorzien worden? Over welke engagementen gaat het precies?

De stijging van betaalkredieten met 2.717.000 is de resultante van compensatie in plus ten bedrage van 2.761.000 euro voor de financiering van de investeringssubsidies aan de LEM's en indexaanpassing van 44.000 euro in min. Deze bijkomende investeringsmiddelen werden voorzien voor de volgende engagementen:

- In 2020 heeft de LEM Oostende recht op subsidies voor een crashtender (750.000 euro) en een scanner ruimbagage (1.500.000 euro).
- De dading van het Vlaams Gewest met de LEM's in het kader van de uitvoering van de subsidieovereenkomsten inzake veiligheid en beveiliging. Hiervoor zijn er bijkomende middelen ten belope van 184.365 euro benodigd.

5. Oosterweel / Lantis

Groen: vraag 9

Graag een overzicht (stand van zaken) overkappingsfonds ("fonds voor verzameling van onbenutte kredieten binnen MOW voor leefbaarheidsprojecten in Antwerpen"). Hoeveel zit er vandaag in het fonds?

Momenteel zitten er 166.218.154,54 euro in het overkappingsfonds (datum 25/05).

Hieronder volgt een overzicht van de spijzing en aanwending van het fonds de voorbije jaren:

Overkappingsfonds	spijzing	aanwending VAK	saldo
2017	54.315.000,00	0,00	54.315.000,00
2018	55.760.000,00	838.378,68	109.236.621,32
2019	59.209.000,00	219.039,13	168.226.582,19
2020		2.008.427,65	166.218.154,54

We verwachten dat de aanwending van (tot nu toe) 2 miljoen euro dit jaar uiteindelijk ongeveer 16 miljoen euro zal bedragen.

CD&V: vraag 7

Lantis – daling in uitgaven voor werken van Oosterweel met 90,2 miljoen euro dit jaar. *Vanwaar dit grote verschil met BO 2020?* Ook stijgen de kosten voor voorbereidende werken met 20 miljoen euro. *Vanwaar dit verschil met BO 2020?*

Het verschil van 90 miljoen ten behoeve van de uitgaven voor de hoofdwerken is te verklaren als volgt :

1) Hoofwerken Linkeroever: - **33** miljoen euro

Bij de opmaak van de begroting (april 2019) was de impact op de contractuele planning van de aannemer van enerzijds de PFOS verontreiniging en anderzijds de integratie van de leefbaarheidsprojecten nog niet gekend.

Deze impact is na verdere analyse significant gebleken, een deel diende opnieuw ontworpen te worden (bermen, hoge geluidsschermen, andere uitvoeringsmethoden,...) en een nieuwe omgevingsvergunning op Linkeroever werd ingediend in juli 2019. Vervolgens werden een aantal werkzaamheden naar achteren verschoven om geen verloren kosten te maken en omwille van het feit dat ze opnieuw moesten vergund worden. Daarom werd de begroting van het project werd bijgesteld van 96 Mio naar 62 Mio (-/-33.1 Mio€).

2) De hoofdwerken op rechteroever (inclusief Schelde tunnel) – **57** miljoen euro

In december 2018 werd het politiek akkoord met betrekking tot het Toekomstverbond tussen alle partijen verder operationeel gemaakt in het akkoord omtrent de voorkeursvariante. Gebaseerd op dit akkoord werd de planning voor rechteroever opgemaakt. Er werd bij de begrotingsopmaak 2020 nog verondersteld dat we in september 2019 zouden beschikken over een goedgekeurd milieueffecten rapport en in het tweede kwartaal 2020 over een omgevingsvergunning voor werken op rechteroever. De plannings van de verschillende deelprojecten en ook de daaraan gekoppelde uitgaven werden hierop afgestemd. De impact op het ontwerp werd onderschat waardoor Lantis meer tijd nodig heeft gehad om zowel het milieueffecten rapport af te ronden als onze omgevingsvergunning af te werken .

Inmiddels werd het milieueffecten rapport goedgekeurd en de omgevingsvergunning ingediend zodat deze vertraging beperkt is gebleken en geen impact heeft op het kritisch pad van de timing van het geheel van Oosterweel, maar wel op de uitgaven van 2020 op rechteroever (een decalage van de uitgaven met ca. zes maanden).

- 3) De stijging van de beleidsuitgaven binnen norm heeft niet alleen betrekking op de voorbereidende werken. Deze stijging bestaat voornamelijk uit +10,7 miljoen euro voor werken en studies binnen de norm, +4,1 miljoen euro uit front officekosten, die voornamelijk uit werkingskosten bestaan en die her en der in de verschillende projecten vervat zaten, en +5,2 miljoen euro voor onteigeningen.

Open Vld: vraag 3

“De beleidsuitgaven van Lantis dalen bij de begrotingsaanpassing 2020 met 101,7 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2020. Dit is het gevolg van een daling in de uitgaven voor de hoofdwerken van Oosterweel (die buiten de begrotingsnormering worden gehouden) van 191,9 miljoen euro tot een bedrag van 101,7 miljoen euro (-90,2 miljoen euro).” → is er sprake van werken die goedkoper blijken uit te vallen, die niet gerealiseerd hoeven te worden of uitgesteld worden naar een latere fase?

Deze daling is inderdaad voornamelijk te verklaren door uitstel van werken naar een latere fase.

Vlaams Belang: vraag 4

5.1.3.1 Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

Uitgaven

In het kader van fase 1 van de overkappingen (Leefbaarheid) wordt het voorziene bedrag van 12.726.000 euro niet gewijzigd.

- De prijs voor het overkappen van de Ring is nog niet volledig bekend. Voorlopig heeft de Vlaamse regering al een budget van 1,25 miljard

euro opzij gezet. Daar moet wellicht nog eens evenveel bijkomen.
Waarom worden er nog geen bijkomende provisies voorzien?

Lantis neemt in haar begroting de werkelijk geplande uitvoering mee, die op dit moment nog eerder bescheiden is, gezien het zwaartepunt - omwille van de aard van dergelijke werken - eerder in de tweede helft van de uitvoeringsperiode van OWV aan de orde zal komen.

Net zoals dat de voorbije jaren het geval was, wordt de overkappingsruiter ook dit en volgende jaren verder gespijst. Dit gebeurt echter op het einde van het jaar, met de onbenutte kredieten binnen MOW.

6. Afdeling Maritieme Toegang

CD&V: vraag 1

Sluis Terneuzen – De sluis zelf is 24,8 miljoen euro duurder geworden tov begrotingsopmaak 2020. Hoe komt dit?

Het is niet zo dat de sluis zelf duurder is geworden ten opzichte van de begrotingsopmaak 2020. Er wordt wel bij elke begrotingsronde een actualisatie gemaakt van de verwachte ESR-aanrekening in het betreffende jaar. Deze actualisatie geeft inderdaad een verhoging van 24,8 miljoen euro weer in 2020. In grote lijnen is dat enerzijds het gevolg van een grotere uitgave van het project in 2020 ten belope van 10 miljoen euro (verschuiving binnen de totale projectkost), en anderzijds een verschuiving van de CEF (Connecting Europe Facility) -subsidies (waarvan in 2019 reeds meer werd ontvangen dan geraamd bij BO2020, waardoor bij de begrotingsaanpassing 2020 minder ontvangst kan worden in geschreven) en een verschuiving van een deel van de Nederlandse bijdrage naar een later jaar.

Zie hieronder de vergelijking van cijfers BO2020 en BA2020 (*).

	BO2020	BA2020	Delta
Kasreeks Nieuwe Sluis Terneuzen, overbruggingsfase incl	-180.000.000,00	-190.000.000,00	10.000.000
CEF subsidie Totaal - geactualiseerde verdeling - uitgangpunt is dat totaal blijft	11.673.000,00	4.717.000,00	6.956.000
Inkomsten tijdens bouw van het project	2.055.086,00	460.330,00	1.594.756
Bijdragen Nederland	51.341.104,5	45.085.000	6.256.104,47
SALDO - bij te dragen door Vlaanderen (Vlaams Gewest + Havenbedrijf Gent)	- 114.930.809,50	- 139.737.670,00	24.806.860,50
Bijdrage Havenbedrijf Gent	28.668.820	28.668.820	

(*) deze tabel wordt periodiek geüpdatet

7. De Werkvennootschap

CD&V: vraag 5

De werkvennootschap - De beleidskredieten van De Werkvennootschap stijgen bij de begrotingsaanpassing 2020 met 26,8 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2020. "Dit is grotendeels te wijten aan een toename van de aanwending van de kredieten op de begrotingsruiter ten belope van +27,7 euro ten opzichte van de reeds voorziene 89,5 miljoen euro bij de begrotingsopmaak 2020." *Wat wordt hiermee bedoeld?*

Gelet op het feit dat De Werkvennootschap een projectvennootschap is die opgericht werd met het oog op de snelle realisatie van bepaalde infrastructuurwerken, dienen zij ook budgettair de mogelijkheid te hebben om te kunnen schuiven in functie van de aanbestedingen. Vandaar heeft De Werkvennootschap een begrotingsruiter op haar investeringstoelage, wat hen toelaat om de toegekende kredieten over te dragen naar een volgend jaar (als uitzondering van het éénjarigheidsprincipe in de begroting). Voor 2020 wordt van deze ruiter gebruik gemaakt. Bij de initiële begroting 2020 was een bedrag opgenomen van 89,5 miljoen euro voorzien, wat wordt verhoogd tot 117,2 miljoen euro. Dit komt bovenop de recurrente investeringstoelage van 110 miljoen euro en 5 miljoen euro vanuit het Verkeersveiligheidsfonds. Globaal is dit dus een stijging van 27,7 miljoen euro ten opzichte van BO2020, voornamelijk in het kader van de geplande werken aan de Ring, waaronder het Viaduct van Vilvoorde.

CD&V: vraag 6

De vereffeningskredieten dalen in 2020 ook met 60,3 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2020. *Betekent dit laatste dat de werken vertraging oplopen?*

De vereffeningskredieten zijn inderdaad gedaald ten opzichte van de begrotingsopmaak als gevolg van een nieuwe inschatting van de betaalkalender die volgt uit historische en nieuwe vastleggingen. In 2019 werd uiteindelijk 124,9 miljoen euro vastgelegd, waardoor de daaruit volgende vereffeningen in 2020 terugvallen. Bij begrotingsaanpassing hernemen de vastleggingskredieten echter terug tot 235,9 miljoen euro.

8. MDK

CD&V: vraag 11

Ciara - waarvoor zal de 5,5 miljoen in het kader van de storm Ciara gebruikt worden? Gewoon herstel? Of aanpassingen kust lange termijn?

De 5,5 miljoen Euro wordt gebruikt voor de uitvoering van de meest dringende herstelwerkzaamheden (Bredene en Mariakerke-Raversijde).

9. Basisbereikbaarheid / vervoerregioraden / vervoer op maat

Groen: vraag 12

In de vervoersregioraad Antwerpen wordt op dit moment het vervoersplan 2021 besproken, in de feiten een plan over openbaar vervoer voor de Antwerpse regio in de komende maanden. Startpunt van het vervoersplan (meegegeven door de Vlaamse regering) is dat het budgetneutraal moet zijn. Dat is een onzinnig startpunt. Vandaag - meer dan ooit - zijn investeringen in het openbaar vervoer nodig. Geen extra investeringen kan niet anders betekenen dan een status-quo, of een herverdeling van dienstverlening die niet goed genoeg is. De vervoersnoden van de Antwerpse regio moeten het uitgangspunt van het vervoersplan 2021 zijn. Dat is de enige manier om een zinnige oefening te maken. De plannen die nu door de Lijn naar voor zijn geschoven, konden op serieuze kritiek rekenen van Trein Tram Bus. Vragen aan de minister:

Met Basisbereikbaarheid wordt het aanbodgestuurd model verlaten en hervormd naar een vraaggestuurd model. De bussen en trams laten rijden op de momenten en de locaties waar er vraag is. Zo werd er in het verleden niet gedaan aan ontsluiting van bedrijventerreinen.

Wat is de timing van de vervoersregioraad en de Lijn voor de beslissingen over het vervoersplan 2021? bent u voorstander van een nieuwe werkbank? wil u alle burgers van stad en rand betrekken?

De vervoerregioraden streven ernaar om in het najaar een goedgekeurde versie van het vervoersplan te hebben. In de maand juni komt er nog een werkbank over het vervoersplan 2021.

Wat vindt u van de huidige plannen die door de Lijn naar voor geschoven worden en de kritieken van Trein Tram Bus?

De principes van het Vervoerplan 2021 (= basisbereikbaarheid) en van het Routeplan 2030 zijn hetzelfde: dankzij snelle openbaar vervoerassen willen we de Antwerpenaren overtuigen om het openbaar vervoer en andere duurzame vormen van mobiliteit te nemen. Een sterk vraagvolgend aanbod en combimobiliteit staan hierin centraal. Het Vervoerplan 2021 is een eerste aanzet op weg naar – en hypothekeert niet – de 50/50-modal shift dat in het ambitieuze Routeplan (dat ook nog in bespreking is op de vervoerregioraad) als doel wordt gesteld. De kritiek van TreinTramBus is voorspelbaar indien men vertrekt vanuit de huidige situatie en deze als onveranderbaar aanziet.

Voor het Routeplan 2030 wordt in het kader van het Toekomstverbond gewerkt aan een ambitieuze modal shift : 50% autoverkeer - 50% alternatieve modi zoals openbaar vervoer of fiets. Ook de realisatie van dit plan staat of valt met voldoende middelen om extra te investeren in openbaar vervoer. Het vervoersplan 2021 moet dan logischerwijze een eerste opstap zijn richting verwezenlijking van de doelstellingen van het Routeplan. Hoe zal de minister de

engagements van de Vlaamse regering in het kader van het Toekomstverbond, effectief waar maken?

