

ingediend op **19-A** (2021-2022) – Nr. 3-H
22 juni 2022 (2021-2022)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marino Keulen en Karin Brouwers
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 2022

Documenten in het dossier:

- 19-A** (2021-2022) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
 - Nr. 2: Amendementen
 - Nr. 3-A t.e.m. G: Verslagen aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie
- 18** (2021-2022) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- 17** (2021-2022) – Nr. 1: Algemene toelichting
- 20** (2021-2022) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof over de aanpassing van de begroting
- 1302** (2021-2022) – Nr. 1: Ontwerp van programmadecreet

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door minister Lydia Peeters	4
1.1. Inleiding	4
1.2. Ontvangsten	4
1.3. Uitgaven	5
2. Bespreking	6
2.1. Vragen en opmerkingen van de leden	6
2.2. Antwoorden van de minister	8
2.3. Replieken	9
3. Indicatieve stemming	12
Gebruikte afkortingen	13
Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 16 juni 2022 het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2022 (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, 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.

De commissieleden konden vooraf begrotingstechnische vragen indienen. De vragen en schriftelijke antwoorden van minister Lydia Peeters zijn, net als haar presentatie die ze gebruikte bij de toelichting, terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door minister Lydia Peeters

1.1. Inleiding

Minister *Lydia Peeters* zegt dat de begrotingsaanpassing 2022 een begrotingsaanpassing light is. Het experiment van het werken met een zogenaamde light begrotingsaanpassing in 2021 wordt structureel geïmplementeerd vanaf 2022. Dat is ook zo opgenomen in het ontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 29 maart 2019. Het ontwerp van decreet werd op 7 juni 2022 besproken en aangenomen in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1303/1 tot en met 3). Dat betekent dat er maar een aantal beperktere aanpassingen doorgevoerd kunnen worden. Het gaat voornamelijk over budgetneutrale compensaties of bijstellingen van ontvangsten, indexatie en energieprijzen. Er werden geen aparte beleids- en begrotingstoelichtingen per beleidsdomein voorzien bij de begrotingsaanpassing. Maar uiteraard is het niet de bedoeling dat het Vlaams Parlement aan informatie moet inboeten. Vandaar geeft de minister deze toelichting. Ook in de algemene toelichting bij het ontwerp van decreet werd al heel wat duiding gegeven bij de betrokken budgettaire evoluties (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 17/1). De minister licht ze verder toe. Naast de beperkte budgetaanpassingen worden bij de begrotingsaanpassingen ook de decreetsbepalingen geactualiseerd. Maar voor het beleidsdomein MOW waren er geen noemenswaardige wijzigingen.

Bij de begrotingsaanpassing 2022 light zijn er aanpassingen door energiegerelateerde kosten. Daardoor stijgen zowel de beleids- als de vereffeningskredieten ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022 (zie slide 3 van de presentatie). Verder worden ook een aantal ontvangsten gerecupereerd aan de uitgavenzijde bij een aantal entiteiten, bijvoorbeeld in het kader van de EU-subsidies. Tot slot worden ook de uitgaven bij Lantis bijgesteld in functie van de verwachte voortgang van de werken aan Oosterweel in het kader van de leefbaarheidsprojecten.

Vervolgens duidt de minister de verschillende budgetbewegingen voor de ontvangsten en voor de uitgaven.

1.2. Ontvangsten

De totale ESR-ontvangsten van het Vlaams Infrastructuurfonds worden bij de begrotingsaanpassing 2022 op 81,3 miljoen euro geraamd. Dat betekent een stijging van 22,8 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022. De toename is het gevolg van ten eerste een stijging van 9 miljoen euro in het kader van het Verbond Ommeland met de Haven van Antwerpen. Er komt een doorstorting vanuit de Maatschappij Linkerscheldeoever in het kader van het verbond dat alle stakeholders ondertekend hebben voor het behoud van Doel. Ten tweede is er een stijging van 11,1 miljoen euro uit de verkoop door MDK van gronden in uitvoering van het project Rechteroever Nieuwpoort. En ten derde werd 2,9 miljoen euro ontvangen uit Europese subsidies voor grote projecten zoals ECA en de nieuwe sluis van Zeebrugge.

Voor De Lijn is er een bijstelling van min 55 miljoen euro door minderopbrengsten als gevolg van de coronapandemie. Het gaat dus niet om een besparing.

Voor De Vlaamse Waterweg nv is er een eenmalige meerontvangst van 4,9 miljoen euro door ontvangsten van de centrale van de btw-administratie (4,5 miljoen euro) en door de concessie en verhuur van gronden (0,4 miljoen euro).

Voor De Werkvennootschap is er een toename van 2,2 miljoen euro. Het is hoofdzakelijk het gevolg van een neutrale bijstelling van 2,1 miljoen euro voor de overname van gronden en gerealiseerde investeringen door AWV.

1.3. Uitgaven

Binnen het beleidsdomein MOW worden een drietal gerealiseerde of nog te realiseren ontvangsten gerecupereerd en omgezet in bijkomende uitgavenkredieten. De belangrijkste zijn 9 miljoen euro voor het verbond Ommeland – Haven van Antwerpen. Het gaat om het eerder vermelde akkoord dat de Vlaamse Regering afsloot met een verbond met dertien organisaties en partijen over de toekomst en de leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen en de polders van de linkerscheldeoever. Het betreft een akkoord over het behoud van Doel, natuur en erfgoed en de verdere uitbreiding van de containercapaciteit van de haven in het kader van de economische leefbaarheid van de haven en een leefbare toekomst voor Doel en omgeving. De Vlaamse overheid stelde in het verleden middelen ter beschikking aan de Maatschappij Linkerscheldeoever voor de verwerving van de gronden en de panden in functie van de uitbreiding van de haven. Van deze middelen is nog 9 miljoen euro beschikbaar. Deze middelen worden nu door de Maatschappij Linkerscheldeoever opnieuw overgedragen naar het VIF en eenmalig toegevoegd aan de middelen van MOW. Uiteraard heeft MOW meer engagementen genomen in het kader van dat verbond dan die 9 miljoen euro. Dat wordt later verduidelijkt.

Een tweede deel ontvangsten dat wordt gerecupereerd, gaat over 4,1 miljoen euro voor het project Rechteroever Nieuwpoort. De ontvangsten liggen in 2022 hoger dan de uitgaven omdat de uitgaven gespreid worden over de komende jaren.

Ten derde is er nog 2,9 miljoen euro aan beleidskredieten waarbij de ontvangst voortkomt uit Europese subsidies: 1 miljoen euro in het kader van het project van de nieuwe sluis Zeebrugge en 1,9 miljoen euro voor ECA, waarvoor er een cofinanciering is vanuit Europa.

Een tweede reeks uitgaven is het gevolg van een toename van de energiekosten. Bij het Departement MOW wordt 7,9 miljoen euro beleids- en vereffeningskredieten toegevoegd als gevolg van de sterk gestegen dieselprijzen in het kader van de contracten voor de onderhoudsbaggerwerken. Ook bij DAB Vloot leiden de toegenomen energiekosten tot een bijstelling van 0,7 miljoen euro aan beleids- en vereffeningskredieten als gevolg van de stijgende dieselprijzen voor de verschillende vaartuigen van DAB Vloot.

Voor de bouw van de sluis van Gent-Terneuzen is er ook een aanpassing inzake de uitgaven met 7,3 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022. Het gaat om de aanrekening in functie van de voortgang van het project.

De beleidskredieten van Lantis nemen bij de begrotingsaanpassing 2022 toe met 21,8 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022. Dat is voornamelijk te wijten aan een toename voor de voorbereidende werken en de projectverzekeringen, de voorziene stijging van loon- en werkingsuitgaven binnen het financieel model en een stijging van 14 miljoen euro voor leefbaarheidsprojecten op linkeroever, die gefinancierd worden uit het overkappingsfonds. De vereffeningskredieten van Lantis nemen bij de begrotingsaanpassing 2022 significant toe met 87,4 miljoen

euro. Hier zitten de belangrijkste wijzigingen bij de hoofdwerken met 59,5 miljoen euro en de flankerende maatregelen, onder andere leefbaarheidsprojecten en overkapping ten belope van een bedrag van 12,9 miljoen euro. De realisatie van deze uitgaven in 2022 is uiteraard sterk afhankelijk van het PFOS-dossier en de voortgang van de werken.

De beleidskredieten van De Werkvennootschap dalen bij de begrotingsaanpassing 2022 met 31 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022. Deze middelen worden in functie van het GIP binnen het beleidsdomein verschoven. Anderzijds zullen er wel door een stijging van de fietsinvesteringen in het kader van de relance extra middelen voorzien worden bij De Werkvennootschap voor 43 miljoen euro. Deze zijn niet opgenomen in de cijfers van de begrotingsaanpassing 2022, omdat ze buiten de begrotingsronde worden herverdeeld vanuit de relanceprovisie. Ook de vereffeningskredieten van De Werkvennootschap nemen af met 31,1 miljoen euro door de actualisatie van de vereffeningskalender in functie van de voortgang van de projecten.

De beleidskredieten van De Vlaamse Waterweg nv nemen bij de begrotingsaanpassing 2022 met 17,6 miljoen euro toe ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022, voornamelijk omwille van een toename van de energiekosten (1,6 miljoen euro), recuperatie van ontvangsten en verkopen van gronden (6,2 miljoen euro) en het opnemen van de studies in het kader van de Scheldebrug uit de overkappingsruiter (3,1 miljoen euro). Daarnaast zijn er ook nog de extra investeringen binnen het GIP voor de Pater Sangersbrug (1,6 miljoen euro) en de compensatie voor de tijdelijke aanwerving van de sluiswachters (1,3 miljoen euro).

De ESR-beleids- en vereffeningskredieten van De Lijn stijgen bij de begrotingsaanpassing 2022 met 48,6 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022. De belangrijkste bewegingen zijn het actualiseren van de parameters in de indexeringsmechanismen voor brandstof en elektriciteit bij de exploitanten en het leerlingenvervoer (45,5 miljoen euro) en anderzijds de compensatie voor de meerkosten van de cao (1,9 miljoen euro).

2. Bespreking

2.1. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1.1. Marino Keulen

Marino Keulen vraagt wat de stand van zaken is met betrekking tot het erfgoed in Doel zoals het Hooghuis.

Hoe staat het met het uitbreiden van de gegarandeerde dienstverlening naar de bedienaars van kunstwerken en sluizen, de loodsen en dergelijke meer? De publieke opinie in Vlaanderen steunt dit. In tijden dat de geloofwaardigheid van de politiek zwaar onder druk staat moet men dergelijke bestuurlijke vernieuwingen niet uit de weg gaan.

2.1.2. Wim Verheyden

Wim Verheyden betreurt dat de antwoorden op de schriftelijke begrotingstechnische vragen pas vijf minuten voor aanvang van de commissievergadering werden bezorgd.

Hij vraagt hoe de stijgende energieprijzen voor de diverse agentschappen verwerkt werden in de begroting. Ook het Rekenhof maakt hierover een opmerking en vraagt om hieraan aandacht te besteden in de toelichting bij de begrotingsopmaak 2023 (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 20/1, p. 28). De inkomsten en uitgaven van het Vlaams Energiebedrijf stijgen door de stijgende energieprijzen met 606 miljoen

euro tegenover het initiële bedrag. De belangrijkste klanten van het Vlaams Energiebedrijf zijn de Vlaamse rechtspersonen en de diverse agentschappen, waaronder De Vlaamse Waterweg nv. In de begroting is het niet duidelijk hoe die agentschappen de stijging van die energieprijzen zullen opvangen. Uit de toelichting van de minister blijkt dat de uitgaven bij De Vlaamse Waterweg nv met 17,6 miljoen euro zijn gestegen. Hoe vangen De Vlaamse Waterweg nv en AWV de stijging van de energieprijzen op?

Een deel van de relance moet de Vlaamse overheid zelf financieren omdat men een deel van de steun van de Europese Unie waarop men gerekend had, niet zal ontvangen. Die uitgaven gaan wegen op het vorderingensaldo. Het verwondert de spreker dat het Rekenhof, samen met Eurostat, aangeeft dat alles wat betrekking heeft op de relance – uitgaven die de Vlaamse overheid zelf zal moeten financieren en die niet komen uit de Europese bijdrage – wel degelijk een impact zal hebben op het vorderingensaldo. Hij begrijpt niet dat dit toch wordt meegenomen in het vorderingensaldo en dat dat toch volledig wordt gecorrigeerd. Die investeringen komen uiteindelijk in het financieringssaldo terecht en dat leidt tot een toename van de schuld. Hij verwijst daarbij naar Oosterweel. Zoals de vorige jaren neemt ook nu de Vlaamse Regering in 2022 de bouwkosten van de Oosterweelverbinding, die ondertussen 306,4 miljoen euro bedragen tegenover 246,9 miljoen euro initieel, niet in aanmerking bij de vaststelling van het begrotingstraject. Tot vandaag is er nog altijd geen herziening van de voorwaarden van de flexibiliteitsclausule voor strategische investeringen bij Europa. En zolang de Europese Commissie geen expliciet standpunt heeft ingenomen voor een eventuele herziening – en het lijkt erop dat dat niet zal gebeuren voor 2024 – tellen de bouwkosten van het Oosterweelproject mee voor de toetsing van de Europese begrotingsnormen. Het gaat hier om een duidelijke spelregel die Eurostat oplegt en waar geen enkele rekening mee wordt gehouden. Waarom wordt toch deze werkwijze gehanteerd?

Over het Stabiliteitsprogramma 2022-2025 merkt het Rekenhof terecht op dat er een gebrek is aan begrotingscoördinatie tussen de Belgische overheden. Wat is de ervaring van de minister hieromtrent? Geldt deze uitspraak van het Rekenhof ook met betrekking tot het Departement MOW?

2.1.3. *Karin Brouwers*

Karin Brouwers zegt dat de cd&v-fractie zeer tevreden is dat de nodige middelen worden vrijgemaakt voor fietsinvesteringen via de relancemiddelen die buiten begroting blijven. Door de verschillende crisissen is er een enorme inflatie. Er zijn de stijgende energieprijzen, maar er is ook een enorme toename van de kosten van bouwmaterialen. Hierover is nog niets terug te vinden in de algemene toelichting terwijl dit wellicht een belangrijke impact zal hebben op de vele infrastructuurwerken. Kan de minister meer duiding geven?

Het valt op dat de inkomsten van De Lijn met 55 miljoen euro naar beneden worden bijgesteld. Zal dit bedrag volledig nodig zijn? Heeft de minister al een kijk op de minderopbrengsten in de eerste helft van 2022? Wat zijn de verwachtingen voor de tweede helft van 2022? Hoe komt men tot het bedrag van 55 miljoen euro, gelet op de onzekerheden?

2.1.4. *Stijn Bex*

Stijn Bex zegt dat de Groenfractie het belangrijk vindt dat De Lijn voldoende gecompenseerd wordt voor alles wat er ongewild op haar afkomt. Verder is het van belang dat de aanpassingen om het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs menselijker te maken, worden doorgevoerd.

De spreker vond de begrotingsaanpassing een goede gelegenheid om na te gaan welke budgetten voor fietsinfrastructuur in 2020, 2021 en 2022 werden vastgelegd en wat hiervan werd gerealiseerd. Hij stelde hierover schriftelijk een aantal begrotingstechnische vragen. Hij merkt op dat hij de antwoorden op deze vragen pas laat heeft ontvangen. Uit het antwoord van de minister blijkt dat in 2020 en in 2021 ongeveer 7% van de budgetten niet zijn vastgelegd geraakt. Het gaat om respectievelijk 12,5 en 25 miljoen euro. Dat verontrust hem omdat het in tegenspraak is met eerdere vragen van hem of alle middelen voor fietsinfrastructuur zouden uitgegeven geraken.

