

GROEN

1. Wat is het saldo van het pendelfonds momenteel? Hoeveel zal er vanuit dit fonds geïnvesteerd worden in duurzame mobiliteit in 2021? Wanneer zal er een nieuwe oproep gelanceerd worden?

Momenteel is er een beschikbaar bedrag aan vastleggingskredieten van 2.497.516 euro in het Pendelfonds. Rekening houdend met de toelage van 1.549.000 euro, die ook in 2021 voorzien wordt, is er dus een bedrag van 4.046.516 euro beschikbaar. De effectieve vastleggingen in 2021 zijn afhankelijk van de nieuwe projectoproep.

2. Het MB van 11 oktober 1976 laat niet toe dat er op eenzelfde plaats meer dan twee zones van kracht zijn. Hierdoor is het bijvoorbeeld in Brugge (reeds zone betalend parkeren en tonnagebeperking) juridisch onmogelijk om een fietszone in te voeren. U antwoordde op SV 1155 dat “Deze problematiek zal daarom verder worden aangepakt bij de herziening van de plaatsingsvoorwaarden.” Wat gaat u concreet doen, en wanneer?

De werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid is ondertussen bezig met de voorbereiding van deze vernieuwde plaatsingsvoorwaarden. Het ontwerp wordt eerst bekeken binnen een beperkte kern met vertegenwoordiging van o.a. afdeling Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, gemeentelijke en gewestelijke wegbeheerders. Een ontwerptekst wordt in de loop van 2021 verder voorgelegd aan de ruimere werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden met o.a. vertegenwoordiging van Centrex, De Lijn, Vias, OCW, Netwerk Duurzame Mobiliteit, etc. Het doel is om in het voorjaar van 2022 een ontwerptekst te kunnen voorleggen voor verdere politieke validatie.

3. De bestaande subsidieregeling voor veilige schoolomgevingen wordt uitgebreid naar schoolroutes langs gemeentewegen. Zullen ook schoolroutes langs gewestwegen veiliger worden gemaakt?
 - a. Welk budget is er voorzien voor subsidies aan lokale besturen?
 - b. Welk budget is er voorzien om schoolroutes langs gewestwegen veiliger te maken?
 - c. Hoe zal dit gecoördineerd worden?

Er wordt in het relanceplan Vlaamse Veerkracht in totaal 30 miljoen euro uitgetrokken voor het veiliger maken van de schoolroutes, zowel langs gewest- als gemeentewegen. Er is voorzien in 15 miljoen euro subsidies aan de lokale besturen via het Verkeersveiligheidsfonds en 15 miljoen euro voor de gewestwegen bij het Agentschap Wegen en Verkeer.

4. Hoe zal de minister ervoor zorgen dat de beperkte middelen voor vervoer op maat er niet toe leiden dat de bediening van meer perifere gebieden nog meer onder druk zou komen?

Het Vervoer op Maat wordt beslist door de vervoerregioraden waarin de gemeenten een actieve rol spelen. Gelet op het feit dat het handelt om lokale verplaatsingen, kunnen de gemeenten zelf beter inschatten wat de vervoersnoden zijn voor de verschillende doelgroepen. Uiteraard binnen de beschikbare budgetten.

N-VA

- MBO-1MEH2EA-WT – BASISBEREIKBAARHEID (BBT, p. 61)

Een clustering van de uitgaven met betrekking tot de basisbereikbaarheid

Graag een opsplitsing van deze uitgaven (Blue Bike, uitrol basisbereikbaarheid, vervoer op maat, ...);

Hierbij de opdeling per categorie in k euro:

MBO-1MEH2EA-WT	31.411
Voor Schuilhuisjes Eigen Ontwerp	61
Vervoer Op Maat	16.000
Basisbereikbaarheid	8.066
De Vzw Max Mobiel	693
In Het Kader Van Mobiliteit Van Personen Met Een Handicap In Vlaanderen, Basisbereikbaarheid En Innovatieve Mobiliteitsoplossingen	4.753
Ondersteuning Project Deelfietsen	190
Vzw Centrum Voor Positieve Aanwending-Taxistop	80
De Havenbus	94
Instellingen, Organisaties En Verenigingen Actief Op Het Vlak Van Het Woon Werk Verkeer	1.474

- Ontvangsten De Lijn (BBT, p. 67): “Deze worden voor de begrotingsopmaak 2021 voorlopig constant gehouden, met uitzondering van een bedrag van 3.881 keuro voor de verkoop van vastgoed.”

Over welk vastgoed gaat dit?

Dit is een voorlopig bedrag. Er zijn een aantal sites die in aanmerking komen voor realisatie de volgende jaren. De concrete realisaties kunnen afwijken en mogelijk opgenomen worden in een begrotingsaanpassing.

- Algemene beleidsondersteuning (BBT, p. 72): “De beleidskredieten van het inhoudelijk structurelement Algemene beleidsondersteuning stijgen met 45 keuro. Dit betreft de verwerking van de ontvangst uit Europese subsidies.”

Over welke Europese subsidies gaat dit precies?

De Europese subsidies worden ESR-matig in de begroting verwerkt conform het VABN-advies 2017/7. Het betreft de Europese subsidies van het Waterbouwkundig Laboratorium binnen het departement MOW, meer bepaald de subsidies voor de projecten Polder2C's en Sparc Life.

- MB0-1MFH2LA-WT – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID (BBT, p. 79)

Graag een overzicht van de verenigingen/instanties die subsidies vanuit dit artikel ontvangen.

Het betreft de basissubsidies voor de mobiliteitsverenigingen: Fietsersbond, TreinTramBus, Voetgangersbeweging en CPA/Taxistop. Daarnaast worden er ook subsidies gegeven aan de koepelorganisatie Komimo, aan het Vlaams Instituut voor de Logistiek en aan gemeenten in het kader van de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Tot slot worden ook de subsidies voor de mobiliteits- en bereikbaarheidsmanagers hierop aangerekend.

- MB0-9MHHANA-OW – VERKEERSVEILIGHEID & MB0-9MHHTNA-OW – VERKEERSVEILIGHEID (BBT, p. 90 en p. 91)

Ontvangsten worden deels geraamd op basis van uitvoeringsgegevens/werkelijke realisatie 2019. Quid impact corona?

De grootste ontvangstencomponent betreft de ontvangsten uit verkeersboetes. Deze ontvangsten worden afgestemd op de raming van de federale overheid. De impact van corona wordt daar dus in meegenomen, en indien nodig, bijgesteld bij een begrotingsaanpassing.

De ontvangsten uit afdrachten van keuringsinstellingen, die worden bijgesteld in functie van de uitvoering 2019, blijven in 2020 ook op peil. De keuringsinstellingen blijven op dit moment immers open.

- MB0-9MHHAOA-OW – VERKEERSBELEID (BBT, p. 99)

“In 2021 worden de verwachte ontvangsten uit EU-projecten bijgesteld tot 131 keuro.”

Over welke projecten gaat dit?

Het betreft de ontvangsten (en corresponderende uitgaven) in het kader van volgende projecten: NAP (MMTIS), TN-ITS Go, DIGNITY en 5G Blueprint.

- MD0-9MHHAPA-OW – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN (BBT, p. 104)

Dit ontvangstenartikel betreft ook ontvangsten uit verkoop van buiten gebruik gestelde roerende goederen.

Ten belope van welk bedrag wordt deze verkoop geraamd?

Voor begroting

sjaar 2021 wordt de opbrengst geraamd op 124.000 euro.

- MDU-3MHH2RB-LE – BESCHIKBAARHEIDSVERGODINGEN (BBT, p. 121)
Volgens de meest recente aflossingstabellen van de PPS projecten Noord-Zuid Kempen, Via R4 en Via Zaventem dient het budget voor 2021 te worden verhoogd. *Hoeveel budget wordt voor elk project in 2021 voorzien en welke stijging houdt dit telkens in?*

Er wordt in 2021 voorzien in onderstaande bedragen per project, conform de voorziene aflossingstabellen.

BO 2021	Kapitaal (3MH223)	Rente	Onderhoud incl bTW	Rente en onderhoud incl BTW (3MH217)	Totaal
A11		43.034.491	10.322.820	53.357.311	53.357.311
Brabo 1		5.199.944	1.597.041	6.796.985	6.796.985
Brabo 2		9.467.244	204.795	9.672.039	9.672.039
NZK	3.021.929	13.139.326	2.759.705	15.899.031	18.920.960
Via R4 Gent	1.616.220	5.174.218	1.624.758	6.798.976	8.415.196
Zaventem	1.277.987	2.690.245	1.641.109	4.331.354	5.609.341
	5.916.136	78.705.468	18.150.228	96.855.696	102.771.832

Ter vergelijking met 2020 wordt hieronder dezelfde tabel opgenomen van bij de begrotingsaanpassing 2020 (afgerond in k euro).

BA 2020	Kapitaal (3MH223)	Rente	Onderhoud incl BTW	Rente en onderhoud incl BTW (3MH217)	Totaal
A11	0	43.034	10.203	53.237	53.237
Brabo 1	0	5.173	1.544	6.716	6.716
Brabo 2	0	9.467	205	9.672	9.672
NZK	2.817	13.414	2.609	16.023	18.840
Via R4 Gent	1.518	5.272	1.594	6.866	8.384
Zaventem	1.213	2.774	1.612	4.386	5.599
	5.548	79.135	17.766	96.900	102.449

- MDU-3MHH2RC-WT – FFEU (BBT, p. 122)
“Door de aanpak van volgende gevaarlijke punten in 2021 te gunnen zullen, op één na, alle gevaarlijke punten van deze historische lijst worden weggewerkt.”
Welk punt zal er in 2021 nog niet weggewerkt worden?

Het wegenisproject ter hoogte van de Kasteletsingel, Brugstraat en Nijverheidsstraat in Beringen zal nog niet in 2021 aanbesteed kunnen worden.

- MB0-1MIH2SA-WT – HAVEN- EN WATERBELEID (BBT, p. 132)
Kan er een overzicht gegeven worden van de verschillende subsidies en het bedrag dat hiervoor telkens voorzien wordt?

Het betreft volgende categorieën van uitgaven, met de voorlopig geraamde bedragen:

- Hubsubsidies binnenvaart: 300.000 euro
- Bundelingssubsidies spoor: 1,1 miljoen euro
- Impulsprogramma binnenvaart: 1,5 à 2 miljoen euro
- Subsidies Verladingsgroepen: 9 miljoen euro

- MB0-9MIHATY-OP – DE VLAAMSE WATERWEG (BBT, p. 135)
“In afwachting van een uitspraak inzake het rechtsgeding dat lopende is tussen De Vlaamse Waterweg NV en de haven van Brussel, is in het verleden een ontvangstenartikel gecreëerd.”
Wanneer wordt deze uitspraak verwacht?

Momenteel is de procedure nog bezig. Het Hof van Cassatie heeft het arrest van het Hof van Beroep van Antwerpen gecasseerd en de zaak verwezen naar het Hof van Beroep te Gent, alwaar zij thans hangende is.

- MBU-2MIHAVA-OW – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR (BBT, p. 147)
Op dit begrotingsartikel worden ontvangsten aangerekend uit o.a. verkoop van gronden en gebouwen van het Vlaams Gewest.
Op hoeveel worden deze voor 2021 geraamd?

Er worden een aantal diverse ontvangsten voorzien onder dit begrotingsartikel. Hierbij de geraamde inschatting per categorie (in keuro):

DIVERSE ONTVANGSTEN	608
TERUGSTORTINGEN VAN ONROERENDE VOORHEFFING EN ACHTERSTALLIGE ONTVANGSTEN	1
UIT STRANDCONCESSIES, UIT DE JAARLIJKE CIJNS VAN HET WINDTURBINEPARK ZEEBRUGGE, UIT DE CONCESSIEGELDEN VAN DE NV MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	1.364
UIT CIJNZEN EN RETRIBUTIES INGEVOLGE VERGUNNINGEN M.B.T. GEBRUIK VAN HET OPENBAAR DOMEIN	605
INKOMSTEN VAN WATERVANGEN EN ONTVANGSTEN VANWEGE DE HAVENBEDRIJVEN	2.520
SCHADEREGELINGEN IVM SCHADE VOORTVLOEIEND UIT BEHEER VAN OPENBAAR DOMEIN EN GELDBOETEN	100
VERKOOP EN TERUGBETALING VAN GRONDEN VAN HET VLAAMS GEWEST EN IN DE WAASLANDHAVEN	196
VERKOOP VAN BESTAANDE GEBOUWEN AAN ANDERE SECTOREN DAN DE OVERHEIDSSECTOR	0
ROERENDE GOEDEREN AANGEKOCHT MET MIDDELEN VAN HET VIF, UIT SPONSERING, UIT DE TOEPASSING VAN SAMENWERKINGSAKKOORDEN MET ANDERE OVERHEDEN, RECHTSPERSONEN EN PARTICULIEREN	12

OPEN VLD

- Het verhogen van de bruggen van het Albertkanaal wordt versneld. De middelen hiervoor worden in de periode 2021-2022 vrijgemaakt. Graag hadden we een timing gekregen van de werken voor het verhogen van de laatste bruggen. Tegen wanneer zal het volledige Albertkanaal kunnen bevaren worden door binnenschepen met 4 containers hoog?

Dankzij de extra relancemiddelen kunnen alle nog te herbouwen bruggen in 2021 en 2022 worden aanbesteed. In 2023 zullen de eerste schepen met vier lagen containers over het Albertkanaal varen.

- “De nog resterende projecten van ‘historische’ gevaarlijke punten worden in 2021 quasi volledig afgerond. Dat er op deze lijst, die dateert van 2002, nog steeds 32 punten staan is immers totaal onaanvaardbaar en stuit – terecht – op zeer veel onbegrip bij de publieke opinie.” Graag een stand van zaken en een timing voor de 32 punten van deze historische lijst.

Eind 2020 beogen we van deze 32 punten er 9 in uitvoering te hebben, 15 aanbesteed te hebben en nog slechts 5 in ontwerp. 3 projecten werden in 2020 afgerond. Voor de 5 projecten die zich nog in ontwerpfase bevinden, onderstaande verwachte timing meegegeven worden:

-R16 x Boomlaarstraat te Lier	Aanbesteding voorzien in 2021
Kasteletsingel x Brugstraat te Beringen	Deze 2 projecten zullen in 1 dossier aanbesteed worden. Aanbesteding is voorzien na 2021. Er wordt momenteel bekeken of er in afwachting van de aanbesteding al een quick win kan gerealiseerd worden.
Kasteletsingel x Nijverheidsstraat te Beringen	
Ringlaan x Kortrijkse Heerweg te Deerlijk	Aanbesteding voorzien in 2021
Kezelberg x N32d Ieperstraat te Wevelgem	Aanbesteding voorzien in 2021

1. In BO20 was er binnen de investeringstoelage van De Lijn 40,7 miljoen euro voorzien voor de aankoop van bussen. Daarnaast was er ook een apart begrotingsartikel waarin 5 miljoen euro voorzien was voor de 'vergroening van rollend materieel'.

In BO21 is er geen nieuw geld voorzien in het begrotingsartikel 'vergroening van rollend materieel'. Ook bij de investeringstoelage voor De Lijn wordt in BO21 geen vermelding gemaakt van middelen voor rollend materieel. Daarom volgende vragen:

- a. Waarom werd in 2020 gekozen om het begrotingsartikel 'vergroening van rollend materieel' in te voeren buiten de investeringstoelage om? Waarom wordt dit begrotingsartikel in 2021 niet meer aangewend?

In 2020 werden hier nog middelen voorzien vanuit het Vlaams Klimaatfonds. Voorlopig worden in dat kader geen kredieten meer voorzien in 2021 en worden de kredieten voor het rollend materieel bij De Lijn rechtstreeks in deze begroting opgenomen.

- b. Gaan er binnen de investeringstoelage 2021 voor De Lijn middelen naar rollend materieel? Zo ja, hoeveel?

Voor rollend materieel werd in het investeringsbudget 2021 momenteel 150,9 miljoen euro voorzien. Dit betreft zowel investeringen in bussen (96 miljoen euro), trams (50 miljoen euro) als dienstvoertuigen en toebehoren (5 miljoen euro). Hiervan wordt 93 miljoen euro gefinancierd uit het relanceplan Vlaamse Veerkracht.

- c. Hoeveel middelen zijn er in 2021 nog voorzien voor bestelling van bussen binnen het raamcontract met VDL Bus & Coach?

De in het GIP 2021 voorziene middelen van 96 miljoen euro voor ongeveer 211 hybride bussen hebben betrekking op een afname van het raamcontract met VDL Bus & Coach.

- d. Hoeveel bussen kunnen er in 2021 aangekocht worden met de middelen binnen de begroting 2021?

De in het investeringsplan 2021 opgenomen 96 miljoen euro heeft betrekking op de aankoop van ongeveer 211 hybride bussen.

2. Naast de begroting 2021 wordt er in de begrotingstoelichting ook vermeld dat er 93 miljoen euro voor de aankoop van bussen is vrijgemaakt binnen het relanceplan Vlaamse Veerkracht. Daarover volgende vragen:

- a. Wat is de timing waarbinnen deze middelen ingezet zullen worden? Welk deel van deze middelen is bestemd voor de aankoop van bussen in respectievelijk elk van de komende jaren?

- b. Hoeveel bussen kunnen daar respectievelijk in elk van de komende jaren mee aangekocht worden? Over welk type bussen gaat het?

De 93 miljoen euro die werd vrijgemaakt binnen het relanceplan maken onderdeel uit van de 96 miljoen euro die in het investeringsplan 2021 voorzien werden voor de aankoop van bussen. Deze middelen worden vastgelegd in 2021. Het betreft de aankoop van ongeveer 211 hybride bussen. De levertermijnen zijn nog te bepalen in functie van de besteldatum en de andere lopende bestellingen/leveringen.

3. Naast het lopende raamcontract voor de bestelling van 400 hybride bussen bij VDL Bus & Coach is men van plan ook nieuwe elektrische bussen aan te kopen. In 2020 werd een openbare aanbesteding voor de aankoop van 970 elektrische bussen stopgezet. Er wordt eind 2020 een nieuwe aanbesteding gelanceerd. Naar aanleiding van een vraag om uitleg op 1 oktober 2020 gaf de minister aan dat er “600 miljoen voor de laadinfrastructuur en 700 miljoen voor de bussen zelf” nodig was. Dit komt neer op “een bedrag van 1,3 miljard euro dat nodig is.” Over de impact van de investering voor 2021 valt nauwelijks iets terug te vinden in de begrotingstoelichting. Daarom volgende vragen:
- a. Wanneer zal de nieuwe aanbesteding gelanceerd worden? Vanaf wanneer moet het contract idealiter getekend worden? Vanaf welke datum zullen de eerste bussen opgeleverd worden?
 - b. Welke aanpassingen zijn er gebeurd aan de openbare aanbesteding die in de zomer van 2020 geannuleerd werd?
 - c. Zullen er als gevolg van de nieuwe openbare aanbesteding van eind 2020 in 2021 middelen worden voorzien (al dan niet na deconsolidatie) om in dat kader enerzijds nieuwe bussen te bestellen en anderzijds laadpalen te plaatsen? Zo ja, hoeveel van elk in 2021 en hoeveel van elk in de jaren die volgen?
 - d. Gaat het nog steeds voor alle 970 voertuigen over 100% elektrische bussen of gaat het ook om hybride bussen die later omgebouwd kunnen worden? Welke lijnen worden prioritair uitgerust met laadpalen?
 - e. Gaat de aankoop van 970 elektrische bussen gepaard met een netto aangroei van de busvloot van De Lijn? Zo ja, hoeveel bussen komen er netto bij?

Sinds de raad van bestuur op 8 juli 2020 de aanbestedingsprocedure heeft stopgezet, onderzoekt De Lijn de aangestipte aandachtspunten op technisch, operationeel, financieel en strategisch vlak op bijzonder grondige wijze, met als doel om over te gaan tot heraanbesteding.

Bij dit onderzoek heeft De Lijn een uitvoerige marktbevraging uitgevoerd bij zowel producenten van elektrische bussen en laadinfrastructuren als bij vervoersmaatschappijen in het buitenland. De bevindingen van dit marktonderzoek worden gekoppeld aan de unieke situatie van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Deze oefening is nog steeds lopende.

Een nieuwe aanbestedingsprocedure zal worden voorgelegd aan de raad van bestuur van De Lijn. De raad van bestuur heeft de herstart van de aanbestedingsprocedure dus nog niet

goedgekeurd. Vooroplopen op de inhoud van de nieuwe aanbestedingsprocedure, de wijzigingen aan de oorspronkelijke aanbestedingsprocedure en de datum van de herstart zou daarom speculatief zijn.

Wel maakt De Lijn zich sterk dat de opgelopen vertraging met de vernieuwde procedure terug goedge maakt kan worden.

4. De Mobiliteitsraad uit in haar advies op de beleids- en begrotingstoelichting enkele kritische opmerkingen bij de strategie voor de deconsolidatie van De Lijn. De MORA dringt aan om in de eerste helft van 2021 meer duidelijkheid te bieden over de deconsolidatie-strategie. Wat is er op dat vlak gepland?

Het onderzoek naar mogelijke deconsolidatie is nog lopende. Het is nog te vroeg om hier conclusies aan vast te knopen.

5. De werkingstoelage van De Lijn groeit aan met 18,3 miljoen euro. Daarbinnen valt een stijging 6,942 miljoen euro “ten gevolge van de toepassing van de prijsherzieningsformules voor exploitanten en leerlingenvervoer.” Wat houden deze prijsherzieningsformules in?

De prijsherzieningsformules worden telkens toegepast op 1 januari. De belangrijkste component is de loonindex van 2020 die wordt verrekend vanaf 1 januari 2021. Bij begrotingsaanpassing volgt mogelijks nog een aanpassing aan de brandstofprijzen, inflatie en andere grondstofprijzen.

6. In begrotingsartikel MB0-1MEH2ED-WT is voor De Lijn een bijkomende exploitatiebudget van 2 miljoen euro voorzien, net als in 2020. In dat jaar zei de directeur generaal van De Lijn daarover dat dit onvoldoende was om de indexering van de werkingskosten te bekostigen en dat dit bedrag ook de vergrijzingskosten niet dekte. Worden de indexering van de werkingskosten en vergrijzingskosten dit jaar in rekening gebracht?

Er is een algemene richtlijn voor toepassing van nulindex voor werkingskosten. De vergrijzingskosten worden elk jaar voor een beperkt gedeelte gecompenseerd bij begrotingsaanpassing.

7. Het begrotingsartikel MB0-1MEH2EA-WT basisbereikbaarheid is ten opzichte van BO20 aangevuld met 10,3 miljoen euro aan nieuw beleid. In de beleids- en begrotingstoelichting wordt op pagina 61 aangegeven dat het om een clustering van uitgaven gaat, waarna een opsomming van uitgavenposten wordt gegeven. Kan bij elk van die uitgavenposten het bedrag van de uitgave gegeven worden? Is het mogelijk om bij elk van die uitgavenposten ook meer duiding te geven over de precieze besteding van de middelen?

Het betreft een opstap van 11,8 miljoen euro ten opzichte van begrotingsaanpassing 2020. In 2021 wordt immers een bedrag van 31,4 miljoen euro voorzien, verdeeld in de volgende categorieën (ramingen):

MB0-1MEH2EA-WT	31.411
Voor Schuilhuisjes Eigen Ontwerp	61
Vervoer Op Maat	16.000
Basisbereikbaarheid	8.066
De Vzw Max Mobiel	693
In Het Kader Van Mobiliteit Van Personen Met Een Handicap In Vlaanderen, Basisbereikbaarheid En Innovatieve Mobiliteitsoplossingen	4.753
Ondersteuning Project Deelfietsen	190
Vzw Centrum Voor Positieve Aanwending-Taxistop	80
De Havenbus	94
Instellingen, Organisaties En Verenigingen Actief Op Het Vlak Van Het Woon Werk Verkeer	1.474

8. In begrotingsartikel MB0-1MEH2EE-WT combimobiliteitsfonds wordt 11,39 miljoen euro vastleggingskrediet vrijgemaakt. Daarvan is slechts voor 1,157 miljoen euro vereffeningkrediet voorzien. Dit terwijl de openbaar vervoersplannen al ter uitvoering zullen worden gebracht eind 2021. Wat is de impact hiervan op de timing van de aanleg van de mobipunten?

Gelet op het feit dat de vereffeningen pas volgen gedurende en na de uitvoering, wordt slechts een beperkt bedrag geraamd in 2021. De volgende jaren zullen de vereffeningkredieten hoger liggen.

1. Luchthavens:

p. 48: ISE: Uitbating regionale luchthavens

Voor de uitbating van de regionale luchthavens ontvangen de uitbaters werkings- en investeringsubsidies vanwege het Vlaams Gewest. Een nieuwe subsidieovereenkomst m.b.t. veiligheid en beveiliging is in voorbereiding in overleg met de LEM Antwerpen en de LEM Oostende-Brugge.

Vraag: Is er al zicht hoe deze subsidieovereenkomst er zal uitzien.

Bij de opstart van de LOM-LEM structuur op 27 oktober 2014 trad de subsidieovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de LEM in werking. Deze subsidieovereenkomst werd opgemaakt in uitvoering van het LOM-LEM decreet, en bepaalt dat de LEM recht heeft op subsidies voor bepaalde kosten die zij maakt i.k.v. veiligheid, beveiliging en brandweer.

De subsidieovereenkomst had een initiële looptijd van 5 jaar, na 5 jaar zou deze subsidieovereenkomst geactualiseerd worden. Zolang deze actualisatie niet wordt doorgevoerd, blijft de oorspronkelijke subsidieovereenkomst van kracht. De gesprekken tussen het Vlaamse Gewest en de LEM m.b.t. de nieuwe subsidieovereenkomsten zijn opgestart in het voorjaar 2019. Tot op heden werd er nog geen overeenstemming bereikt, en is er nog geen zicht op de nieuwe subsidieovereenkomst. De oorspronkelijke subsidieovereenkomst is nog steeds in voege.

p. 48

LUCHTHAVENBELEID, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolucie	BO 2021	BA 2020	evolucie	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	100	0	100	289	11	300
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal incl. overflow	100	0	100	289	11	300
Overflow	0	0	0	0	0	0

Inhoudelijke toelichting evolutie

Het regeerakkoord voorziet in de opmaak van een langetermijnvisie inzake de ontwikkeling van de luchtvaart. Om voldoende VEK budget hiervoor te voorzien wordt een bijstelling van 11 keuro doorgevoerd. De extra vastleggingskredieten ten belope van 500 keuro worden voorzien uit de begrotingsruiter van de luchthavens en worden tijdens het jaar herverdeeld.

Vraag: wat is de stand van zaken met betrekking tot de opmaak van de langetermijnvisie inzake de ontwikkeling van de luchtvaart. Wat houdt deze langetermijnvisie in ?

Om invulling te geven aan het regeerakkoord werd door het departement MOW een aanzet tot visienota voorbereid. Deze zal besproken worden binnen de Vlaamse regering. Vervolgens wordt nagegaan of het nodig is om deze visie verder te verdiepen, desgevallend zal hiervoor beroep gedaan worden op een externe dienstverlener. Wat de inhoud van deze visienota betreft, stelt het regeerakkoord:

“We hebben nood aan een lange termijn visie inzake de ontwikkeling van de luchtvaart de komende decennia. Hierbij is het de uitdaging om balans te brengen in de maatschappelijke behoefte aan luchtvaart, duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, innovatie en een vitale economie. Voor het vinden van die juiste balans zijn twee analyses essentieel: de huidige context waarin de Vlaamse luchtvaart opereert en de ontwikkelingen en trends waarmee de luchtvaart in de toekomst te maken krijgt. Hierbij wordt aandacht besteed aan de knelpunten inzake “general aviation”, vergunningen, de beheersvormen en rolverdeling van de regionale luchthavens, de samenwerking met de nationale luchthaven en de toekomstige ontwikkelingen en innovaties in de luchtvaartsector.”

Technische vraag betreffende begroting 2020-2021

Bij nazicht van de jaarrekening 2019 van de LOM Oostende-Brugge komen we dezelfde overige vordering tegen maar dit voor een bedrag van 4 839 861,00 euro.

Ook hier stellen vast op pagina 22/34 dat quasi de ganse som werd uitgeleend aan bestuurders zaakvoerder enz...

Ook hier stelt zich de vraag waarom deze gelden werden uitgeleend en welke meerwaarde dit heeft voor de NV LOM Oostende-Brugge.

In de jaarrekening (blz 8/34) stellen we vast dat de NV andere financiële opbrengsten heeft ontvangen voor een bedrag van 407 358,00 euro. Dit is eerder bevreemdend daar de NV maar over 73 637,00 euro liquide middelen beschikt.

Volgens de geldende fiscale regels dient er op overige vorderingen aan bestuurders/zaakvoerders een rente aangerekend te worden van ca.9 %. Zou dit bedrag hiermee overeenkomen ? zo ja geeft dit aan dat de lening werd aangegaan door privé personen ?

Mochten deze gelden niet kunnen terugbetaald worden dan verliest de NV een belangrijk deel van haar Eigen Vermogen.

- *Kan de minister aangeven wie deze gelden heeft opgenomen met welk doel en wat de terugbetalingscapaciteit is. Welke meerwaarde voor de Vlaamse Regering heeft deze transactie ?*
- *Met een jaarlijkse omzet van 381 558,00 euro is het bijna onmogelijk om een zulk mogelijk verlies te overbruggen.*

De vordering die gemeld wordt in de jaarrekening van de LOM Oostende-Brugge betreft een vordering op het Vlaamse Gewest. Niet alle subsidies die in de periode 2014-2019 werden toegekend, zijn reeds uitbetaald. De openstaande vordering betreft dan ook nog te ontvangen subsidies. Tevens bevat dit de post cash-pooling. De jaarrekening vermeldt dit bedrag onder de post "Financiële betrekkingen met bestuurders en zaakvoerders, natuurlijke of rechtspersonen die de onderneming rechtstreeks of onrechtstreeks controleren zonder verbonden ondernemingen te zijn, of andere ondernemingen die door deze personen rechtstreeks of onrechtstreeks gecontroleerd worden".

De andere financiële opbrengsten zijn de toegerekende kapitaalsubsidies. Dit wordt gedetailleerd in jaarrekening VOL 6.11.

Technische vraag betreffende begroting 2020-2021

Na studie van de jaarrekening van de "luchthaven ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen" 2019 zoals vermeld op pagina 23, stellen we het volgende vast :

De jaarrekening 2019 geeft onder de Overige vorderingen aan dat er 9 718 176,00 euro gelden te innen zijn van derden. Zie blz 6/34.

In de bijlage nummer 22/34 wordt dit bedrag verklaard voor 9 713 655,00 euro aan vorderingen op bestuurders ... die de onderneming rechtstreeks of onrechtstreeks controleren zonder verbonden onderneming te zijn ...

Uit de jaarrekening blijkt dat alle bestuurders natuurlijke personen zijn en geen rechtspersonen. Bijgevolg komt het mij voor dat natuurlijke personen die geld hebben opgenomen. Hoe en waarom kunnen we niet terugvinden in de jaarrekening. De jaarrekening (7/34) geeft aan een eigen vermogen te hebben van 5 937 305,00 euro. Vanuit het voorzichtigheidsprincipe stel ik de vraag wie en waarom werden deze gelden opgenomen en wat is de kans op terugbetaling ervan.

Mochten de betrokken ontleners niet volledig kunnen terugbetalen dan komt het mij voor dat de LOM haar eigen vermogen kwijt is en alzo in een situatie komt van falings.

Gezien de Lom subsidies ontvangt is de vaststelling dat mogelijk privé personen gelden hebben opgenomen nog schrijnender.

- *Kan de minister aangeven wie deze gelden heeft opgenomen met welk doel en wat de terugbetalingscapaciteit is. Welke meerwaarde voor de Vlaamse Regering heeft deze transactie ? Met een jaarlijkse omzet van 538 096,00 euro is het bijna onmogelijk om een zulk mogelijk verlies te overbruggen.*
- *Dienen hierop ook geen intresten aangerekend te worden, daar in de jaarrekening maar vermelding gemaakt wordt van andere financiële opbrengsten voor een bedrag van 68 734,00 euro.*

De vordering die gemeld wordt in de jaarrekening van de LOM Antwerpen betreft een vordering op het Vlaamse Gewest. Niet alle subsidies die in de periode 2014-2019 werden toegekend, zijn reeds uitbetaald. De openstaande vordering betreft dan ook nog te ontvangen subsidies. Tevens bevat dit de post cash-pooling. De jaarrekening vermeldt dit bedrag onder de post "Financiële betrekkingen met bestuurders en zaakvoerders, natuurlijke of rechtspersonen die de onderneming rechtstreeks of onrechtstreeks controleren zonder verbonden ondernemingen te zijn, of andere ondernemingen die door deze personen rechtstreeks of onrechtstreeks gecontroleerd worden".

De andere financiële opbrengsten zijn de toegerekende kapitaalsubsidies. Dit wordt gedetailleerd in jaarrekening VOL 6.11.

p.50 **Uitgavenartikelen**

MB0-1MDH2CA-WT – UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MB0-1MDH5DY-IS	1.129	0	Compensatie om aan de verplichtingen in het kader van de subsidieovereenkomsten met de LEM's te voldoen.
TOTAAL	1.129	0	

Vraag: er worden 1.129 (duizend euro) aan vastleggingskredieten voorzien ter compensatie om aan de verplichtingen in het kader van de subsidieovereenkomsten met de LEM's te voldoen.

Hier wordt geen vraag gesteld, dus kunnen we moeilijker antwoorden.

2. Waterinfrastructuur

p. 28: Het relanceplan voorziet bijkomende investeringen in waterinfrastructuur (Albertkanaal, Dender) en financiële ondersteuning van maatregelen die de *modal shift* versterken, zoals bijkomende kaaimuren

Vraag: om welke werken gaat het naast de verhoging van de bruggen langsheen het Albertkanaal ?

Hiervoor wordt verwezen naar het goedgekeurde GIP 2021.

SD 1: Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken

p. 11: In het kader van de Europese verkeersveiligheidseisen wordt er in 2021 geïnvesteerd in de veiligheid en het structureel onderhoud van de TERN-tunnels. Er gaat bijvoorbeeld een afsluitsysteem in dienst voor de Vierarmmentunnel, de Kennedytunnel richting Gent en de Craeybeckxtunnel.

Vraag : welke budgetten worden er voorzien om deze werken uit te voeren ?
Hoeveel bedraagt de geschatte investering ?

Voor de afsluitsystemen in het bijzonder worden volgende budgetten voorzien:

- Vierarmmentunnel: 2.500k €
- Craeybeckxtunnel: 800k €
- Kennedytunnel: 300k €

Voor de overige investeringen in veiligheid en renovatie van de tunnels wordt verwezen naar het GIP.

p. 11: In verband met de transmigratieproblematiek wordt in het najaar van 2020 het contract voor de camerabewaking en bewakingsagenten vernieuwd. In 2021 wordt gewerkt aan de beveiliging van snelwegparkings die gevoelig zijn voor transmigratieproblematiek, onder meer via hekken, een betere toegang voor de politie, middenbermbeveiliging en camera's

Vraag: Hoeveel bedraagt de geschatte investering ?

Voor het jaar 2021 bedraagt de geraamde investering 10.000k €. Hieronder een overzicht per projecttype:

Projecttype	Bedrag
Bewakingsopdrachten	2.000 k €
Plaatsen van camera's	1.340 k €
Hekwerken, constructie middenberm en poorten	4.450 k €
Beheer en onderhoud	510 k €
Herinrichting Boorseme	1.700 k €

p. 15: Basisbereikbaarheid impliceert een kwaliteitsvol vervoer op maat. In de loop van 2020 werd het meerjarentraject tot 2024 uitgetekend op budgettair vlak.

Vraag: hoeveel bedragen de budgetten die voorzien worden voor het vervoer op maat en is er reeds een verdeling van deze middelen voorzien per vervoersregio ?

Zie de tabel in bijlage met de bedragen op kruissnelheid 2024.

p. 122-123 **MDU-3MHH2RE-WT – LEEFBAARHEIDSPROJECTEN OOSTERWEEL**

Korte inhoud begrotingsartikel

Er wordt een apart begrotingsartikel opgenomen op het VIF voor de opvolging van de studies en werken die AWV uitvoert in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de Antwerpse Ring.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	3.300	0
BO 2021	3.300	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting Kredietevoluties

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Studie leefbaarheidsprojecten	3.300	0
TOTAAL	3.300	0

Er wordt in functie van de studie voor Ringpark Zuid een bedrag van 3.300 keuro voorzien bij AWV, gefinancierd vanuit de overkappingsruiter.

Vraag: voor welk leefbaarheidsproject wordt dit budget voorzien ?

Het budget werd voorzien voor de studie voor Ringpark Zuid. Deze studie kadert in 2 leefbaarheidsprojecten, nl. Park Knoop Zuid en de overkapping van de Jan De Voslei en verdieping van de A12.

p. 33 Laadpaalinfrstructuur

Met gerichte acties wil de minister verder werken aan de elektrificatie van het wagenpark. Om de verkoop van elektrische wagens te stimuleren, moeten we volgens de minister

ambitieuzer zijn wat betreft de verdere uitrol van publieke laadpalen voor personenwagens. U streeft dan ook naar 30.000 extra laadpunten tijdens deze legislatuur of 6.000 laadpunten per jaar

Nochtans blijkt men overal in Europa niet te kunnen volgen met het plaatsen van laadpaalinfrastructuur.

Vraag: hoeveel laadpalen werden er deze legislatuur, sedert het aantreden van de minister gerealiseerd ?

Pas vanaf 1 januari 2021 zal de CPT volledig onder mijn bevoegdheid vallen. Op dit moment wordt het vorige actieplan van departement OMG afgewerkt waarmee er 5000 laadpunten gezet zouden worden tegen 2020. Ik heb melding gekregen dat hier enige vertraging opzit door COVID, maar dit aantal zou moeten bereikt worden tegen april 2021.

Er zijn deze legislatuur door mijn administratie en mezelf al vele stappen ondernomen voor de verdere uitrol van laadpunten. Behalve de regeling van de overgang van OMG naar MOW, werd de conceptnota 'aanpak uitrol laadinfrastructuur 21-25' uitgewerkt en goedgekeurd. Binnen enkele weken zal ook de visienota CPT 2030 en het bijbehorende CPT actieplan tot 2025 worden voorgesteld aan de Vlaamse Regering.

Zo is bvb. op dit ogenblik de procedure voor de bouw van snellaadstations op 13 locaties langs de snelwegen lopende. De vergunningen hiervoor zijn gekoppeld aan het Retributiebesluit en werden in december 2019 verleend. Voor de realisatie van deze laadstations met "drive-through"-concept zijn er omgevingsvergunningen en aanzienlijke netuitbreidingen nodig. Hierdoor is de doorlooptijd tot indienststelling behoorlijk langer dan bij een gewone laadpaal aan een parking. Alles heeft natuurlijk ook nog extra vertraging opgelopen omwille van corona.

Naast de bovenvermelde 13 locaties langs de snelwegen werd er in september 2020 een oproep tot kandidaatstelling georganiseerd om op 28 locaties (carpoolparkings en Park en Rides - zie overzicht hieronder) snelladers te installeren en exploiteren. Om in aanmerking te komen voor subsidies, ter uitvoering van het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020, dient de indienststelling van deze laadpalen te gebeuren voor 6 december 2021. De procedure voor het verlenen van de vergunningen (gekoppeld aan het retributiebesluit) is lopende.

Provincie	Naam parking	Postcode	Gemeente
Antwerpen	Breendonk	2870	Puurs
Antwerpen	Geel-West	2260	Westerlo
Antwerpen	Massenhoven	2240	Zandhoven
Antwerpen	Herentals-West	2280	Grobbendonk
Antwerpen	Zwijndrecht-P&R Blancefloerlaan	2000	Antwerpen
Vlaams-Brabant	Halle-Essenbeek	1500	Halle
Vlaams-Brabant	Holsbeek	3000	Leuven
Vlaams-Brabant	Minitaria	3300	Tienen

Vlaams-Brabant	Tielt-Winge	3200	Aarschot
Vlaams-Brabant	Bekkevoort	3460	Bekkevoort
Vlaams-Brabant	Aarschot	3200	Aarschot
West-Vlaanderen	Veurne	8630	Veurne
West-Vlaanderen	Menen	8930	Menen
West-Vlaanderen	Middelkerke	8430	Middelkerke
West-Vlaanderen	Nieuwpoort	8620	Nieuwpoort
West-Vlaanderen	Zandvoorde	8400	Oostende
West-Vlaanderen	Izegem	8870	Izegem
West-Vlaanderen	Lichtervelde	8810	Lichtervelde
Oost-Vlaanderen	Melsele-Zuid	9120	Beveren
Oost-Vlaanderen	Vrasene-Noord	9120	Beveren
Oost-Vlaanderen	Nevele	9850	Nevele
Oost-Vlaanderen	Kemzeke-West	9190	Stekene
Oost-Vlaanderen	Kemzeke-Zuid	9190	Stekene
Limburg	Halen	3545	Halen
Limburg	Lummen	3560	Lummen
Limburg	Maasmechelen	3630	Maasmechelen
Limburg	Diepenbeek	3590	Diepenbeek
Limburg	Hasselt-Zuid	3500	Hasselt

SD1 TERN tunnels pag 11

Kennedytunnel (R1), Craybeckxtunnel (E19), Tijmanstunnel (R2), Beverentunnel(R2), Vierarmentunnel(R0). Investerings in onderhoud en veiligheid in kader van de Europese veiligheidsvereisten. OP pagina 116 ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR wordt onder meer verwezen naar verkeer- en tunnelmanagement. Dit verdient zeker meer aandacht gezien ernstige, vaak dodelijke ongevallen zich voordoen bij het binnen rijden van tunnels. Sinds 29 juli 2004 is de NV Liefkenshoektunnel eigendom van de BAM. Pag 135 lezen we dat de BAM een investeringstoelage krijgt voor verkeersveiligheid ten belope van 5 miljoen euro, en een investeringstoelage verbonden aan projecten voorzien onder de noemer van het Toekomstverbond (6.8miljoen euro). Ten slotte wordt de volstorting van het maatschappelijk kapitaal van 262,5 miljoen euro vanwege de Vlaamse overheid voorzien.

De Beverentunnel, Liefkenshoektunnel, Tijmanstunnel vormen eigenlijk één geheel, en zijn vaak oorzaak van ernstige ongevallen. Hoe worden de diverse middelen aangewend om de verkeersveiligheid, topprioriteit, in deze tunnels te verbeteren. Wat doet de BAM hier specifiek aangezien de Liefkenshoektunnel niet tot TERN behoort, maar wel in de praktijk verweven is met de bovenvermelde Beveren- en Tijmanstunnel.

Lantis ontvangt een recurrente toelage uit het verkeersveiligheidsfonds sinds 2019 en dient de minder hindermaatregelen en verkeersveiligheid tijdens de uitvoering van de Oosterweelverbinding te ondersteunen. Concreet wordt hiermee geïnvesteerd in de filestaartbeveiliging op de E17 en E34 tot ver buiten de projectzone evenals de doorwaadbaarheid van de uitgestrekte werfzone voor zachte weggebruikers, onder meer door een verkeersveilige inrichting van kruispunten. De dotatie Toekomstverbond ondersteunt de globale studietrajecten binnen de Vervoerregio Antwerpen om de modal shift doelstelling van het Toekomstverbond te realiseren.

Beide dotaties die deel uitmaken van de werkingsmiddelen van BAM staan volledig los van de investeringen en maatregelen die AWW en de nv Tunnel Liefkenshoek ondernemen in de door hen beheerde tunnels, respectievelijk Beverentunnel en Tijsmanstunnel (AWV) en Liefkenshoektunnel (nv Tunnel Liefkenshoek). Als wegbeheerder van de R2 en E34 is AWW verantwoordelijk voor maatregelen inzake verkeersmanagement zoals tunnel-doseren en trajectcontrole. Voor onderhoudswerken en tunnelbeheer zijn de respectieve tunnelbeheerders aan zet, waarbij in het verleden onder meer de Beverentunnel werd uitgerust met bakens voor GPS-signalen op te vangen die bestuurders kunnen waarschuwen voor filevorming in de tunnels.

Intussen maakt de renovatie van de bestaande Tijsmanstunnel deel uit van een breder studietraject naar de bouw van een tweede Tijsmanstunnel die door Lantis wordt uitgevoerd en waarbij verkeersveiligheid één van de topics is.

De nv Tunnel Liefkenshoek investeert jaarlijks gemiddeld 2mio€ in tunnelveiligheid. Vorig jaar en dit jaar werden met deze budgetten (afkomstig uit eigen inkomsten) onderstaande veiligheidsvoorzieningen in de Liefkenshoektunnel uitgebreid of gerenoveerd:

- de brandpompen en pompinstallaties
- de installatie van een intercomsysteem
- de contourverlichting en hulpposten
- de vluchtdeuren
- de rijstrooksignalisatie
- de luidsprekersinstallatie
- de installatie van evacuatiestoelen

en waren onderstaande investeringen gepland voor dit jaar maar zijn (deels) uitgesteld vanwege Corona:

- uitbreiding en vernieuwing CCTV-installatie met AID en thermische camera's
- vervanging van de midden- en laagspanningsinstallatie
- modernisering van de branddetectie
- vernieuwing van de ingangsverlichting

Bovendien zijn er samenwerkende initiatieven tussen de tunnelbeheerders TLH en AWW qua verkeersveiligheid en in het bijzonder wat de afstemming van de

calamiteitenbestrijdingsplannen van de 3 tunnels betreft. Een praktisch voorbeeld van de samenwerking is dat medewerkers van TLH in zowel in Beveren-als Tijsmanstunnel interventies uitvoeren als bv. een voertuig in panne staat, een voorwerp moet verwijderd worden, ... Hierdoor zijn de interventietijden korter in vergelijking met een interventie van FAST-voertuigen waardoor de eventuele file-aangroei korter is en bijgevolg een vlottere verkeersdoorstroming ontstaat.

Tot slot merken wij op dat Liefkenshoektunnel wel tot TERN behoort en dat wij concluderend wensen aan te stippen dat er in elk geval geen concrete relatie is tussen de in de vraag vermelde dotaties en de concrete verkeersveiligheidsinvesteringen die tunnelbeheerders doen. Bovendien wensen wij tevens te verwijzen naar de maatregelen die ook AWV in deze zal genomen hebben m.b.t. de Beverentunnel en Tijsmanstunnel.

Technische vraag betreffende de begroting 2020-2021 in verband met De Werkvennootschap.

Op bladzijde 136 lezen we dat de relatie met de Vlaamse Overheid met betrekking tot de financiering van haar investeringen wordt uitgedrukt als een rekening courant/lening.

Wanneer we de jaarrekening van De Werkvennootschap ter hand nemen over het boekjaar 2019 dan stellen we vast dat er inderdaad op de passief post schulden op korte termijn een som voorkomt van 109 247 895 euro en voor het boekjaar 2018, 49 097 380 euro.

Het komt mij voor dat de “projectvennootschap” voor grote infrastructuurprojecten met focus op de Ring niet binnen een jaar zullen gerealiseerd worden, de vraag stelt zich waarom er geen rekening courant/lening werd geboekt op lange termijn.

Op de actief post “Bestellingen in uitvoering” werd er einde 2019 een bedrag opgenomen van 74 667 557 euro.

Blijkbaar stort de Vlaamse Overheid meer gelden zijnde tot einde 2019, 109 247 895 euro en werd er maar voor 74 667 557 euro geïnvesteerd.

Dit verklaart natuurlijk de belangrijke geldmiddelen waarover De Werkvennootschap beschikt van 81 790 896 euro en nog niet geïnvesteerd heeft.

Gezien wij niet beschikken over de detail bedragen kunnen hier afwijkingen op voorkomen.

Verder komt het mij vreemd voor dat De Werkmaatschappij de BTW voor de overdracht aan de AWV mag ten laste nemen als kost en wat bij de facturatie aan aanschafwaarde ? Wordt de BTW dan een opbrengst en is dit wettelijk toegelaten om deze infrastructuur werken te verkopen aan aanschaffingswaarde. Moet een beroepsoprichter geen winstdoel nastreven ?

Graag hierbij volgende vragen:

- *De uitgedrukte rekening courant op korte termijn op de passiefzijde moet deze niet uitgedrukt worden bij De Werkvennootschap op lange termijn daar deze werken toch langer dan een jaar zullen duren.*
- *Mag De Werkvennootschap de projecten doorverkopen aan een kostendekkende vergoeding en moet de BTW die zij in de kosten zou nemen niet mee op nemen onder de post Bestelling in Uitvoering.*
- *Dienen er geen intresten gerekend te worden op die rekening courant / lening.*

Voor wat betreft de zinsnede met betrekking tot de geldmiddelen, dient dit verder genuanceerd te worden in de zin dat de liquide middelen geen 1-1 relatie betreft met de investeringstoezegging dat het Vlaams Gewest jaarlijks via begroting toekent. Deel van de liquide middelen heeft betrekking op de verkoop van participaties als gevolg van de omvorming van Via-invest naar De Werkvennootschap eind 2016.

Verder, is het bijkomend belangrijk te benadrukken dat de middelen toegekend door de Vlaamse Regering steeds slechts éénmaal worden gevraagd voor de onderliggende investeringen goedgekeurd via jaarlijkse begroting en dat de middelen geruiterd worden indien de middelen nog niet geïnvesteerd kunnen worden. De Werkvennootschap is eveneens aangesloten op de cashpool van het Vlaams Gewest en is ook onderwerpen aan het beleggingsbeleid van de Vlaamse Overheid (brief 30 oktober 2018 vanwege het departement Financiën en Begroting van het Vlaamse Gewest inzake de werking van het Decreet betreffende de optimalisatie van het beheer van financiële activa van de Vlaamse overheidsentiteiten dewelke de bijzondere beleggingsplichten).

Bovenstaande vragen maakten voorwerp van de ruling die door De Werkvennootschap werd ingediend in 2019 en goedgekeurd door de rulingscommissie op 22 oktober 2019.

- De waarderingsregels in de jaarrekening werden in die zin ook afgestemd met de ruling.
- Zoals afgestemd in de ruling: Gezien de aard van de activiteiten van De Werkvennootschap en gezien de 4% winsttoeslag die in de werkingstoelage wordt geïntegreerd, dient de overdracht van de infrastructuurwerken aan aanschafwaarde te gebeuren. De vergoeding/winst is opgenomen in de werkingstoelage van DWV.
- Voor wat betreft interesten, in de ruling werd eveneens het renteloos karakter van het correlatief krediet aangehaald en bevestigd.