Zie ook vorige deelvraag. In de Vervoerregio Antwerpen is men niet blind voor de twee duidelijk onderscheiden uitgangspunten: budgetneutraliteit voor de oefening van De Lijn (Vervoerplan 2021) en ambitie (50/50-modal shift) in het Routeplan. In dat Routeplan worden tegen de horizon 2030 daadwerkelijke kwaliteitseisen gesteld aan het uit te bouwen A-net en feederlijnnennet van het openbaar vervoer, zowel op vlak van capaciteit, doorstroming, frequentie, bedieningstijden, comfort, ... en de uitbouw van de knooppunten. Naast andere elementen uit het Routeplan zullen deze kwaliteitseisen voor het openbaar vervoer de komende jaren wegen op o.a. het geïntegreerd investeringsprogramma van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken voor de vervoerregio Antwerpen.

Bent u het eens dat de budgetneutraliteit die de Vlaamse regering naar voor schuift, een toename van openbaar vervoergebruik (zo belangrijk voor de modal shift) zowel op korte als op lange termijn in de weg staat?

Het ontwerp basisbereikbaarheid speelt beter in op de vraag en incorporeert het element van de combimobiliteit, beide zoals decretaal voorgeschreven. Dit efficiënte ontwerp hypothekeert geenszins de ambitieuze piste naar de voorgeschreven modal shift. Er zullen na de omvorming en uiteraard de nodige opstartproblemen uiteindelijk meer winnaars, meer gebruikers zijn dan vroeger. Dit alleen genereert op zich meer inkomsten en nieuw potentieel om in de toekomst opnieuw en verder te investeren.

Ik wil toch ook even meegeven dat de oefening budgetneutraal is maar ook dat er een groeipad voorzien is van extra middelen voor Vervoer op Maat met als resultaat in 2024 een extra van 31 miljoen euro.

Sp.a: vraag 1

MBO-1MEH2EA-WT – BASISBEREIKBAARHEID

Voor de uitwerking van basisbereikbaarheid voorzien we in de nodige ondersteuning van de vervoersregio's voor een bedrag van 9.000.000 euro, waarvoor er naar inschatting in 2020 een bijkomend VEK-krediet van 449.000 euro benodigd is.

Vraag: Kan de minister een overzicht geven van de budgetten per vervoerregio en meer specifiek ook van het budget voor vervoer op maat per vervoerregio?

Het budget van in totaal 9 miljoen euro VEK in 2020 betreft de uitbetaling van contracten m.b.t. de opmaak van regionale mobiliteitsplannen en de ondersteuning van de vervoerregio's.

Wat betreft de budgetten vervoer op maat:

Op dit ogenblik worden in een aantal vervoerregio's de vervoerplannen nog besproken en kunnen er nog steeds verschuivingen gebeuren van het budget Vervoer op maat naar het aanvullend net of omgekeerd.

Het basisbedrag per vervoerregio dat medio 2019 werd vastgelegd voor het vervoer op maat is het volgende:

Vervoerregio	Bedrag
Aalst	1.710.332
Antwerpen	2.904.156
Brugge	1.831.054
Gent	3.753.267
Leuven	1.554.942
Kempen	924.527
Kortrijk	2.590.995
Limburg	5.451.858
Mechelen	1.302.913
Oostende	482.770
Roeselare	2.689.386
Vlaamse Ardennen	3.403.997
Vlaamse Rand	326.024
Waasland	876.794
Westhoek	4.245.542
Totaal	34.048.557

Vlaams Belang: vraag 5

Basisbereikbaarheid

Uitgavenartikelen

MB0-1MEH2EA-WT – BASISBEREIKBAARHEID

Inhoudelijke toelichting evolutie:

De beleidskredieten in het kader van basisbereikbaarheid stijgen in totaal met 40.059.000 euro. Dit is voornamelijk te wijten aan een stijging in de toelagen van De Lijn met 43.581.000 euro. Het betreft enerzijds een stijging van 6.000.000 euro voor de financiering van de kosten voor veiligheid in de premetrostations en voor verbetering van het onderhoud van het rollend materieel en een daling van 3.119.000 euro ten gevolge van de verschillende parameters (brandstofkosten,...). Anderzijds wordt er 40.700.000 euro voorzien voor extra investeringen in onder andere rollend materieel, verdere electrificatie van het voertuigenpark en Spartacus.

Daarnaast wordt er 1.504.000 euro in beleids- en betaalkredieten overgeheveld van basisbereikbaarheid naar de kredieten van Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust voor de exploitatie van de Antwerpse waterbus.

Kredietevolutie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BO 2020 incl. overflow	21.110	25.452
<i>Index</i>	- 18	- 18
<i>Compensaties</i>	- 1.504	- 1.504
<i>Andere bijstellingen</i>	0	449
BA 2020	19.588	24.379
<i>Overflow BA2020</i>	0	0
BA 2020 incl. overflow	19.588	24.379
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutes:

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Reden
Naar MCO-1MIH2WA-WT	-1.504	-1.504	Overheveling kredieten naar MDK voor de exploitatie van de Antwerpse waterbus
TOTAAL	-1.504	-1.504	

- Er wordt 1.504.000 euro overgeheveld van dit artikel naar Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust. Deze kredieten zijn bestemd voor de exploitatie van de Antwerpse waterbus.

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Actualisatie betaalkalender encours	0	449
TOTAAL	0	449

Voor de uitwerking van basisbereikbaarheid voorzien we in de nodige ondersteuning van de vervoersregio's voor een bedrag van 9.000.000 euro, waarvoor er naar inschatting in 2020 een bijkomend VEK-krediet van 449.000 euro benodigd is.

- Het grootste deel van de kredieten en voorzien voor De Lijn en een aantal grotere projecten (Spartacus, veiligheid premetrostations,

waterbus Antwerpen). Nochtans hebben heel wat andere kleinere vervoersregio's eveneens noden. Alles staat of valt met de budgetten en daar blijft de onduidelijkheid over de verdeling van die budgetten.

- Hoeveel van het budget van 9.000.000 € wordt uitgetrokken om gemeenten te ondersteunen bij het realiseren van de zogenaamde mobipunten ?

Het budget van 9 miljoen euro heeft betrekking op het VEK dat nodig is voor de contracten m.b.t. de opmaak regionale mobiliteitsplannen en ondersteuning van de vervoerregio's. De realisatie van mobipunten hoort hier niet bij.

Vlaams Belang: vraag 9

Pag 96,

Inhoudelijke toelichting kredietevolutes:

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MB0-1MEH2EA-WT	1.504	1.504	Overheveling kredieten naar MDK voor de exploitatie van de Antwerpse waterbus
TOTAAL	1.504	1.504	

Er wordt 1.504.000 euro overgeheveld van dit artikel naar Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust. Deze kredieten zijn bestemd voor de exploitatie van de Antwerpse waterbus.

- Komt dit uit het budget voor het vervoer op maat en de vervoersregio's ? En wil dit dus zeggen dat er minder geld ter beschikking zal zijn voor de andere 14 vervoersregio's ?

Het bij BA2020 naar MDK gecompenseerd budget ten belope van 1.504.000 euro heeft geen effect op de jaarlijkse kredieten voor het vervoer op maat en de vervoerregio's. Er werden voor de waterbus immers in 2019 extra middelen voorzien binnen het artikel Basisbereikbaarheid. . Deze kredieten worden apart gehouden. Gezien de exploitatie nu door MDK zal worden gefinancierd, wordt dit budget overgeheveld naar MDK.

10. Verkeersveiligheid

CD&V: vraag 2

Verkeersveiligheidsfonds – 12 miljoen euro plant men meer uit te geven met de middelen van dat fonds. Aan wat?

N-VA: vraag 9

MB0-1MHH4NB-WT – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR
Er wordt een bedrag van 11.880.000 euro vrijgemaakt uit het saldo van het verkeersveiligheidsfonds voor extra investeringen in verkeersveilige infrastructuur, waaronder vrachtvervoerdergerelateerde vernieuwingen, roodlicht- en snelheidscamera's en trajectcontroles. *Kan de minister de verdeling van deze middelen (vrachtvoerdergerelateerde vernieuwingen, roodlicht- en snelheidscamera's en trajectcontroles, etc.) verder verduidelijken, alsook de precieze inzet ervan?*

Vlaams Belang: 7

Pag 47,

Wat betreft de beleidskredieten in het kader van de verkeersveiligheid, stijging met 11.880.000 extra middelen van het verkeersveiligheidsfonds.

- Specifiek, hoe worden deze extra middelen verdeeld ter bevordering van de verkeersveiligheid?

De investeringen bij AWV gefinancierd uit het verkeersveiligheidsfonds worden verhoogd met 12 miljoen euro tot 21 miljoen euro. Het betreft volgende uitgaven, die ook gedetailleerd werden opgenomen op het GIP:

- **11 miljoen euro investeringen in infrastructuur met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid**
Naast het sensibiliseren en sturen op gedrag, is het ook belangrijk te investeren in infrastructuur met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit is een absolute prioriteit in het beleid. Op het VVF wordt hiervoor een bedrag van bijna 11 mio euro uitgetrokken oa voor de financiering van verschillende raamcontracten voor kleine ingrepen in het kader van de verkeersveiligheid maar ook voor enkele concrete projecten zoals de herinrichting kruispunt Kapelstraat-Bosstraat in Herk-De-Stad.
- **8,3 miljoen euro handhaving**
Handhaving **is** een belangrijk speerpunt in het streven naar verkeersveiligheid. Op het VVF is een bedrag van **8,3 mio euro** voorzien voor diverse investeringen o.a. de installatie van trajectcontroles, en de opstart van het ombouwen van de huidige camera's naar digitale camera's
- **1,8 miljoen euro fietsprojecten**, waaronder fietspad Rennessingel tussen UZ en N2 te Leuven

Als bijlage 1 voeg ik een gedetailleerde lijst toe.

Open Vld: vraag 4

Art. MB0-1MHH4NB-WT – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR - Er wordt een bedrag van 11.880.000 euro vrijgemaakt uit het saldo van het verkeersveiligheidsfonds voor extra investeringen in verkeersveilige infrastructuur, waaronder vrachtvervoerdergerelateerde vernieuwingen, roodlicht- en snelheidscamera's en trajectcontroles. → Wat wordt er bedoeld met vrachtvervoerdergerelateerde vernieuwingen?

Dit gaat over de vernieuwing van de installaties voor de controle op het inhaalverbod bij vrachtwagens, controle op de tussenafstanden, controle op overlading (weigh in motion). De eerste installaties hiervan dateren van 2009 en komen einde levensduur.

N-VA: vraag 5

MB0-9MFHAKB-OW – XPERTA
De ontvangsten gerealiseerd door Xperta voor verleende adviezen en onderzoeken die voorafgaand aan de studie en de bouw van diverse civieltechnische kunstwerken gebeuren voor rekening van derden worden gelet op de stijging in 2019 verhoogd tot 65.000 euro. Dit is een stijging van 50.000 euro ten opzichte van BO2020.
Mogen we deze stijging beschouwen als een blijk van vertrouwen in de expertise van Xperta?

Xperta heeft de afgelopen jaren veel moeite gedaan om zichtbaarheid te creëren bij mogelijke partners, dit door de dienstencatalogus en het lanceren van het merk "Xperta". Onder de naam Xperta wordt het hele pakket van expertise, die binnen de 4 afdelingen van Xperta aanwezig is, geprofileerd binnen en buiten de overheidscontext. Een stijging van de vraag naar studies en adviezen is mogelijk daaraan te wijten. Een groter vertrouwen in de expertise van Xperta dient nog bevestigd te worden en zal vooral blijken uit de klantenbinding die Xperta kan realiseren.

N-VA: vraag 7

MB0-9MHHANA-OW – VERKEERSVEILIGHEID
Op dit begrotingsartikel worden de algemene ontvangsten aangerekend in het kader van verkeersveiligheid. Het betreft de ontvangsten uit de verkeersboetes voor 2020, die op 161,2 miljoen euro worden gehouden (conform raming departement Financiën en Begroting BO2020).
Is de minister van oordeel dat deze raming aangehouden kan worden, in het licht van de coronacrisis?

De impact van de Coronacrisis op de algemene ontvangsten (waaronder de verkeersboetes) wordt ingeschat door het departement Financiën en Begroting. Een eventuele daling zal verder in kaart worden gebracht bij de tweede begrotingsaanpassing 2020, maar heeft hier een impact op de algemene middelen en niet op de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds.

**MB0-1MHH4NA-WT – VERKEERSVEILIGHEID en MB0-1MHH4NB-WT –
INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR**

Vraag: Lezen we het goed dat er 9,12 miljoen van het verkeersveiligheidsfonds - waaronder subsidies voor veilige schoolomgevingen zitten - worden overgedragen naar investeringen in weginfrastructuur? Van waar het grote overschot op deze post?

In het verleden werden alle uitgaven van het Verkeersveiligheidsfonds op hetzelfde begrotingsartikel opgenomen. Het ging dan zowel over projectsubsidies en subsidies veilige schoolomgevingen als over investeringen in trajectcontroles, veilige weginfrastructuur,... Vanaf 2020 wordt er binnen het Verkeersveiligheidsfonds gewerkt met twee begrotingsartikels om de transparantie te verhogen. Enerzijds blijven de subsidies (inclusief veilige schoolomgevingen) en andere uitgaven van het Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid voorzien op MB0-1MHH4NA-WT. Anderzijds worden alle investeringsuitgaven van AWV in het Verkeersveiligheidsfonds afgezonderd op een apart begrotingsartikel (MB0-1MHH4NB-WT). Het betreffen beiden artikels binnen het Verkeersveiligheidsfonds, waardoor het niet gaat om overschotten maar om een transparantere weergave.

11. Investerings en onderhoud infrastructuur

Groen: vraag 3

Bij de interpellatie over het gebrek aan een systematische aanpak van de brokkelbruggen (7 mei II.) kondigde u extra budgetten aan. In deze BA zijn er extra middelen voorzien voor het Viaduct in Vilvoorde. "Met extra investeringen wordt de historische achterstand binnen het structureel onderhoud van de infrastructuur stapsgewijs weggewerkt" (p. 66): de BA2020 laat zien dat de beleids- en betaalkredieten stijgen met 2,341 miljoen. Toch gaan die voornamelijk naar energiekosten en blijft er weinig over voor het structureel onderhoud (790 000 euro). Kan u een overzicht geven van de extra budgetten (200 miljoen euro)? Waar zitten die in deze BA2020?

Vlaams Belang: vraag 1

Er wordt 39 miljoen extra geïnvesteerd in verkeersinfrastructuur:

- 10 miljoen voor extra investeringen in fietsinfrastructuur en structureel onderhoud;
- 12 miljoen euro extra voor investeringen binnen het verkeersveiligheidsfonds;
- 10 miljoen euro extra vanuit de provisie kilometerheffing;
- 7 miljoen euro bijkomende aanwending van FFEU-kredieten, vnl. i.h.k.v. gevaarlijke punten.

Naar aanleiding van de discussie aangaande het gebrekkige onderhoud van heel wat bruggen in Vlaanderen, verklaarde de minister nog dit jaar extra middelen te willen vrijmaken voor het onderhoud van extra bruggen. Hoeveel extra middelen voorziet men voor dit onderhoud ?

De stijging van de beleids- en betaalkredieten voor het **onderhoud** in weginfrastructuur is het gevolg van:
- een interne verschuiving van 790.000 € in het kader van de overdracht van het Verkeerscentrum naar AWV;
- en anderzijds het gevolg van de bijstelling van de verhoogde energiekosten ten belope van 1.551.000 euro.

We blijven toenemend inzetten op het onderhoud van de weginfrastructuur, maar dit voornamelijk door **investeringen** in de weginfrastructuur:

Er wordt bij BA2020 160 miljoen euro geïnvesteerd in 'kunstwerken' (bruggen, tunnels en keermuren) waarvan 90 miljoen euro specifiek voor de renovatie en herstelling van een tiental prioritaire 'kunstwerken', die zich in slechte toestand bevinden. Dit budget zit verspreid over AWV (44 miljoen euro), De Werkvennootschap (109 miljoen euro) en de Vlaamse Waterweg (6,5 miljoen euro):

Daarnaast is er voor de tunnelinfrastructuur 17,5 miljoen euro opgenomen in het investeringsprogramma van AWV en zitten er in het kader van sommige

projecten ook bijkomende werken aan kunstwerken vervat (bvb. Spitsstrook E314 Aarschot-Leuven te Rotselaar)

Ten slotte kan ik nog vermelden dat er bij De Vlaamse Waterweg 40 miljoen euro wordt voorzien voor nieuwe of het verhogen van bruggen.

N-VA: vraag 11

MDU-2MHHAPA-OW – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN
De ontvangsten worden verhoogd met 2.000.000 euro naar aanleiding van structurele meerontvangsten bij de Wegeninspectie.
Hoe verklaart de minister deze meerontvangst? Het toename van het aantal inspecties? Vlottere behandeling?

Het gaat om structurele meeropbrengsten. De afgelopen jaren heeft de wegeninspectie steeds meer inkomsten verworven dan de geraamde inkomsten opgenomen in BO 2020.

Aangezien de werkelijke inkomsten jaarlijks heel wat hoger liggen dan wat er in de begroting werd ingeschreven, werd beslist om deze op te trekken naar 7,9 miljoen €.

De realisaties van de afgelopen jaren:

2017 - 8,66 M€

2018 - 8,89 M€

2019 - 8,34 M€

Deze meeropbrengsten zijn een gevolg (en een combinatie) van :

- opnemen extra bevoegdheden
- efficiëntere afhandeling
- efficiëntere controles en;
- een verhoging van de opdecimen van 6 naar 8 (op 01/01/2017).
- extra aanwervingen

N-VA: vraag 12

MDU-3MHH2RA-WT – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR
De meerontvangst uit de verkoop van gronden op het artikel MDU-2MHHARAOW voor 2019 bedraagt 5.075.349 euro tegenover een geraamd budget van 2.522.000 euro.
Kan de minister hier nadere toelichting over geven?

Het betreffen éénmalige meeropbrengsten ingevolge de verkoop van grondoverschotten van AWV (gronden die voor AWV geen nut meer hebben) en daarom op de vastgoedmarkt worden aangeboden. In 2019 werden 52 verkopen gerealiseerd die een éénmalige meeropbrengst gegenereerd hebben voor een totaalbedrag van 5.075.349 €.

MB0-9MIHAUA-OW - ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR
De ontvangsten op dit artikel omvatten uitzonderlijke ontvangsten in het kader van het onderhoud (50.000 euro) en ontvangsten in het kader van terugbetalingen aan het Vlaams Gewest van schade veroorzaakt aan het patrimonium door derden (65.000 euro). Gelet op het feit dat zowel in 2018 als in 2019 de realisatie lager lag dan het geraamde bedrag, wordt deze ontvangst verlaagd met 100.000 euro.
Is deze verlaging te wijten aan de ontvangsten in het kader van onderhoud, of aan de terugbetalingen in het kader van schadedossiers?

Het betreft diverse ontvangsten die moeilijk in te schatten zijn. Vandaar wordt er afgestemd op de realisaties van de voorbije jaren.

12. Zwarte punten

Groen: vraag 10

Waar zitten de 7 miljoen extra middelen voor de zwarte punten concreet? In de toelichting van de FFEU-middelen (p.69-70) staat enkel een bijstelling van 5,288 miljoen euro?

Het bedrag van 7 miljoen euro extra gaat over de beleidskredieten (het bedrag aan nieuwe engagements dat kan aangegaan worden en dat wordt aangewend uit de VAK-ruiter), terwijl het bedrag van 5,228 miljoen euro gaat over de betaalkredieten. Deze zijn noodzakelijk om de betaalverplichtingen uit de in het verleden genomen engagements te kunnen honoreren.

De beleidskredieten stijgen immers van 30 miljoen euro naar 37 miljoen euro zoals inderdaad opgenomen in de tabel aanwending VAK-ruiter op pagina 70.

CD&V: vraag 4

Gevaarlijke punten – extra middelen (7 miljoen euro) voor investeringen in het wegwerken van gevaarlijke punten. *Gaat dit om een meerkost of worden er punten bijkomend versneld aangepakt?*

Het betreft hier de verdere uitvoering van reeds in het verleden geselecteerde gevaarlijke punten. Er worden geen extra punten aangepakt..

De gevaarlijke punten die worden aangepakt met de FFEU-middelen zijn de volgende:

Projectnaam	Projectfasenaam	Locatie	Gemeente	Bedrag x 1000
N122 - Kapellen: Heraanleg kruispunt Kalmthoutsesteenweg - De Pretlaan	fase 1	N122	Kapellen	1739
N174 - Laakdal: Aanleg fietstunnel thv kruispunt N174 Nieuwe Baan - Hezemeer (TV3V proj nr 1138)	fase 1	N174	Laakdal	2800
R16 - Lier: Herinrichting kruispunt R16 - Boomlaarstraat en ontsluiting stationsomgeving (Reserveproject)	Uitvoering	R16	Lier	2500
N116 - Ranst: Heraanleg kruispunt N116 Kromstraat - Kastanjelaan	fase 1	N116	Ranst	900
Herinrichting Kasteletsingel	studie	N72	Beringen	100
Wegwerken gevaarlijk punten 7053 (Brugstraat) en 7111 (Nijverheidsstraat)	fase 1	N72	Beringen	575

Wegwerken gevaarlijk punt uitvoering Koolmijnlaan- Beverlosesteenweg			Beringen	1906,24 1
Salvatorstraat	Salvatorstraat	R71	Hasselt	350
Rijksweg met Dr. Haubenlaan	studie	N78	Maasmechele n	100
Gevaarlijke punten - studie doortocht		N712	Overpelt	150
N17 Mechelsepoort Dendermonde	Herinrichting te	Uitvoering	N17	Dendermond e
Herinrichting N70 / R4 Orchideestraat - Drieselstraat	Uitvoering OV	N70	Gent	300
Herinrichting N70 / R4 Orchideestraat - Drieselstraat	Uitvoering VRI	N70	Gent	300
Herinrichting N70 / R4 Orchideestraat - Drieselstraat	Uitvoering	N70	Gent	6000
TV3V-project 2166 - fase 1 kruispunt N19 Herseltsesteenweg x Oude Mechelsebaan		N19	Aarschot	967
N29 Diest - aandeel AWV bij TV3V project	Uitvoering	N29	Diest	440
TV3V-project - kruispunt fase 1 N29xN725 Blanklaarstraat		N29	Lummen	525
Herinrichting N32 Roeselarebaan	Uitvoering	N32	Lichterfelde	1500

13. Fietsinvesteringen

Groen: vraag 8

In de samenvatting wordt gesproken over de verdubbeling van investeringen in fietspaden (p.6). Waar staat die verdubbeling in deze BA? Kan u concreet toelichten?

CD&V: vraag 3

Fietspaden – er wordt 10 miljoen euro bijkomend voorzien voor investeringen in fietsinfrastructuur. Er is een herschikking van 10 miljoen euro van de middelen van het VIF ten voordele van fietspadinfrastructuur. In de algemene toelichting bij de begroting zegt men dat er ook uit de provisie kilometerheffing 10 miljoen euro wordt voorzien om te besteden aan fietspaden. *Betekent dit dat er in totaal 20 miljoen euro bijkomend wordt voorzien voor investeringen in fietspadinfrastructuur? In het regeerakkoord werd gezegd om de investeringsmiddelen voor fietsinfrastructuur te laten toenemen tot 300 miljoen euro per jaar tegen het einde van de legislatuur. Waar zit men vandaag op die groeicurve?*

De verdubbeling van de investeringen in fietspaden is voorzien tegen het einde van deze legislatuur. Er wordt jaar na jaar gewerkt met een groeipad teneinde de projecten ook te kunnen realiseren op het terrein. In 2019 werd er 145 miljoen euro geïnvesteerd in fietsinfrastructuur en dat trekken we op tot 180 miljoen euro in 2020, verdeeld over de volgende entiteiten (in miljoen euro).

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust	3
Agentschap Wegen en Verkeer	87,4
De Vlaamse Waterweg	16,5
De Werkvennootschap	68,5
Leefbaar Antwerpen door Innovatief Samenwerken	4,7

14. Klimaat / duurzame mobiliteit

Groen: vraag 6

Begrotingsartikel combimobiliteit en cofinanciering spoor (p. 26): vanop dit artikel wordt er 650.000 euro VAK en 1 miljoen euro VEK overgedragen van en naar de financiering van klimaatuitgaven. Deze middelen zullen gebruikt worden voor o.a. de vergroening van de bussen, laadinfrastructuur, combimobiliteit en walstroom. Waarom blijven die op deze begrotingspost en is dit geen begrotingsartikel dat louter de cofinanciering spoorinvesteringen duidelijk weergeeft?

De middelen voor laadinfrastructuur, combimobiliteit en walstroom worden wel degelijk overgedragen naar een apart begrotingsartikel voor de financiering van klimaatuitgaven. Aangezien dat er niet was bij overdracht van de middelen vanuit het Klimaatfonds naar het VIF, werd dit voorlopig op het begrotingsartikel combimobiliteit en cofinanciering spoor voorzien. Net om dit apart te behouden wordt bij BA2020 een nieuw begrotingsartikel gecreëerd voor vergroening mobiliteit en worden die middelen via compensatie duidelijk afgezonderd.

CD&V: vraag 13

Klimaatmiddelen - Daarnaast zal 5 miljoen euro klimaatmiddelen worden voorzien om in te zetten op de vergroening van onze mobiliteit d.m.v. investeringen in laadinfrastructuur, combimobiliteit en walstroom. Kan er een verdeling gegeven worden naar de verschillende onderdelen?

Momenteel wordt nog bekeken voor welke projecten deze middelen concreet zullen ingezet worden. Een concrete verdeling is er dus nog niet maar er wordt zeker gewerkt rond combimobiliteit in samenspraak met een aantal gemeenten.

N-VA: vraag 4

MBU-3MEH2EC-WT – COMBIMOBILITEIT EN COFINANCIERING SPOOR

Er wordt 650.000 euro in VAK en 1.000.000 euro in VEK gecompenseerd naar MBU-3MFH2LC-WT voor de financiering van klimaatuitgaven laadinfrastructuur, combimobiliteit en walstroom.

Kan de minister de verdeling van deze middelen (laadinfrastructuur, combimobiliteit, walstroom) verder verduidelijken, alsook de precieze inzet ervan?

Momenteel wordt nog bekeken voor welke projecten deze middelen concreet zullen ingezet worden. Een concrete verdeling is er dus nog niet.

N-VA: vraag 6

MBU-3MFH2LC-WT – VERGROENING MOBILITEIT
Bij de begrotingsaanpassing 2020 wordt dit nieuwe begrotingsartikel gecreëerd teneinde extra kredieten in het kader van vergroening van de mobiliteit over verschillende vervoersmodi te clusteren.

Kan de minister aangeven bij welke concrete initiatieven dit artikel zal aangewend worden?

Momenteel wordt nog bekeken voor welke projecten deze middelen concreet zullen ingezet worden. Een concrete verdeling is er dus nog niet.

Sp.a: vraag 5

MBU-3MFH2LC-WT – VERGROENING MOBILITEIT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Bij de begrotingsaanpassing 2020 wordt dit nieuwe begrotingsartikel gecreëerd teneinde extra kredieten in het kader van vergroening van de mobiliteit over verschillende vervoersmodi te clusteren.

- Er wordt 650.000 euro in VAK en 1.000.000 euro in VEK gecompenseerd naar dit artikel voor de financiering van klimaatuitgaven voor laadinfrastructuur, combimobiliteit en walstroom. Daarnaast zal er in de loop van het jaar een bedrag van 4.350.000 euro in beleidskredieten worden gecompenseerd naar voorliggend artikel. Het totale beleidskrediet zal op dit artikel dus 5.000.000 euro bedragen.

Vraag: Kan de minister meer uitleg geven over het doel van dit artikel? Spreken we over het financieren van publieke laadinfrastructuur? Voor personenwagens of openbaar vervoer? Wat houden de investeringen in combimobiliteit precies in?

Het is de bedoeling om een apart begrotingsartikel te voorzien voor de financiering van klimaatuitgaven. Aangezien dat er niet was bij overdracht van de middelen vanuit het Klimaatfonds naar het VIF, werd dit voorlopig op het begrotingsartikel combimobiliteit en cofinanciering spoor voorzien. Om dit apart te behouden, zoals gevraagd, werd bij BA2020 een nieuw begrotingsartikel gecreëerd voor vergroening mobiliteit en werden die middelen via compensatie duidelijk afgezonderd. Momenteel wordt nog bekeken voor welke projecten deze middelen concreet zullen ingezet worden. Een concrete verdeling is er dus nog niet.

15. Kilometerheffing

N-VA: vraag 10

MB0-1MHX2OB-PR – PROVISIE KILOMETERHEFFING
Deze provisie bedraagt bij de BA2020 5.307.000 euro, waarvan 4.000.000 euro gereserveerd is voor flankerende maatregelen binnen de transportsector, en die herverdeeld worden tijdens het jaar.
Kan de minister deze herverdeling nader toelichten?

Sp.a: vraag 7

MB0-1MHX2OB-PR – PROVISIE KILOMETERHEFFING

Deze provisie bedraagt bij de BA2020 5.307.000 euro, waarvan 4.000.000 euro gereserveerd is voor flankerende maatregelen binnen de transportsector, en die herverdeeld worden tijdens het jaar.

Vraag: Kan de minister meer duidelijkheid geven over wat deze flankerende maatregelen inhouden?

Vlaams Belang: vraag 3

De opbrengsten uit de kilometerheffing werden grotendeels geïnvesteerd in de Vlaamse weginfrastructuur. Daarnaast gaat een belangrijk deel van de opbrengsten naar het flankerend beleid van de kilometerheffing voor de vrachtwagens

- Wat houdt dit flankerend beleid in en hoeveel middelen worden ervoor voorzien ?

Net zoals de vorige jaren wordt er ook voor het begrotingsjaar 2020 een bedrag van 40.000.000 euro voorzien in de begroting voor flankerende maatregelen in het kader van de kilometerheffing.

Voor de subsidies inzake ecologie en duurzaamheid in de transportsector werd er reeds 34.973.000 euro in VAK en VEK voorzien op MB0-1MHH2OC-WT zodat het engagement aan de transportsector budgettair voldaan kan worden.

Via een besluit van de Vlaamse Regering zal in de loop van 2020 een verdere verdeling van de provisie kilometerheffing worden voorzien, conform vorige jaren. Voor volgende maatregelen, opgenomen in het kader van de engagementsverklaring inzake een coherent logistiek beleid, worden budgetten herverdeeld voor volgende zaken:

- Ecologiepremie +
- Onderwijsmaatregelen
- Opleidingsmaatregelen
- Digitaal loket

MB0-1MHX20B-PR – PROVISIE KILOMETERHEFFING

Korte inhoud begrotingsartikel:

Deze provisie bedraagt bij de BA2020 5.307.000 euro, waarvan 4.000.000 euro gereserveerd is voor flankerende maatregelen binnen de transportsector, en die herverdeeld worden tijdens het jaar.

Vanaf BO2020 wordt het saldo ingevolge hogere ontvangsten, dat tot en met 2019 werd toegevoegd op de provisie kilometerheffing, afgeroomd naar de algemene middelen.

Kredietevolutie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BO 2020 incl. overflow	5.307	4.772
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	228
BA 2020	5.307	5.000
<i>Overflow BA2020</i>	0	0
BA 2020 incl. overflow	5.307	5.000
Aanwending ruiters VAK-	10.000	

Inhoudelijke toelichting

kredietevoluties:

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
VEK-effect aanwending ruiters VAK-		228
TOTAAL		228

- Er wordt een bijstelling in VEK ten bedrage van 228.000 euro ingeschreven ten gevolge van verwachte aanwending van VAK ruiters in 2020.

Verantwoording aanwending overgedragen VAK

Er wordt een aanwending van de ruiters ingeschreven in 2020 voor een totaal bedrag van 10.000.000 euro voor extra investeringen in infrastructuur.

Zal de huidige crisis geen negatieve invloed hebben op deze extra investeringen in infrastructuur door mogelijk verminderde ontvangsten aan kilometerheffing ?

Neen, deze extra investeringen zullen behouden blijven. Het is immers zo dat de opbrengsten van de kilometerheffing bij invoering van het systeem aan verschillende uitgaven binnen de Vlaamse begroting werden toegekend. Deze middelen zitten dus recurrent in de budgetten. Er was echter ook een gedeelte voorzien als algemene ontvangst (en dus niet specifiek ter financiering van uitgaven voor MOW). De eventuele meer- of minderontvangsten uit de kilometerheffing worden vanaf de start van deze legislatuur toegevoegd/opgevangen binnen deze algemene ontvangsten en hebben dus geen invloed op de kredieten van MOW.

16. Pendelfonds

Groen: vraag 7

Pendelfonds: de toelage blijft constant, enkel het overgedragen overschot wordt bijgesteld in functie van de uitvoering van 2019. De betaalkredieten worden bij de BA2020 verhoogd met 1,899 miljoen euro tot 4 miljoen euro. Is die 1.899 miljoen euro het overschot van 2019? Hoe komt het dat de middelen voor het Pendelfonds niet opgeraken?

Dit is een gedeelte van het globale saldo van het Pendelfonds dat in de loop der jaren werd opgebouwd. De laatste jaren werd er echter veel gevolg gegeven aan de projectoproepen van het Pendelfonds, waardoor er veel engagementen werden aangegaan (vastleggingskrediet). De uitbetaling van de subsidies gebeurt echter stapsgewijs over meerdere jaren. De subsidie wordt in drie schijven uitbetaald:

- de eerste 30% wordt betaald binnen een maand nadat het bewijs is geleverd dat het project gestart is.
- de tweede schijf van 30% wordt betaald na de beslissing tot verdere subsidiëring door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.
- Het saldo wordt betaald na de beslissing tot verdere subsidiëring van de Vlaamse minister bevoegd voor het mobiliteitsbeleid. De beslissing wordt genomen op basis van het laatste opvolgingsverslag en een uitgebreid financieel verslag voor het geheel van de in- en uitgaven van het project.

Aangezien dit vaak over meerdere jaren loopt, dienen we voor de reeds opgestarte projecten voldoende betaalkredieten te voorzien in 2020, vandaar de stijging bij BA2020.

Sp.a: vraag 3

PENDELFONDS

Uitgaven

De betaalkredieten worden bij BA 2020 verhoogd met 1.899.000 euro tot 4.000.000 euro, rekening houdend met de genomen vastleggingen in het kader van de laatste projectoproepen.

Vraag: Is het mogelijk om een overzicht te geven van de nieuwe projecten die zullen gefinancierd worden?

Momenteel is er voor 2020 nog geen nieuwe projectoproep gelanceerd. Vandaar is het niet mogelijk om nu al aan te geven welke projecten gefinancierd zullen worden. Aangezien de uitbetaling van projecten uit het verleden vaak over meerdere jaren loopt, dienen we voor de reeds opgestarte projecten voldoende betaalkredieten te voorzien in 2020, vandaar de stijging bij BA2020.

17. Technische controle

N-VA: vraag 8

Voor de in het kader van de 6de staatshervorming overgekomen retributies en bijdragen (homologatie, vergunningen technische keuring, vergunningen rijscholen, technische diensten, opleidingsinstellingen, examencommissie, beroepscommissie) wordt er (gelet op de gewijzigde regelgeving en verdere uitwerking van bepaalde bevoegdheden) een stijging van de ontvangsten verwacht. Dit is bijvoorbeeld het geval voor homologatie, waar ten gevolge van de nieuwe eisen voor landbouwvoertuigen een meerontvangst van, voorzichtig geraamd, 100.000 euro wordt verwacht. Alle nationale goedkeuringen vervallen immers op 1/01/2020 waardoor deze goedkeuringen moeten vernieuwd worden in 2020.

Is deze massale vernieuwingsbeweging reeds merkbaar bij de diensten van de minister (werklust, etc.)?

We zien in de eerste vijf maanden van 2020 reeds een stijging van het aantal dossiers voor tractoren met een meerontvangst van ca. 20.000 euro. Nieuwe dossiers voor aanhangwagens in de landbouw kunnen we maar vanaf juni 2020 verwachten. Pas op het einde van dit – door corona toch bijzondere – jaar zullen we een duidelijk zicht krijgen op het totale aantal nieuwe dossiers, en de daarmee gepaard gaande meerontvangst.

18. COVID-19

Groen: vraag 1

In hoeverre is er in de BA2020 rekening gehouden met de impact van corona op bepaalde inkomsten? (bijv. ontvangsten van De Lijn waarop gerekend wordt (p.27); de ontvangsten van het Verkeersveiligheidsfonds uit de verkeersboetes (p.47) en afdrachten van keuringcentra en controle-instellingen (p.47); meer ontvangsten Wegeninspectie (p.58) etc.? Kan dat toegelicht worden?

Gelet op het feit dat de begrotingsaanpassing 2020 opgestart werd in februari, werd er nog geen rekening gehouden met de impact van Corona op de ontvangsten van de rechtspersonen. Deze effecten zullen verder in kaart worden gebracht bij de tweede begrotingsaanpassing 2020.

Bijlage 1: overzicht investeringen Verkeersveiligheidsfonds

Projectnaam	Projectfasenaam	Locatie	Gemeente	Bedrag x 1000 euro	Motivatie opname VVF
nieuwe trajectcontroles	20 nieuwe trajectcontroles	Vlaanderen		2000	Handhaving
trajectcontrole op autosnelwegen	uitvoering	Vlaanderen		1000	Handhaving
mobiele trajectcontrole	uitvoering	Vlaanderen		300	Handhaving
ombouw palen naar digitale 2.0	uitvoering	Vlaanderen		200	Handhaving
ombouw RLC 1.0/2.0 naar RLC-TC 3.0	uitvoering	Vlaanderen		550	Handhaving
semi-vaste snelheidscamera	uitvoering	Vlaanderen		116	Handhaving
Connectiviteit TCs	uitvoering	Vlaanderen		500	Handhaving
Herkeuringen en herijkingen RLC/SNC/TC	uitvoering	Vlaanderen		1000	Handhaving
Connectiviteit RLC2.0 en 3.0	uitvoering	Vlaanderen		150	Handhaving
Inhaalverbod vrachtwagens bij regenweer	Inhaalverbod vrachtwagens bij regenweer	Vlaanderen		100	Handhaving
Vernieuwing installaties tussenafstanden	Vernieuwing installaties tussenafstanden	Vlaanderen		400	Handhaving
ombouw 200 analoge lustoestellen naar digitale lustoestellen 2.0	uitvoering	Vlaanderen		1950	Handhaving
Aankopen snelheidsdata voor het bepalen van prioriteiten Trajectcontrole	uitvoering	Vlaanderen		25	Handhaving
Vernieuwing installaties Weigh in Motion	Vernieuwing installaties Weigh in Motion	Vlaanderen		200	Verkeersveiligheid
Beveiligen van fiets- en voetgangersoversteekplaatsen in Vlaanderen	uitvoering	Vlaanderen		2000	Verkeersveiligheid
Organisatie opleiding tot verkeersveiligheidsauditor	uitvoering	Vlaanderen		45	Verkeersveiligheid
Herinrichting kruispunten Kroonstraat, Provinciestraat en Singelkruispunt. Heraanleg fietspaden.	vri	N184	Antwerpen	1000	Verkeersveiligheid

Allerlei ingrepen en onderhoud van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid	Uitvoering VVR Mechelen	AWV Antwerpen		250	Verkeersveiligheid
Allerlei ingrepen en onderhoud van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid	Uitvoering - VVR Antwerpen	AWV Antwerpen		725	Verkeersveiligheid
Allerlei ingrepen en onderhoud van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid	Uitvoering -VVR Kempen	AWV Antwerpen		400	Verkeersveiligheid
Allerlei ingrepen en onderhoud van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid	Uitvoering - VRI: nieuw driekleurige verkeerslichten PCV	AWV Antwerpen		500	Verkeersveiligheid
Allerlei ingrepen van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid, FOP's, fietspaden en trajectcontrole	Uitvoering VVF	AWV Limburg		800	Verkeersveiligheid
Herinrichting kruispunt Kapelstraat-Bosstraat	Uitvoering	N2	Herk-De-Stad	400	Verkeersveiligheid
Herinrichting kruispunt Kapelstraat-Bosstraat	Electromechanische installaties binnen infra-project	N2	Herk-De-Stad	350	Verkeersveiligheid
Herinrichting van de N8 : wegvak Tramstatie - grens Roosdaal	Studie	N8	Ninove	300	Verkeersveiligheid
N283 Landen: aansluiting fietspaden Karolingerslaan op kruispunt met N283	uitvoering	N283	Landen	425	Verkeersveiligheid
Allerlei ingrepen van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid.	uitvoering	AWV Vlaams-Brabant		1500	Verkeersveiligheid

Herinrichting van N9 Palinghuizen en Brugsevaart te Gent.	Onteigeningen	N9	Gent	300	Fiets project
Aanleg van fietspaden langs de N46 tussen Herzele en Welden	Slopen woningen	N46	Zottegem	60	Fiets project
Fietspad Rennessingel tussen UZ en N2	uitvoering	R23	Leuven	1400	Fiets project
Aanpassen kruispunten Heistraat en Jules Moretuslei incl. verkeerslichten	werken	R11	Antwerpen	550	Gevaarlijk punt dynamische lijst
Diversen VVF (bvb. kleinere onteigeningen en studies)	Diversen VVF	Vlaanderen		500	Continuïteit
EM-gerelateerde werken	uitvoering	AWV Limburg		1000	Continuïteit