Op de vraag welke middelen al vereffend waren kreeg hij geen antwoord. De minister antwoordt cryptisch dat wat betreft VEK-rapportering dergelijke rapportering niet voorzien was in het GIP 2020 en GIP 2021. Kan de minister dit verduidelijken en wanneer zal dit wel gebeuren? Hij hoopt dat minister Peeters een betere leerling is dan voormalig minister Ben Weyts die in de vorige zittingsperiode grote plannen en middelen aankondigde. Die middelen werden toen niet besteed.

2.2. Antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* antwoordt op de vraag van Marino Keulen over het erfgoedluik in Doel dat het gaat om middelen van de Maatschappij Linkerscheldeoever die worden overgeheveld naar het Departement MOW voor de uitvoering van de engagementen van het Verbond Ommeland met de Haven van Antwerpen. Concreet zal voor erfgoed het Departement MOW voor de helft tussenkomen in de restauratie van het Hof ter Walle. Voor de andere helft komt Erfgoed tussen. Het Hooghuis kent een lange voorgeschiedenis. Oorspronkelijk was er een afspraak met de eigenaar om het Hooghuis af te breken en elders herop te bouwen. Dat is finaal niet doorgegaan. Er werden heel wat gerechtshandelingen gevoerd in het verleden en op dit ogenblik gaat men na of men toch niet tot een vergelijk kan komen. De Vlaamse overheid werd wel al veroordeeld om restauratiewerken uit te voeren aan het dak, wat ook is gebeurd. Er lopen onderhandelingen voor de aankoop van het pand. Het werd enkele jaren geleden geschat door de vastgoeddienst van de Vlaamse overheid maar de prijs ligt ver van de wensen van de eigenaar. Het dossier zal nu verder worden opgevolgd door Erfgoed omdat men in het kader van de dading er heeft voor gekozen om het Hooghuis te behouden in plaats van af te breken.

Op de vraag van Wim Verheyden over hoe de stijging van de energieprijzen werd verwerkt in de begroting van de verschillende agentschappen, antwoordt de minister dat voor De Vlaamse Waterweg nv, De Lijn, AMT en MDK de energieprijzen als kostendrijvers mee worden opgenomen in de algemene middelen. Ze bevestigt de enorme stijging van de prijzen van de grondstoffen en bouwmaterialen. Zo moet Lantis werken met dagprijzen voor staal. Voor de Henneaubrug in Zaventem is de kostprijs momenteel al 46% hoger voor wat specifiek het staal betreft. Voor het totale bedrag gaat het om meer dan 35% dan initieel geraamd. Er is dus een grote impact van de gestegen prijzen voor energie, grondstoffen en bouwmaterialen op MOW. Dat is nog niet merkbaar in de voorliggende begrotingsaanpassing, met uitzondering van deze die zijn aangehaald in de toelichting.

In verband met de opmerkingen van Wim Verheyden over de kosten voor de Oosterweelverbinding en de begroting, stelt de minister dat deze opmerking steeds terugkomt. Ze wijst erop dat wat voorligt louter een begrotingsaanpassing is. Haar antwoord is hetzelfde dat telkens wordt gegeven bij de begrotingsopmaak. De hoofdwerken worden buiten de begrotingsdoelstelling gehouden en op dit ogenblik heeft men vanuit de Europese Unie geen negatief of positief signaal hierover gekregen.

Op de opmerking van het Rekenhof over het gebrek aan begrotingscoördinatie tussen de Belgische overheden, antwoordt de minister dat er intensief wordt

samengewerkt met de andere partners. Als voorbeeld geeft ze de cofinanciering met de federale overheid voor dossiers over de spoorprioriteiten voor Vlaanderen. Daarvoor zijn geen overkoepelende begrotingsafspraken nodig. De samenwerking verloopt momenteel goed.

De 55 miljoen euro minderopbrengsten voor De Lijn zijn een inschatting op basis van een extrapolatie van de kosten in 2021. Voor een groot deel gaat het om minder ontvangsten omdat het aantal reizigers van voor de covidpandemie nog lang niet is bereikt. De cijfers zijn wel verbeterd doordat de mondkmaskerplicht is verdwenen, men vooraan terug kan opstappen en men meer gericht kan controleren op zwartrijden. De reizigersaantallen worden continu opgevolgd.

Voor 2022 is er tot maart een minderontvangst ingecalculleerd van 17,7 miljoen euro. Voor april komt daar 4,2 miljoen euro, in totaal dus bijna 22 miljoen euro voor de eerste vier maanden van 2022.

De minister verontschuldigt zich voor het laat bezorgen van de antwoorden op de schriftelijke technische vragen. Ze zegt dat het puur haar fout is. Ze had het fiat gegeven om de schriftelijke antwoorden op de technische begrotingsvragen door te sturen maar haar medewerker was ondertussen ziek geworden en de minister liet na om dit verder op te volgen.

De evolutie van de fietsinvesteringen wordt wel degelijk goed en continu opgevolgd. Ze verwijst ook naar de antwoorden op schriftelijke vragen hierover. De minister port de administratie regelmatig aan. Ze zou het onaanvaardbaar vinden dat de hoge bedragen die worden ingeschreven niet tot realisaties leiden. In het GIP 2021 was voor ongeveer 354 miljoen euro aan fietsinvesteringen begroot. 329 miljoen euro daarvan is effectief vastgelegd. Dat betekent dat de offertes binnen zijn, dat de toewijzing is gebeurd en dat men kan overgaan tot uitvoering van de werken.

Minister Lydia Peeters is er trots op dat uit de voortgangsrapportage van de relance-middelen – die kunnen vastgelegd worden tot december¹ 2022 – blijkt dat in het eerste kwartaal van 2022 het Departement MOW al 59% van de middelen (885 miljoen euro) had vastgelegd. Het Vlaamse gemiddelde bedroeg 35%. Op 1 juni 2022 was dit al 72%, wat toch een zeer hoog vastleggingspercentage is. Dit stemt de minister zeer tevreden en de administratie verdient daarvoor een pluim.

2.3. Replieken

2.3.1. *Bijkomende vragen en opmerkingen van de leden*

Marino Keulen bevestigt dat het om een hoog vastleggingspercentage gaat. Maar belangrijk is ook of men nog genoeg inschrijvers vindt voor de offertes. Hij merkt dat op lokaal vlak bij grote projecten aannemers afhaken door de inflatie en de materiaal- en energieprijzen. Gelukkig kent België een systeem van economische werkloosheid waardoor aannemers hun werknemers tijdens de coronacrisis niet moesten ontslaan.

Stijn Bex blijft een beetje op zijn honger zitten. Met de vastlegging van de relance-middelen lijkt het de goede richting uit te gaan. 72% is alleszins veel beter dan de vastleggingen voor het Kopenhagenplan van Vlaams minister Bart Somers. Die bedragen nog geen derde zoals bleek uit het antwoord van de minister op een vraag om uitleg die hij aan hem stelde op 14 juni 2022 (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2021-22, nr. 3166). Het voedt zijn vrees dat deze Vlaamse Regering niet in staat is om alle middelen voor fietsbeleid effectief besteed te krijgen.

¹ Minister Lydia Peeters zegt "september". Haar kabinet heeft gevraagd om dit te corrigeren naar "december".

De minister zegt dat de middelen voor fietsbeleid goed gemonitord worden, maar in 2020 werd 12,5 miljoen euro niet vastgelegd en in 2021 ging het om 25 miljoen euro. Wat gebeurt er met die middelen? Zijn die verloren voor het fietsbeleid? Dat is toch wel een beetje cynisch, wetende dat er al maanden wordt gevraagd naar extra middelen voor het Fietsfonds. In verhouding gaat het om een peulschil want het totale budget voor het Fietsfonds bedraagt jaarlijks 15 miljoen euro. Zijn er manieren om die 12,5 en 25 miljoen euro te recupereren voor fietsbeleid? Hij herhaalt zijn vroegere vraag om het mogelijk te maken dat al die projecten van het Fietsfonds die klaar staan, effectief kunnen uitgevoerd worden.

Martine Fournier sluit zich hierbij aan en vraagt om zo snel mogelijk middelen te vinden voor het Fietsfonds.

2.3.2. *Antwoorden van de minister*

Minister *Lydia Peeters* merkt op dat er bijna geen week voorbij gaat of ze krijgt vragen of brieven over het Fietsfonds. Goede afspraken maken goede vrienden. Dat heeft ze ook meegedeeld aan de provinciale entiteiten. Er is 15,5 miljoen euro beschikbaar via het Fietsfonds en men kon hiervoor onmiddellijk projecten indienen. Na september 2022 wordt bekeken wat nog mogelijk is via het Kopenhagenplan. Dat werkt anders dan de vastleggingen die gebeuren via MOW waar maar een klein deel voorzien is voor subsidies voor lokale besturen, meer bepaald als het gaat over de schoolomgeving en de schoolroutes (die in de relancemiddelen zitten). Het Kopenhagenplan betreft subsidies voor de lokale besturen. Zoals al meermaals aangegeven kan men daar nu moeilijk geld uit weghalen want wat als blijkt dat op 20 september alle lokale besturen toch hun middelen ten volle willen benutten? Mocht na september blijken dat er middelen zijn, dan is zij de eerste om te vragen om die middelen te gebruiken voor fietsprojecten die nog op verlanglijstjes staan.

Het is niet mogelijk om wat nog niet is vastgelegd nu al over te hevelen naar het Fietsfonds. Vroeger beschikte het Fietsfonds over 10 miljoen euro en werd dit bedrag nooit volledig benut. Daar heeft ze de gedeputeerden ook al op gewezen. De minister kan ook niet in het GIP 2022 en cours de route een aantal van de meer dan negenhonderd projecten schrappen om dat geld over te hevelen naar het Fietsfonds. Na september 2022 wordt bekeken of een eventuele bijsturing mogelijk is en of er bijkomende middelen richting het Fietsfonds georiënteerd kunnen worden.

De relancemiddelen die in het verleden niet werden benut, kunnen overgeheveld worden naar 2022. Andere niet-benutte reguliere middelen gaan naar de overkappingsruiter of vloeien terug naar de algemene middelen. Daarom wil de minister een zo hoog mogelijk vastleggingspercentage. Ook omdat er enorm veel noden zijn inzake fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid, bruggen, tunnels enzovoort tolereert de minister niet dat middelen niet vastgelegd kunnen worden.

Op de vraag van Marino Keulen antwoordt de minister dat zij op de hoogte is dat lokale besturen soms onvoldoende inschrijvers voor de uitvoering van projecten vinden. Als het gaat over studiebureaus wordt er meer en meer gewerkt met grote raamcontracten. Met de aannemers is er een zeer goed en nauw overleg. Recent werd het dossier over de forfaitaire covidcompensatie afgerond tot ieders tevredenheid. Nu wordt verder gekeken naar de gevolgen van de inflatie, de grondstofprijzen enzovoort. Er wordt een oplossing gezocht zodat alle werken die voorzien zijn in het GIP en de begroting effectief kunnen uitgevoerd worden.

2.3.3. *Bijkomende replieken en antwoorden van de minister*

Stijn Bex benadrukt dat hij het positief vindt dat minister Bart Somers in het antwoord op zijn vraag om uitleg stelde dat het zijn intentie is om de 150 miljoen euro van het Kopenhagenplan effectief aan fietsinfrastructuur te besteden.

Met zijn opmerkingen over het Fietsfonds wil hij niet zeggen dat de minister Peeters onmiddellijk die middelen moet overhevelen. Hij wil duidelijk maken dat het niet kan dat de in totaal 37,5 miljoen euro van 2020 en 2021 die vastgelegd waren voor fietsinfrastructuur, uiteindelijk niet naar fietsinfrastructuur zullen gaan.

Minister *Lydia Peeters* verduidelijkt dat de middelen die in 2021 niet zijn uitgegeven aan fietsinfrastructuur voornamelijk relancemiddelen zijn. Die relancemiddelen kan men doorschuiven naar 2022. Voor middelen van het reguliere budget kon dat niet. Van de meer dan 350 miljoen euro die in het GIP 2021 stonden, is 329 miljoen euro vastgelegd. Dus ongeveer 25 miljoen euro werd niet vastgelegd, maar dat waren relancemiddelen. Die middelen zijn dus niet kwijt en worden gebruikt voor andere projecten. Mocht het om beleidsmiddelen gaan dan waren die per jaar vast verankerd en zou een deel van de middelen die niet vastgelegd zijn naar de overkappingsruiter vloeien. Er is ook een verplichting om die overkappingsruiter te spijzen voor de leefbaarheidsprojecten in Antwerpen. Als er daarna nog middelen overblijven, dan vloeien die terug naar de algemene middelen. Er werd voor gezorgd dat voor de fietsprojecten waar er op de valreep een kink in de kabel was, ze gefinancierd worden met eigen middelen en niet met relancemiddelen. De relancemiddelen, dat zijn de enige middelen die overblijven, kan men opnieuw gebruiken in 2022.

Stijn Bex wil meer verduidelijking. Voor 2022 is het budget voor fietsbeleid 328 miljoen euro. In totaal voor 2020 en 2021 is de 37,5 miljoen euro volgens de minister niet verloren gegaan voor fietsbeleid, maar werd die in de relancemiddelen gestoken, waardoor er in 2022 in plaats van 328 miljoen euro die in de begroting is vastgelegd, een budget van 365 miljoen euro voor fietsinfrastructuur moet vastgelegd worden om te vermijden dat die relancemiddelen verloren gaan. Vat hij het zo goed samen?

Minister *Lydia Peeters* zegt dat de middelen niet verloren zijn. *Stijn Bex* vergelijkt te veel de GIP-middelen met de relancemiddelen. De 885 miljoen euro relancemiddelen kan men aanwenden tot en met december² 2022. Een heel groot bedrag daarvan werd in het GIP 2021 aangewend. Daarom was er toen ook zo'n hoog investeringsbedrag. In 2022 is er nog ongeveer 300 miljoen euro. Wat van de relancemiddelen niet is vastgelegd in 2021 is alsnog ter beschikking.

Stijn Bex begrijpt dat van alle middelen die sinds 2020 aangekondigd zijn 37 miljoen euro niet aan fietsinfrastructuur zal besteed worden. De relancemiddelen zitten wel in het bedrag van 328 miljoen euro, maar 'niet uitgegeven' betekent dat het uiteindelijk terechtkomt op de reguliere middelen en dat die middelen niet aan fietsinfrastructuur zullen besteed worden. Hij betreurt dat en roept de minister op om in 2022 ervoor te zorgen dat men niet opnieuw 7% te weinig vastleggingen heeft. Het zou bijzonder jammer zijn als dat probleem zich zou blijven herhalen.

² Zie voetnoot 1.

3. Indicatieve stemming

Het aan de commissie toegewezen gedeelte van het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2022, bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken van minister Lydia Peeters, wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 8 stemmen tegen 3.

Martine FOURNIER,
waarnemend voorzitter

Marino KEULEN
Karin BROUWERS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AMT	afdeling Maritieme Toegang
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
cao	collectieve arbeidsovereenkomst
DAB	dienst met afzonderlijk beheer
ECA	Extra Containercapaciteit Antwerpen
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
Eurostat	statistical office of the European Union
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
PFOS	perfluorooctaansulfonaat
VEK	vereffeningskrediet
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds