



Vlaams
Parlement

ingediend op **19-A** (2019-2020) – Nr. 2-I
28 mei 2020 (2019-2020)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marino Keulen
aan de Commissie voor Algemeen Beleid,
Financiën, Begroting en Justitie

over het ontwerp van decreet

houdende aanpassing van de uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2020

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Jos Lantmeeters, Bert Maertens, Marius Meremans;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Lode Ceyssens, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Steven Vandeput;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Imade Annouri, An Moerenhout;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:

- 19-A** (2019-2020) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
– Nr. 2-A t.e.m. H: Verslagen aan de Commissie voor Algemeen Beleid,
Financiën, Begroting en Justitie
- 18-A** (2019-2020) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- 12** (2019-2020) – Nr. 1: Evaluatie door de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
- 17-A** (2019-2020) – Nr. 1: Algemene toelichting
- 17-A-N** (2019-2020) – Nr. 1: Beleids- en begrotingstoelichting
- 20** (2019-2020) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof over de aanpassing van de begroting
- 290** (2019-2020) – Nr. 1: Ontwerp van programmadecreet

INHOUD

1. Vragen en opmerkingen van de leden	4
1.1. Tussenkomst van Marino Keulen	4
1.2. Tussenkomst van Karin Brouwers.....	4
1.3. Tussenkomst van Els Robeyns	4
1.4. Tussenkomst van Wim Verheyden	5
1.5. Tussenkomst van Bert Maertens	6
1.6. Tussenkomst van Björn Rzoska.....	7
2. Antwoorden van de minister	7
3. Replieken	9
4. Indicatieve stemming	9
Gebruikte afkortingen	10
Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 28 mei 2020 het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2020 (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 19-A/1). De bespreking had betrekking op de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Overeenkomstig de werkafspraken in het Vlaams Parlement in het kader van de strijd tegen het coronavirus gaf Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed op 12 mei 2020 voor alle beleidsdomeinen de toelichting bij de aanpassing van de begroting in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie. Deze toelichting wordt opgenomen in het verslag van de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie over het ontwerp van decreet.

Ter voorbereiding van de verdere bespreking werd de leden gevraagd hun technische vragen op voorhand te bezorgen. De minister verstrekke een schriftelijk antwoord op 27 mei 2020. Vragen en antwoorden zijn terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkomenst van Marino Keulen

Marino Keulen vernam uit de pers dat de negatieve impact van de coronacrisis op VVM De Lijn door directeur-generaal Roger Kesteloot wordt ingeschat op 35 miljoen euro. Hoe komt hij aan dit bedrag? Hoe zal de Vlaamse Regering dit oplossen?

Wat is de impact van de coronacrisis op de andere entiteiten waarvoor de minister bevoegd is?

1.2. Tussenkomenst van Karin Brouwers

Karin Brouwers zegt dat de minister al liet uitschijnen dat een mogelijke oplossing voor die 35 miljoen euro kan gevonden worden met het Noodfonds. Er zijn echter ook vele andere sectoren die een beroep willen doen op die middelen. Ze is benieuwd naar de beslissingen van de Vlaamse Regering die op 29 mei 2020 hierover de knoop zou doorhakken. Op 22 april 2020 stelde ze een schriftelijke vraag over de inkomsten en meer- en minderuitgaven van De Lijn als gevolg van de coronacrisis (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2019-20, nr. 782). Voor maart zou er een negatief effect zijn van 711.000 euro, en voor april 1,4 miljoen euro. Hoe valt het bedrag van 35 miljoen euro dan te verklaren? Heeft het geplande overleg met De Lijn al plaatsgehad en wat zijn de conclusies? Wat met de sociale abonnementen?

Voor het vervoer op maat staat er in de technische antwoorden een tabel waarbij een totaalbedrag is vermeld van 34 miljoen euro (basisbedrag toegekend medio 2019). Zij ging er steeds van uit dat het over 28 miljoen euro ging. Vanwaar het verschil?

1.3. Tussenkomenst van Els Robeyns

In het schriftelijke antwoord leest *Els Robeyns* dat de 5 miljoen euro extra investering in de vergroening van de vloot van De Lijn gaat naar de aankoop van hybride bussen in 2020. Ze vraagt waarom het alleen om hybride bussen gaat en hoe de minister denkt zo de doelstelling te kunnen halen om in 2025 alleen elektrische bussen te kunnen inzetten in de centrumsteden. De eerste echte e-bussen zijn pas voorzien vanaf 2023.

Er werd een nieuw begrotingsartikel (MBU-3MFH2LC-WT) gecreëerd voor de vergroening van de mobiliteit. Ze vindt het verwarrend dat middelen uit het Klimaatfonds naar dit begrotingsartikel worden overgezet omdat er nog geen projecten zijn.

De 1,6 miljoen euro meeropbrengsten die zijn voorzien in de begrotingsaanpassing houden uiteraard geen rekening met de invloed van de coronacrisis op de passagiersaantallen. Zij heeft dezelfde vraag over het bedrag van 35 miljoen euro waarover Roger Kesteloot sprak. Hoe zal dit verlies opgevangen worden? Wordt er rekening mee gehouden dat de inkomstendaling van de ticketverkoop langdurig zal zijn?

Zij besluit dat de begrotingsaanpassing grotendeels achterhaald is en dat er snel duidelijkheid nodig is over de impact van de coronacrisis. Er is echter ook een positief element, namelijk dat meer mensen de fiets ontdekken en vaker de auto laten staan. Dat moet de minister aangrijpen om meer te investeren in fietsinfrastructuur en de kwaliteit van het openbaar vervoer.

1.4. Tussenkomen van Wim Verheyden

Wim Verheyden zegt dat de impact van de coronacrisis op de overheidsfinanciën niet in te schatten is. Het is echter heel waarschijnlijk dat er dringend bijkomende inspanningen nodig zullen zijn. Het tekort van de Vlaamse overheid zou stijgen tot meer dan 4 miljard euro. Voor de vele andere beleidsdomeinen zijn er rechtstreeks financiële gevolgen. Dat is niet het geval voor Mobiliteit en Openbare Werken omdat alleen maatregelen nodig zijn om procedures aan te passen. Hij is van oordeel dat er meer kon geïnvesteerd worden in beschermingsmaatregelen voor personeel en passagiers van De Lijn.

Het Rekenhof gaat er van uit dat er nog budgettaire effecten zijn, zowel voor de ontvangsten als de uitgaven. Het gaat om minder ontvangsten uit verkeersboetes. De begrotingsaanpassing houdt immers geen rekening met de daling van het verkeer. Hetzelfde geldt voor de verkeersboetes door de wegeninspectie, de ontvangsten van de Liefkenshoektunnel, en de ontvangsten bij het Loodswezen. Niet minder dan 28 tot 37 procent van de losse havenarbeiders zouden momenteel werkloos zijn. Ook de autotrafiek in de haven van Zeebrugge is ingestort. Ook daar kenden de havenarbeiders in april gemiddeld de helft minder werkdagen.

De geraamde ontvangsten van De Lijn stijgen in de voorliggende begrotingsaanpassing met 1,6 miljoen euro door een tariefstijging. Maar daarbij wordt geen rekening gehouden met de dalende passagiersaantallen. Hij citeert verder het Rekenhof: "Het stilleggen van werven van infrastructuurwerken in de wegen- en waterbouw bij zowat alle entiteiten van het beleidsdomein MOW kan ervoor zorgen dat de betaalkalenders aangepast moeten worden omdat de aanrekeningen van geleverde prestaties verschuiven." (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 20/1, p. 73).

Kortom, de geraamde inkomsten zullen te optimistisch zijn ingeschat. Hij heeft er begrip voor dat het hier gaat om onvoorzienbare omstandigheden die niet allemaal konden verwerkt worden in de begrotingsaanpassing. Net zoals het Rekenhof in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie op 26 mei 2020, vraagt hij om een tweede begrotingscontrole uit te voeren in de tweede jaarhelft.

Het verslag van het Rekenhof heeft nog tot andere bijkomende vragen geleid. Vooreerst is er het Verkeersveiligheidsfonds. Er zijn indicaties dat de ontvangsten van de verkeersboetes zullen dalen maar de raming van de ontvangsten blijft ongewijzigd. Hiervan gaat een eerste schijf van 17,9 miljoen euro naar het Verkeersveiligheidsfonds en wordt het resterende deel als algemene ontvangst aangerekend. Zal men de financiering van het Verkeersveiligheidsfonds kunnen aanhouden of moeten bijsturen?

Ook nog volgens het Rekenhof zou volgens de raming van 24 februari 2020 van de federale overheid het aan Vlaanderen toekomende deel van de ontvangsten uit verkeersboetes 156,6 miljoen euro bedragen voor 2020. Dit bedrag moet echter nog met 11 miljoen euro verminderd worden (tot 145,6 miljoen euro) door een correctie van de ontvangsten uit boetes van veroordelingen in de periode 2015-2017 die al ingecalculeerd waren in de voorschotten die de Vlaamse overheid de voorbije jaren heeft ontvangen. Het viel de spreker op dat de Vlaamse overheid nog steeds geen zekerheid heeft over haar werkelijk aandeel in de ontvangsten van de op federaal niveau geïnde verkeersboetes. Wat is de stand van zaken? Nam de minister hierover contact op met de federaal bevoegde minister?

Wat Wim Verheyden bijzonder trof, waren de opmerkingen van het Rekenhof over het Oosterweelproject (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 20/1, p. 31). Hij stelt met het Rekenhof vast dat de Vlaamse Regering net zoals de vorige jaren ook dit jaar de bouwkosten voor de Oosterweelverbinding niet opneemt in de begroting. De argumenten zijn gekend en worden weergegeven onderaan p. 11 van het verslag van het Rekenhof. Het Rekenhof wijst erop dat de toekomstige tolheffingen effectief moeten aangewend worden voor de aflossing van de schuld van Lantis en niet voor de financiering van nieuwe verbintenissen in het kader van het Toekomstverbond. Tot op heden is er nog altijd geen herziening van de voorwaarden van de flexibiliteitsclausule voor strategische investeringen. Volgens het Rekenhof kan de Vlaamse Regering dus de bouwkosten van het Oosterweelproject niet in mindering brengen voor de toetsing van de Europese normnaleving. De spreker wenst de minister veel succes om de Europese Commissie alsnog te overhalen.

Verder leest hij in het verslag op p. 31 en 32 dat de begroting 2020 van Lantis voor de hoofdwerven van het Oosterweelproject 101,7 miljoen euro omvat. De gunning van de overheidsopdrachten voor de Scheldetunnel en de technische installaties (samen geraamd op 840,4 miljoen euro) zal volgens de huidige planning hoogstwaarschijnlijk in 2020 gebeuren. Het Rekenhof stelt hierbij een duidelijke inbreuk vast op artikel 34, §1, van de VCO. Dat stelt dat verbintenissen moeten vastgelegd worden voor het totale bedrag van de verplichtingen die eruit voortvloeien, ongeacht de uitvoeringstermijn. De vastleggingskredieten 2020 van Lantis moeten dus minstens worden verhoogd tot het vermoedelijke gunningsbedrag van de werken die in 2020 definitief worden toegewezen. De gelijkschakeling van de vastleggings- en de vereffeningskredieten voor het Oosterweelproject vertekent volgens het Rekenhof ook de informatiewaarde van de begroting van Lantis ten aanzien van het Vlaams Parlement. Hij dringt erop aan dat voortaan zal gerapporteerd worden zoals het Rekenhof vraagt. Transparantie in een dergelijk dossier is essentieel. Hij juicht toe dat het Rekenhof zal betrokken worden bij de voortgangsrapportages over de uitvoering van het Toekomstverbond.

1.5. Tussenkomen van Bert Maertens

Bert Maertens vraagt wat de invloed is van de coronacrisis op de ontvangsten en uitgaven. Vermoedelijk zal dat verder onderwerp zijn van een tweede begrotingsaanpassing. Monitoren, naast De Lijn, ook de anderen entiteiten van MOW de impact?

De huidige crisis biedt ook kansen, zoals het gestegen fietsverkeer. Het doet het draagvlak voor de keuze voor fietsinfrastructuur toenemen. Ook lokaal is er minder tegenstand waarneembaar als er moeilijke beslissingen hieromtrent moeten worden genomen. Hij merkt ongeveer 18 miljoen euro extra middelen voor fietsinfrastructuur op, waaronder FFEU-middelen van De Vlaamse Waterweg nv. Komt er een extra oproep voor investeringen in fietsinfrastructuur met andere criteria? Kaderen deze extra middelen binnen wat in de beleidsnota (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 121/1) en het regeerakkoord (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 31/1) staat omschreven als lokale fietsprojecten die geen deel uitmaken van het bovenlokale fietsroutenetwerk maar die gemeentegrenzen overschrijden?

Worden binnen deze begrotingsaanpassingen middelen voorzien voor de versnelde aanpak van de missing links die worden aangekaart in het rapport van het Rekenhof (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 37-B/1)?

1.6. Tussenkost van Björn Rzoska

Björn Rzoska toont alle begrip voor de niet-realistische begrotingsaanpassing gezien de onverwachte coronacrisis. Belangrijk is dat door de Vlaamse Regering een tweede begrotingscontrole is toegezegd voor september 2020.

Net zoals het Rekenhof heeft hij vragen bij het geïntegreerd investeringsprogramma (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 20/1, p. 32). De commissieleden ontvingen het definitieve GIP 2020 maar hij ontving eerder al een GIP van de vorige minister tot 2021. Dat vindt hij bizar en betreurt hij. Ook het Rekenhof verwacht een meerjarig perspectief.

Een gebrek aan transparantie over uitgaven van het beleidsdomein MOW loopt als een rode draad door het verslag van het Rekenhof. Het Rekenhof spreekt ten eerste van een vertekening van de informatiewaarde door het gelijkstellen van de vastleggings- en vereffeningskredieten voor het Oosterweelproject in 2020. Dit terwijl er volgens hun informatie in 2020 nog een gunning wordt verwacht voor een aanzienlijk bedrag. Björn Rzoska gaat ervan uit dat dit wordt rechtgezet in de tweede begrotingsaanpassing.

Een tweede gebrek aan transparantie doet zich voor bij het Verkeersveiligheidsfonds. Er zijn verschuivingen van uitgavenbudgetten van vastleggings- en vereffeningskredieten van artikel MB0-1MHH4NA-WT – Verkeersveiligheid naar artikel MB0-1MHH4NB-WT – Investerings weginfrastructuur. Het Rekenhof vraagt terecht om duidelijke criteria te bepalen voor de aanrekening van investeringsprojecten voor verkeersveiligheid van AWW op artikel MB0-1MHH4NB-WT – Investerings weginfrastructuur. Zo kan het onderscheid worden gemaakt met andere investeringen in weginfrastructuur door AWW.

Ten derde is er het Vlaams Infrastructuurfonds. Het Rekenhof vraagt meer transparantie waarvoor de middelen zullen worden gebruikt. Ze werden bij de begrotingsopmaak 2020 verhoogd met 40 miljoen euro voor de vastleggingskredieten en 4 miljoen euro voor de vereffeningskredieten. Nu worden deze terug verminderd met respectievelijk 20,2 en 0,3 miljoen euro. Wat is de reden hiervan?

Tot slot vraagt hij ook naar de onderbouwing van de gevraagde 35 miljoen euro door De Lijn. Dit staat in schril contrast met de voorlopige cijfers die Karin Brouwers ontving op haar schriftelijke vraag. Ook hij kijkt uit naar de resultaten van de minister-raad waarop de 200 miljoen euro van het Noodfonds zullen worden verdeeld.

2. Antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* gaat eerst in op de vragen over de 35 miljoen euro voor De Lijn. Er heeft een overleg plaatsgehad met De Lijn om een globale inschatting te maken van de impact van de coronacrisis. Ook met andere entiteiten binnen MOW werd overlegd. Vanaf dag 1 werd overal de impact van de coronacrisis gemonitord.

Voor De Lijn is er een grote impact omdat de bussen en trams bleven rijden. De minister benadrukt dat het bedrag van 35 miljoen euro een raming is en een doorcalculatie tot en met augustus 2020. Enerzijds zijn er minder ontvangsten voor 45 miljoen euro, en anderzijds zijn er minder uitgaven voor 15 miljoen euro. Dat maakt 30 miljoen euro. Daarbij moeten 5 miljoen euro extra uitgaven geteld worden voor coronagerelateerde maatregelen (bijvoorbeeld hygiënemaatregelen). Dit betekent niet noodzakelijk dat deze 35 miljoen euro integraal zal gehaald worden

uit het Noodfonds. De minister kan echter niet vooruitlopen op de beslissingen van de Vlaamse Regering.

Voor de vergroening van de vloot van De Lijn met hybride of e-bussen herinnert minister Peeters eraan dat er momenteel proefprojecten lopen in Gent, Leuven en Antwerpen. De vraag van Brugge voor een proefproject ligt op tafel. De middelen hiervoor zijn al voorzien. 37,4 miljoen euro zijn momenteel voorzien voor de vergroening van de vloot. Zoals aangegeven in het schriftelijk antwoord werd een apart begrotingsartikel MBU-3MFH2LC-WT gecreëerd voor vergroening van mobiliteit (zie schriftelijk antwoord als bijlage). Het gaat om middelen die MOW krijgt toegewezen vanuit het Klimaatfonds.

Het klopt dat er een impact zal zijn voor het Loodswezen en de tolgelden van de Liefkenshoekttunnel. Een ander voorbeeld zijn de sluizen op het Albertkanaal waarvoor minder ontvangsten zullen zijn. Dat wordt allemaal geanalyseerd en gemonitord. De opmaak van de begrotingsaanpassing is gestart in februari 2020 voor de uitbraak van de coronacrisis. Er komt een tweede begrotingsaanpassing in september 2020. Dan zullen de reële cijfers gekend zijn. Iedereen weet dat er een grote impact zal zijn en de begroting niet in evenwicht zal zijn.

Voor het Verkeersveiligheidsfonds en de ontvangsten uit verkeersboetes kan de minister momenteel geen nieuwe stand van zaken geven over de achterstand in de doorstorting van de federale middelen. Ze zal dit navragen. Hoe dan ook zal 17,9 miljoen euro worden doorgestort naar het Verkeersveiligheidsfonds.

Wat het niet opnemen van de bouwkosten voor de Oosterweelverbinding in de begroting betreft, blijft het antwoord dat een dergelijke uitzonderlijk grote investering die gespreid is over meerdere jaren buiten de begroting wordt gehouden. Daarnaast is er het terugverdienmodel. Tot op heden ontving de Vlaamse Regering geen reactie dat er een probleem is.

De bijkomende inspanningen voor fietsinfrastructuur die opgenomen zijn in het regeerakkoord voor wat betreft ontsluiting van bedrijfsterreinen en dergelijke zijn nog niet terug te vinden in de huidige begroting. Er is een bedrag vastgesteld van 180 miljoen euro voor fietsinfrastructuur (zie ook *Vragen om uitleg* VI.Parl. 2019-20, nr. 2294) maar er is nog geen nieuw fietssubsidiereglement uitgewerkt.

Voor de missing links, aangekaart door het Rekenhof, zegt de minister dat er heel wat daarvan zijn gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan van 1997. Een aantal elementen zijn dus deels achterhaald. Voor enkele missing links zijn de studiekosten opgenomen in de voorliggende begrotingsaanpassing en het GIP 2020. Er is momenteel geen financiële marge om ze allemaal aan te pakken.

De opmerkingen van Björn Rzoska over het GIP noemt de minister volkomen terecht. Er wordt volop gewerkt aan een GIP voor de lange termijn dat in oktober zal worden voorgelegd. De focus lag nu op 2020. Het GIP 2020 kwam later dan normaal omdat het volledig afgestemd werd met de voorliggende begrotingsaanpassing. De administratie zit ondertussen niet stil en werkt verder aan het GIP 2021-2024. Een meerjarig perspectief is inderdaad noodzakelijk.

In verband met de opmerkingen van het Rekenhof over een gebrek aan transparantie antwoordt de minister dat ze bereid is om alle transparantie aan de dag te leggen. Voor het Verkeersboetefonds zal ze navragen welke bedragen worden doorgestort. Voor de Oosterweelverbinding wijst ze op de laatste voortgangsrapportage (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/1 en 2) die in alle transparantie verliep. Bij een volgende voortgangsrapportage kan dat verder bekeken worden.

De verschuivingen bij het Vlaams Infrastructuurfonds betreffen vooral provisionele bedragen die initieel bij het Vlaams Infrastructuurfonds stonden en nu concreet naar de verschillende entiteiten (van De Vlaamse Waterweg nv, De Lijn enzovoort) werden overgeheveld.

Tot slot was er de vraag over de tabel in de schriftelijke antwoorden over het vervoer op maat. De 28 miljoen euro gaan specifiek over de belbussen. In de 34 miljoen euro zijn ook de middelen begrepen voor onder andere de Diensten Aangepast Vervoer, het leerlingenvervoer en Blue-bike.

3. Replieken

Björn Rzoska wil het debat over de middelen buiten begroting voor de Oosterweel-verbinding niet uitputten en stelt voor om er dieper op in te gaan bij een volgende voortgangsrapportage. In de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie van 26 mei 2020 heeft raadsheer Jan Debucquoy melding gemaakt van een contact met de Europese Commissie waarbij deze stelde dat dit niet mogelijk is. Maar voor een officiële reactie zal het wachten zijn op Godot. Het tolinkomstenmodel omschreef de raadsheer als een robuust model maar dan gaat het alleen over de eigenlijke kosten van Oosterweel maar niet voor de voorbereidingswerken en dergelijke. Hij is bezorgd hierover en het parlement moet nagaan wat gedekt wordt door deze inkomsten en wat nog naar de begroting komt.

Volgens *Martine Fournier* moeten de vervoerregio's advies geven over het GIP. Zullen zij al advies hebben gegeven over het GIP 2021-2024 vooraleer dat GIP naar het parlement komt?

Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat er al een test is geweest voor het GIP 2020 met de drie vervoerregio's uit het proefproject. In de omzendbrief over de opmaak van het GIP is vermeld dat de vervoerregio's om advies wordt gevraagd. Ze gaat er, onder voorbehoud, van uit dat dit ook mogelijk is voor het GIP 2021-2024. Tot slot verduidelijkt zij dat het GIP 2021-2024 dat in oktober of november wordt bezorgd een ontwerpversie zal zijn, zoals dat gebruikelijk is. Daarna kunnen de vervoerregio's hun advies geven waarna in het voorjaar 2021 een definitieve versie volgt.

4. Indicatieve stemming

Het aan de commissie toegewezen gedeelte van het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2020, bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken van minister Lydia Peeters, wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 8 stemmen bij 5 onthoudingen.

Bart CLAES,
voorzitter

Marino KEULEN,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (= FEU)
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
VCO	Vlaamse Codex Overheidsfinanciën
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij