

GROEN

1. In het GIP van 2022 is er 328 miljoen euro voorzien voor fietsinfrastructuur. Kan de minister een overzicht geven, per entiteit, van hoeveel van deze voorziene middelen er respectievelijk reeds werden vastgelegd en hoeveel middelen er reeds werden vereffend? Kan de minister een overzicht geven van de stand van zaken betreffende de vastlegging en vereffening voor alle fietsprojecten uit het GIP 2022?

De GIP-rapportering wordt voorzien op kwartaalbasis. Een stand van zaken van de vastleggingen na het eerste kwartaal (jan-maart) van 2022 is terug te vinden in onderstaande tabel:

Entiteit	Goedgekeurd Budget Fiets	Fiets Vastlegging Totaal
Investerings entiteiten		
AWV	168.165.821 €	37.048.385 €
DVW	52.882.693 €	12.072.574 €
DWV	77.551.872 €	2.017.179 €
LANTIS	7.093.400 €	231.040 €
MDK	7.000.000 €	0 €
Subsidies		
Fietsfonds (AWV)	15.500.000 €	0 €
TOTAAL	328.193.789 €	51.369.179 €

Vanaf eind juli is de stand van zaken van de vastleggingen na het tweede kwartaal bekend, waarbij een heel aantal dossiers die begin dit jaar werden opgestart al tot vastleggingen hebben geleid in dit tweede kwartaal. Zo zijn er bijvoorbeeld in de maand mei vastleggingen genomen ten belope van 11.225.160 euro voor fietsfondsdossiers.

De (automatisering van de) rapportering betreffende vereffening en uitvoering is nog in ontwikkeling waardoor nog geen volledige resultaten kunnen voorgelegd worden.

2. In het GIP van 2021 was er 354 miljoen euro voorzien voor fietsinfrastructuur. Kan de minister een overzicht geven, per entiteit, van hoeveel van deze voorziene middelen er respectievelijk werden vastgelegd en hoeveel middelen er reeds werden vereffend? Kan de minister een overzicht geven van de stand van zaken betreffende de vastlegging en vereffening voor alle fietsprojecten uit het GIP 2021?

In onderstaande tabel is een overzicht te vinden van de vastleggingen voor fietsinvesteringen in 2021. Wat betreft VEK rapportering was dergelijke rapportering niet voorzien in het GIP '21.

Entiteit	Goedgekeurd Budget Fiets	Fiets Vastlegging Totaal
Investerings entiteiten		
AWV	195.394.210 €	175.062.525 €
DMOW	64.285 €	0 €
DVW	34.899.737 €	24.376.108 €
DWV	38.698.592 €	46.228.214 €

LANTIS	70.173.916 €	69.067.830 €
Subsidies		
Fietsfonds (AWV)	15.000.000 €	14.510.474 €
TOTAAL	354.230.740 €	329.245.151 €

3. In het GIP van 2020 was er geen overzicht voorzien voor het budget voor fietsinfrastructuur. Kan de minister een overzicht geven, per entiteit van hoeveel van de voorziene middelen er respectievelijk werden vastgelegd en hoeveel middelen er reeds werden vereffend? Kan de minister een overzicht geven van de stand van zaken betreffende de vastlegging en vereffening voor alle fietsprojecten uit het GIP 2020?

In onderstaande tabel is een overzicht te vinden van de vastleggingen voor fietsinvesteringen in 2020. Wat betreft VEK rapportering was dergelijke rapportering niet voorzien in het GIP '20.

Entiteit	Goedgekeurd Budget Fiets	Fiets Vastlegging Totaal
Investerings entiteiten		
AWV	87.358.700 €	92.452.618 €
DMOW	300.000 €	910.539 €
DVW	16.469.320 €	18.354.073 €
DWV	68.483.915 €	53.252.620 €
LANTIS	4.688.100 €	2.668.570 €
MDK	3.000.000 €	0 €
Subsidies		
Ad-hoc subsidies AWV		663.796 €
AWV EFRO		736.491 €
Fietsfonds (AWV)	10.000.000 €	9.236.781 €
Toolbox duurzame mobiliteit		487.979 €
TOTAAL	190.300.035	178.763.465 €

1. +9 miljoen euro aan beleidskredieten (MBU-3MIH2VA-WT) waarbij de ontvangst komt van de Maatschappij Linkerscheldeoever (MLSO) in het kader van het verbond Ommeland – Haven Antwerpen (MBU-2MIHAVA-OW) (Algemene toelichting, p. 64):

“De kosten verbonden aan dit verbond voor het beheer van gebouwen in Doel en de renovatie ervan, de bouw van de kaaimuren en steigers en de restauratie van Hof ter Walle zullen hier grotendeels door gedragen worden.”

Kan de minister reeds een indicatie geven van de opsplitsing van de kosten?

Dit voorjaar besliste de Vlaamse Regering om het ‘Verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen, de polders op Linkerscheldeoever’ goed te keuren. Meteen maakte zij afspraken over de financiering van een aantal afspraken uit dit Verbond. De 9 mio euro kredieten die vanuit de MLSO overgeheveld worden, financieren een aantal uitgaven mee, naast de middelen die voorzien moeten worden binnen de kredieten van de Vlaamse overheid. Het gaat om volgende projecten, waarbij de concrete uitwerking en dus ook de effectieve uitgaven nog verder geoperationaliseerd moeten worden. Momenteel wordt rekening gehouden met een ruwe inschatting van volgende uitgaven:

- Renovatie van een aantal woningen in Doel: 3 mio euro;
- Restauratie monument Hof ter Walle: 1,5 mio euro (MOW financiert hiermee 50% van het geraamde bedrag van 3 mio euro);
- Investing in een waterverbinding voor Doel:
 - o Bouw veersteiger: 2,9 mio euro;
 - o Verdere renovatie jachthaven Doel: 4 mio euro;
 - o 2 opties voor een schip:
 - Optie veerboot naar Lillo: 6 mio voor schip + jaarlijks 1,1 tot 1,7 mio euro voor uitbating
 - Optie Waterbus (met impact op bestaande haltes): jaarlijks 2,5 mio euro

2. +4,1 miljoen euro aan beleidskredieten (MCU-3MIH2VA-WT) in uitvoering van het RON-project (Rechteroever Nieuwpoort) waarbij de ontvangst voortkomt uit de verkoop van gronden verbonden aan hetzelfde project (MCU-2MIHAVAOW) (Algemene toelichting, p. 65):

Kan de minister een overzicht geven van de verkochte gronden?

In uitvoering van het RON project is het de planning om in 2022 13 percelen op Rechteroever Nieuwpoort te verkopen aan PMV om enerzijds ter beschikking te stellen aan de projectvennootschap en anderzijds in het kader van de herlokalisatie van de bedrijven ten oosten van Portus Novus.

In de initiële nota aan de Vlaamse Regering werd de waarde van de betreffende gronden op 11.141.837,80 euro geraamd. De ontvangen middelen worden, cf. beslissing Vlaamse Regering, aangewend voor de investeringen in het kader van het RON-project. Bij begrotingsopmaak 2022 werd reeds 7 mio Euro bijkomend ingeschreven voor deze

investeringen. Bij begrotingsaanpassing 2022 wordt het resterende saldo van 4,1 mio Euro ingeschreven aan uitgavenzijde.

3. +1,1 miljoen euro beleidskredieten (MBU-3MIH2VA-WT) waarbij de ontvangst (in 2021) voortkomt uit een schadevergoeding ingevolge een vonnis in een rechtszaak (Algemene toelichting, p. 65):

Kan de minister de context van deze schadevergoeding schetsen?

Dit kadert binnen de overheidsopdracht voor het schilderen van de brugstructuur van de vier basculebruggen van de P. Vandammesluis. Alvorens te schilderen, diende de structuur gereinigd te worden. Opdrachtnemer had de structuur met een soort doek omhuld en heeft daarna de structuur gezandstraald. De doek was echter niet volledig luchtdicht en er is zandgrit vrijgekomen dat auto's die op een nabijgelegen opslagplaats stonden, heeft beschadigd. In eerste aanleg is het Vlaams Gewest aangewezen als hoofdschuldige voor deze schade. Om diverse redenen werd besloten om hoger beroep aan te tekenen bij dit vonnis. Gezien echter de voorlopige tenuitvoerlegging van het vonnis werd toegestaan, is het Vlaams Gewest overgegaan tot kantonnement. Een kantonnement dient om het bedrag waarvoor men veroordeeld is, op een derdenrekening te plaatsen. Dit bedrag genereert ook intresten (gelijk aan rente staatsobligaties lange termijn). Dit kantonnement zorgt ervoor dat de intresten op de hoofdsom waarvoor men in eerste aanleg veroordeeld is, ophouden met te lopen vanaf de dag van de consignatie. Als het Vlaams Gewest ook in hoger beroep zou veroordeeld worden, had men de intresten die reeds liepen sinds het oorspronkelijk vonnis, kunnen vermijden.

In september 2020 heeft het Hof van Beroep te Antwerpen een voor het Vlaams Gewest positief arrest uitgesproken. Het Hof verklaarde enkele vorderingen verjaard en oordeelde verder dat enkel opdrachtnemer volledig aansprakelijk is voor de litigieuze contaminatie en de daardoor veroorzaakte schade. Het bedrag dat destijds gekantonneerd is, werd bijgevolg terugbetaald in 2021.

4. +0,9 miljoen euro beleidskredieten (MCU-3MIH2VA-WT) waarbij de ontvangst voortkomt uit een oud loodsendossier (MCO-9MIHATA-OW) (Algemene toelichting, p. 65):

Kan de minister nader toelichten welk oud loodsendossier dit betreft?

Het betreft het oud loodsendossier "MS Leandros", wat te maken had met een schadevaring van 26 juli 1985 ten bedrage van 884.399,93 euro. In het verleden is het aandeel van MDK in oude loodsendossiers steeds gefinancierd vanuit het VIF, MCU-3MIH2VA-WT, vandaar dat deze recuperatie nu ook gebeurt via het VIF.

VLAAMS BELANG

1. Op basis van de Administratieve Uitgabenbegroting kan besloten worden dat bij het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, geen substantiële wijzigingen zijn tegenover de BO 2022. Het globale VAK stijgt met 36,7 miljoen tot 3.562,8 miljoen en het VEK stijgt met 1,5 miljoen tot 3.724,6 miljoen. Behoudens kleinere interne verschuivingen is dit een status quo.

Vraag: kan er een globaal overzicht gegeven worden van deze interne verschuivingen.

In bijlage 2 van de Algemene Toelichting bij de begrotingsaanpassing 2022 wordt een volledig overzicht voorzien van alle compensaties. Voor het beleidsdomein MOW is dat globaal overzicht vanaf pagina 116 terug te vinden.

2. Evenwel toch **aandacht voor de evolutie bij de BAM**. Hier stijgen de beleidskredieten (VAK) met 21,8 miljoen en de vereffeningskredieten (VEK) met 87,4 miljoen. Daarbij zien we meer en meer kosten komen van de Overkapping (nu + 14 miljoen in VAK en + 12,9 miljoen in VEK. De hoofdwerken (buiten de norm van het evenwichtssaldo) nemen toe in VEK met 59,5 miljoen.

Vraag:

- a. zijn dit occasionele toenames of wordt dit structureel ?

Gelet op het feit dat Lantis een projectvennootschap is, evolueren de budgetten ook in functie van de voortgang van de projecten en zijn er dus weinig structurele middelen aanwezig.

- b. waarom is er extra geld nodig voor de werken. Heeft dit te maken met de PFOS-problematiek.

De uitvoering van de werken (en dus ook de benodigde budgetten) fluctueren over de jaren heen, in functie van de uitvoering van het project. Het totaal benodigd bedrag blijft wel steeds binnen het afgesproken taakstellend budget. De projectuitvoering zit in stijgende lijn, zowel ten opzichte van de BO 2022, als ten opzichte van de uitvoering van 2021. Er is een daling van benodigde kredieten op de P&R-gebouwen en de projectverzekering, die meer dan gecompenseerd wordt door voornamelijk de ontwikkeling van de hoofdprojecten, waar de Scheldetunnel en Rechteroever 3B de dienst zullen uitmaken.

De huidige omstandigheden – zowel op de werf als macro-economisch – maken het niet evident om een stabiele cijfermatige toestand te schetsen. In de begrotingsaanpassing 2022 werden de geraamde uitgaven ten gevolge van PFOS/PFAS nog niet opgenomen. In realiteit dienen we in kader van PFOS/PFAS uiteraard maatregelen te treffen, waardoor die kosten zich wel voordoen. Ook de projectuitvoering volgt niet de initieel geplande voortgang. Indien er voor het zomerreces 2022 een integrale aanpak voor PFOS/PFAS is gevonden, die kan

rekenen op draagvlak, kan de projectuitvoering voor 2022 (zoals opgenomen in de begrotingsaanpassing 2022) nog gehaald worden.

3. Bij De Lijn is er een bijpas van 48,6 miljoen in VAK en VEK vooral ingevolge de indexmechanismen op de brandstoffen en exploitanten en leerlingenvervoer. Gecombineerd met de mindere inkomsten ad 55 miljoen (bij Middelen) is dit toch wel vrij dramatisch aan het worden

Vraag:

- a. hoe wil de minister dit probleem bij De Lijn structureel oplossen

Beide factoren die u aanhaalt zijn conjunctureel, zeker de eerste inzake energie waar deze bijpassing ook bij andere instellingen is gebeurd.

Wat betreft de effecten van Corona wordt uitgegaan dat een deel van de reizigers zal terugkeren. Recentelijk hebben we gezien dat na de stopzetting van quasi alle coronamaatregelen (bvb. geen mondkmaskers, vooraan instappen, controle 'zwart'rijden) het verschil in aantal reizigers voor het eerst kleiner was dan 30% t.o.v. pre-corona. Voordien lag dit significant boven de 30%.

- b. Leerlingenvervoer: welk bedrag wordt er in de begrotingsaanpassing opgenomen om tegemoet te komen aan de noden in het leerlingenvervoer.

- i. Worden deze middelen jaarlijks geëvalueerd in functie van de dan heersende noden.

In de begrotingsaanpassing 2022 wordt structureel al voorzien in een bedrag van 74,2 miljoen euro voor het leerlingenvervoer. Daarnaast wordt 8,8 miljoen euro vrijgemaakt voor de periode van eind januari tot en met juni 2022 om de ritten terug te dringen tot maximum 90 minuten. Dit wordt verder gezet in het nieuwe schooljaar, waardoor in 2022 bijkomende middelen ten belope van 10,7 miljoen euro worden vrijgemaakt voor september tot en met december. Ook voor busbegeleiding worden extra middelen vrijgemaakt ten belope van 300 keuro, waardoor in totaal in 2022 een extra bedrag van 19,7 miljoen euro wordt vrijgemaakt voor leerlingenvervoer. Zo bedraagt de totale uitgave voor leerlingenvervoer in 2022 bijna 94 miljoen euro. Deze middelen worden jaarlijks herbekeken in functie van de noden.

4. Beleidsdomein MOW MB0-1MFH2KA-WT-ONTWIKKELINGSSAMENWERKING EN HUMANITAIRE TRANSPORTEN

Bij BA2022 wordt de benaming van een subsidie aangepast teneinde ook subsidies te kunnen voorzien vanuit MOW in het kader van de humanitaire crisis in Oekraïne.

Vraag: graag meer duiding bij deze subsidie. Wat wil men juist gaan subsidiëren.

Met een schrijven van 5 maart 2022 verzocht de minister van Infrastructuur van Oekraïne, zijn Belgische collega bevoegd voor Mobiliteit onder meer om de betaling van tolgelden te annuleren voor het vervoer van humanitaire hulp.

Aangezien de kilometerheffing voor zware vrachtwagens tot de bevoegdheid van de gewesten behoort, werd beslist om een subsidiëring van humanitaire transporten, zoals omschreven in dit besluit, toe te staan. Dit betekent dus dat de verschuldigde kilometerheffing wordt terugbetaald als de voertuigen werden gebruikt voor humanitair transport naar Oekraïne.

5. MB0-1MFH2LA-WT-IN HET KADER VAN ONDERSTEUNING LOGISTIEKE SECTOR

Er wordt een decretale basis gecreëerd die het mogelijk maakt om subsidies te geven aan de logistieke sector. Dit voornamelijk in het kader van het flankerend beleid kilometerheffing

Vraag: hoe wil men deze subsidiëring aanwenden met betrekking tot flankerend beleid kilometerheffing.

Bij invoering van de kilometerheffing werden jaarlijks een aantal flankerende maatregelen voorzien bij verschillende entiteiten van de Vlaamse overheid. Eén daarvan waren trajecten bij de VDAB voor opleidingen van vrachtwagenchauffeurs. Er wordt nu bekeken of ook het sectorfonds (SFTL) een project kan opstarten om vrachtwagenchauffeurs op te leiden. Een beslissing is hierover nog niet genomen, maar via de BA2022 werd wel de decretale basis voorzien, die het mogelijk maakt om deze optie verder uit te werken.