

Vragen Groen

De totale werkingstoelage van De Lijn stijgt in 2023 nominaal met 142.51 miljoen. Graag meer duiding bij de precieze mechanismen achter de stijging ten gevolge van de index personeel 2022 (53.13 miljoen – welke indexeringsmechanismen?), de toepassing van de prijsherzieningsformules voor exploitanten en leerlingenvervoer (24.52 miljoen) en de berekening van de 20 miljoen voorzien “om het aanbod van De Lijn op peil te kunnen houden” (eenmalig? hoe wordt dat bedrag precies geraamd?).

Index personeel:

Aanpassingen aan de gezondheidsindex gebeuren volgens het systeem van de indexprovisie. De basis voor de berekening zijn de personeelskosten in de meest recente begroting (inclusief of verhoogd met het recurrent effect van eventuele eerdere indexsprongen). Het betreft hier de overschrijding van de spilindex van december 21, februari 22, april 22, juli 22 en oktober 22. Dit wordt bij de BA 2023 verder bijgesteld i.f.v. de reële overschrijdingen van de spilindex in 2023.

Prijsherzieningsformules voor exploitanten en leerlingenvervoer

De berekening van de jaarlijkse aanpassing gebeurt op basis van de herzieningsclausules die opgenomen zijn in de contracten met de exploitanten. Bij de opmaak van de initiële begroting is voorzien een voorlopig % op te nemen, rekening houdend met de prijsinstructie diesel en de vaststaande loonindexen op het moment van de begrotingsopmaak (feb/april/juni). Bij de begrotingsaanpassing zal het resultaat worden opgenomen van de reële toepassing van de prijsherzieningsclausule. Bij BO2023 geeft de berekening +21.426 keuro.

De berekening van de jaarlijkse aanpassing voor leerlingenvervoer gebeurt op basis van de vervoerindex. Bij de opmaak van de initiële begroting is voorzien een voorlopig % op te nemen. Bij de begrotingsaanpassing zal het resultaat worden opgenomen van de reële toepassing van de vervoerindex. Bij BO2023 geeft de berekening +3.089 keuro.

Extra middelen 20 miljoen:

Het betreft hier een compensatie om het aanbod van De Lijn op peil te kunnen houden gezien de vervoerontvangsten nog niet terug het niveau van voor corona halen. Vanaf 2023 wordt de daling van de netto-vervoersopbrengsten niet langer gecompenseerd via een Coronaprovisie bij de Vlaamse Overheid. De voorbije periode wordt een stelselmatige daling van de minderontvangsten waargenomen. Bij BA 2022 werd nog een impact van 55 miljoen euro op de vervoerontvangsten geraamd, waar de realisatie van de vervoeropbrengsten vermoedelijk 10 miljoen hoger zal liggen. Voor 2023 werd initieel een impact van 41 miljoen euro geraamd, die nadien verder werd bijgesteld door De Lijn naar een bedrag van 32 mio € aangezien uit de opvolging blijkt dat het tekort steeds kleiner wordt. Gezien deze evolutie wordt er momenteel van uit gegaan dat de problematiek met een bedrag van 20 mio voor begrotingsjaar 2023 kan worden opgelost.

Voor de vergroening van De Lijn wordt in de investeringstoelage “65 miljoen extra voorzien” bovenop de 55 miljoen uit 2022 – we lezen op pagina’s 56-57: “op die manier worden middelen voorzien in het kader van de vergroening van de vloot van De Lijn en haar exploitanten voor een bedrag van 120 miljoen”. De middelen komen van artikel MBU-3MFH2LA-WT (“algemeen mobiliteitsbeleid”). Hoe passen deze bedragen in een breder meerjarenprogramma met een oplopend ritme?

De middelen komen vanuit MBU-3MFH2LB-WT (“investeringsopportuniteiten”). Op dat begrotingsartikel worden telkens de oplopende investeringskredieten vanuit het meerjarenprogramma voorzien en van daaruit worden deze middelen dan gecompenseerd naar de investeringskredieten van de verschillende entiteiten. Dit bedrag wordt, zoals afgesproken in het ODC, aangehouden gedurende het hele ODC.

Bij 2BA 2022 werd er ten opzichte van BA 2022 in totaal alsnog 85 miljoen euro VAK/VEK ingeschreven om de in 2022 fors gestegen kosten van infrastructuurinvesteringen te kunnen dekken (op artikels MB0-

Antwoorden op de technische begrotingsvragen – BBT MOW 2023

1MFH2LY-IS, MB0-1MIH5VY-IS, MB0-1MHH5RY-PA, MB0-1MIH2UA-WT, MB0-1MIH2VB-WT). Voor BO2023 vinden we 70 miljoen VEK voor “extra investeringen binnen MOW” ten opzichte van BA2022. Dat is (ook al is de periode tussen BA 2022 en BO 2023 langer dan die tussen BA 2022 en 2BA 2022) minder dan de 85 miljoen extra VEK die bij 2BA 2022 in werden ingeschreven voor de stijgende kosten. Hoe is dat bedrag van 70 miljoen precies geraamd, op basis van welke methodiek en parameters voor de stijgende kosten van materialen, energie et cetera? Wat is de reële impact op het investeringsritme, daalt dat? Zelfde vraag voor de 50 miljoen VEK voor “extra onderhoudswerken” Gaat het om een actualisatie ten gevolge van de stijgende prijzen? Zo ja, hoe is die actualisatie gebeurd? W wat is de reële impact op het ritme van de onderhoudswerken?

Het bedrag van 85 miljoen euro in VAK en VEK is dit jaar nog voorzien om prijsherzieningen in reeds lopende investeringsprojecten (deels) te kunnen opvangen. Deze moeten immers contractueel betaald worden en zouden anders de beleidsruimte voor nieuwe investeringsprojecten deels ingenomen hebben.

De prijsstijgingen zullen ook in 2023 hun effect hebben, waardoor een bedrag van 100 miljoen euro extra in vastleggingskrediet wordt voorzien naar aanleiding van stijgende prijzen en prijsherzieningen, die voor een groot deel in 2023 zullen vereffend worden. Daarom wordt ook al een vereffeningkrediet van 70 miljoen euro voorzien in 2023.

Daarnaast worden de onderhoudskredieten met 50 miljoen euro verhoogd in VAK en VEK zodat er extra geïnvesteerd kan worden in de prioritaire onderhoudsprojecten. Gelet op het feit dat deze onderhoudsprojecten op korte termijn gerealiseerd dienen te worden, zal het VEK ook gelijk zijn aan het VAK en dus 50 miljoen euro bedragen.

Momenteel is er heel veel onzekerheid in de markt, wat het ramen van de prijzen bemoeilijkt. Uiteraard dient bij nieuw op te starten investeringen of onderhoud rekening gehouden met de dan geldende marktprijzen. Met deze evolutie van prijzen wordt rekening gehouden in het Geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein.

Graag verduidelijking voor de opbouw van het volledige bedrag aan middelen voor het leerlingenvervoer. Voor het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs wordt volgens de BBT een bedrag 26.8 miljoen euro voorzien voor De Lijn. Daarvan zou 3.33 miljoen gaan “naar de scholen opdat zij de bijkomende busbegeleiders zouden kunnen betalen tijdens de eerste maanden van het schooljaar 2023-2024” (artikel FC0-1FDD2DG-WT uit de onderwijsbegroting), en de rest naar De Lijn (11.4 miljoen uit algemene middelen; 12 miljoen van MOW gecompenseerd uit artikel MB0-1MEH2EA-WT – “clustering van uitgaven m.b.t. basisbereikbaarheid”). Graag verduidelijking rond de concrete doelstellingen en aannames die als basis dienen voor de raming, de ramingsmethodiek, en de partiële financiering via artikel FC0-1FDD2DG-WT – waarom is die nodig, gaat het hier dan niet om uitgaven die recurrent worden ingeschreven?

De raming van het bedrag is gebaseerd op inschattingen van aantal ritten en dagprijzen voor extra ritten door bussen en taxi's en de inleg van preciaire ritten. De referentie van deze berekening zijn de extra ritten georganiseerd tussen 1 februari 2022 en 30 juni 2022. Deze zullen in de loop van het jaar verder worden bijgesteld in functie van de reëel benodigde ritten en dagprijzen vanaf september 2022.

De busbegeleiding in voertuigen van meer dan 7+1 zitplaatsen wordt zoals voorheen voorzien op de budgetten van Onderwijs.

In uitzonderlijke omstandigheden wordt ook busbegeleiding voorzien op de voertuigen van minder dan 7+1 zitplaatsen. Dit heeft te maken met de respectievelijke types van leerlingen (en de combinatie ervan). De (beperkte) budgetten die hiervoor nodig zijn worden op de budgetten van MOW en De Lijn voorzien.

Vragen N-VA

- MB0-1MEH2EA-WT – BASISBEREIKBAARHEID (BBT, p. 57)

Een clustering van de uitgaven met betrekking tot de basisbereikbaarheid wordt voorzien onder dit begrotingsartikel. Het gaat hier voor 2023 onder andere over:

- uitgaven in het kader van vervoer op maat, waaronder de subsidiëring van de mobiliteitscentrales aangepast vervoer (MAV's) en de diensten aangepast vervoer (DAV's);
- subsidies ter ondersteuning van het woon-werkverkeer;
- subsidie derdebetalersysteem Blue Bike;
- uitgaven in het kader van de uitrol basisbereikbaarheid in samenwerking met De Lijn en de vervoerregio's (ondersteuning vervoerregio's, communicatie basisbereikbaarheid, tevredenheidsonderzoek openbaar vervoer, proefprojecten, leerlingenvervoer, operationalisering mobiliteitscentrale);
- uitgaven in het kader van het Masterplan Toegankelijkheid haltes en mobipunten.

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

<i>Subsidies schuilhuisjes</i>	<i>761.000,00</i>
<i>Vervoer Op Maat</i>	<i>20.691.000,00</i>
<i>Uitrol basisbereikbaarheid</i>	<i>4.093.000,00</i>
<i>De Vzw Max Mobiel</i>	<i>693.000,00</i>
<i>Subsidies mobiliteitscentrales aangepast vervoer en diensten aangepast vervoer</i>	<i>5.970.000,00</i>
<i>Ondersteuning Project Deelfietsen</i>	<i>190.000,00</i>
<i>Vzw Centrum Voor Positieve Aanwending-Taxistop</i>	<i>80.000,00</i>
<i>De Havenbus</i>	<i>94.000,00</i>
<i>Instellingen, organisaties en verenigingen actief op het vlak van woon werk verkeer</i>	<i>1.899.000,00</i>

- MB0-1MFH2LA-WT – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID (BBT, p. 81)

Dit begrotingsartikel omvat de kredieten die worden aangewend voor de volgende initiatieven:

- Basissubsidies voor erkende mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen in het kader van het decreet van 13/02/2004, subsidie mobiliteitsprojecten, actieprogramma's mobiliteitscampagne;
- Subsidies mobiliteits- en bereikbaarheidsmanagers;
- Subsidie Vlaams instituut voor de logistiek voor Multimodaal.vlaanderen;
- Diverse uitgaven in het kader van het algemeen mobiliteitsbeleid, bv. onderzoek verplaatsingsgedrag, toekomstverkenning mobiliteit in de toekomst, studies inzake fietstracés, ...
- Uitgaven in het kader van logistiek;
- Toekenning van subsidies voor opmaak gemeentelijke mobiliteitsplannen.

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

Op voorliggend begrotingsartikel worden een aantal subsidies voorzien:

- De basissubsidies voor erkende mobiliteitsverenigingen: Bond van trein-, tram- en busgebruikers, Fietsersbond, voetgangersbeweging, Netwerk Duurzame Mobiliteit vzw en Mpact;
- De subsidies voor mobiliteitsprojecten, actieprogramma's en mobiliteitscampagnes zijn afhankelijk van de reacties van de verenigingen op de oproep. Voor dit jaar (2022) werd er momenteel al een subsidie uitgekeerd aan Bataljong in het kader van een actieprogramma en aan het Netwerk Duurzame Mobiliteit vzw voor een mobiliteitscampagne;

Antwoorden op de technische begrotingsvragen – BBT MOW 2023

- De subsidie aan het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) voor Multimodaal.Vlaanderen;
- De subsidies aan VOKA Antwerpen en Vlaams-Brabant, alsook aan de stad Antwerpen voor de mobiliteits- en bereikbaarheidsmanagers.

- MB0-9MHHAOA-OW – VERKEERSBELEID (BBT, p. 100)

“In 2022 werden de verwachte ontvangsten uit EU-projecten bijgesteld tot 55 keuro. Bij BO2023 wordt dit bedrag met 24 keuro verlaagd in het kader van het project Dignity.”

Vanwaar de verlaging met 24 keuro in het kader van het project Dignity?

De cofinanciering vanuit Europa voor dit project daalt in 2023 met 24 keuro, waardoor dit ook zo wordt bijgesteld in de begroting.

- MD0-9MHHAOA-OW – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN (BBT, p. 105)

Dit begrotingsartikel is een combinatie van vier types van aanrekeningen:

- diverse ontvangsten;
- terugstortingen van onroerende voorheffing door het ministerie van Financiën van ten onrechte ontvangen gelden en achterstallige ontvangsten door de overheid op de centrale ontvangstenrekening van de Vlaamse Gemeenschap;
- ontvangsten uit verkoop van buiten gebruik gestelde roerende goederen;
- ESR neutraliteit voor Europees gesubsidieerde niet-investeringsprojecten

Ten belope van welk bedrag worden de ontvangsten uit verkoop van buiten gebruik gestelde roerende goederen geraamd?

De buiten gebruik gestelde roerende goederen worden op basis van de uitvoering van de voorbije jaren geraamd op 124.000 euro.

- MDU-3MHH2RC-WT – FFEU (BBT, p. 125)

“de kredieten op deze basisallocatie worden aangewend voor het versneld wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken. Dit project omvatte 809 wegenisprojecten. Alhoewel het project zijn einde nadert, zijn er nog steeds enkele wegenisprojecten die in uitvoering zijn.”

Graag een overzicht van de wegenisprojecten in uitvoering.

Hierbij het overzicht van de in uitvoering zijnde en nog op te starten gevaarlijke punten:

Afdeling	Naam eerste weg	Naam kruisende weg	Gemeente	Nr weg	Kmpt	Fase
Antwerpen	Kromstraat	Kastanjelaan	Ranst	N1160001	8.56	In uitvoering
Antwerpen	R16	Boomlaarstraat	Lier	R0160001	3.51	Uitvoering nog op te starten
Antwerpen	Liersesteenweg	Schrieksesteenweg	Heist-Op-Den-Berg	N0100001	28.3	Uitvoering nog op te starten
Antwerpen	Prins Boudewijnlaan	Frans Van Dunlaan	Antwerpen	N1730001	2000	Uitvoering nog op te starten
Limburg	Kasteletsingel	Brugstraat	Beringen	N0720001	13.63	Uitvoering nog op te starten
Limburg	Kasteletsingel	Nijverheidsstraat	Beringen	N0720001	13.94	Uitvoering nog op te starten
Limburg	Koning Albertlaan - Heerstraat	Stationsstraat	Neerpelt	N7120001	20901	Uitvoering nog op te starten
Limburg	Heerstraat	Boseind / spoorweg	Neerpelt	N7120001	21.3	Uitvoering nog op te starten
Oost-Vlaanderen	Stoepestraat	Expressweg N49	Assenede	N4480001	0.91	In uitvoering
Oost-Vlaanderen	Leopoldlaan II-laan-"Mechelse poort"	Noordlaan/Mechelsesteenweg	Dendermonde	N0470001	14.1	In uitvoering
Oost-Vlaanderen	Antwerpse Steenweg	Drieselstraat	Gent	N0700001	5.22	In uitvoering
Oost-Vlaanderen	Antwerpse Steenweg	Orchideestraat	Gent	N0700001	4.9	In uitvoering
Vlaams-Brabant	Herseltsesteenweg	Oude Mechelsebaan	Aarschot	N0190001	39.88	In uitvoering
West-Vlaanderen	Ringlaan	Kortrijkse Heerweg	Deerlijk	N0360001	31.39	In uitvoering
West-Vlaanderen	Kezelberg	N32d Ieperstraat	Wevelgem	N0320001	448 480	Uitvoering nog op te starten

- MB0-1MIH2SA-WT – HAVEN- EN WATERBELEID (BBT, p. 138)
Kan er een overzicht gegeven worden van de verschillende subsidies en het bedrag dat hiervoor telkens voorzien wordt?

Onder voorliggend begrotingsartikel worden de subsidies in het kader van hinterlandconnectiviteit voorzien. Het betreft enerzijds de hubsubsidies binnenvaart en maritieme spoorwegsubsidies (lopende programma's) en anderzijds het nieuw opgestarte impulsprogramma binnenvaart. In totaal wordt er dit jaar voor deze subsidies 3,5 miljoen euro voorzien. De uitvoering hiervan is afhankelijk van het aantal aanvragen door de begunstigden en de voortgang van de uitvoering van bepaalde projecten in het impulsprogramma.

- MB0-9MIHATY-OP – DE VLAAMSE WATERWEG (BBT, p. 141)
“In afwachting van een uitspraak inzake het rechtsgeding dat lopende is tussen de De Vlaamse Waterweg NV en de haven van Brussel, is in het verleden een ontvangstenartikel gecreëerd. Van zodra er een uitspraak is in het voordeel van De Vlaamse Waterweg NV, kunnen de terugvorderbare voorschotten die aan De Vlaamse Waterweg NV zijn toegekend voor de derving van de ontvangsten uit watervangen verschuldigd door de haven van Brussel, door De Vlaamse Waterweg NV op dit artikel worden teruggestort.”

Wanneer wordt deze uitspraak verwacht?

In deze complexe zaak staat de gerechtelijke procedure op non actief en dit in het licht van de piste waartoe besloten werd om te proberen om de kwestie alsnog in der minne te regelen.

- MBU-2MIHAVA-OW – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR (BBT, p. 155)
Op dit begrotingsartikel worden ontvangsten aangerekend uit o.a. verkoop van gronden en gebouwen van het Vlaams Gewest.
Op hoeveel worden deze voor 2023 geraamd?

De verkoop van gronden en gebouwen van het departement MOW wordt op basis van de uitvoering de voorbije jaren geraamd op 196.000 euro.

Vragen Vlaams Belang

LUCHTHAVENBELEID, MVG excl. DAB (bladzijde 48)

(duizend euro)

VAK VEK

	BA 2022	evolutie	BO 2023	BA 2022	evolutie	BO 2023
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	100	0	100	400 -118		282
Totaal	100	0	100	400 -118		282

Aanwending VAK-ruiter

Inhoudelijke toelichting evolutie:

Het vereffeningskrediet wordt naar beneden bijgesteld, gelet op het wegvallen van de uitgaven in het kader van de studie voor de lange termijn visie voor de luchthavens.

Vraag: wat is de reden dat de studie voor de lange termijnvisie voor de luchthavens wegvalt.

De studie werd voorzien in 2022 en ondertussen opgeleverd. Hierdoor moeten deze middelen in 2023 niet meer voorzien worden en daalt het budget terug na een eenmalige bijstelling in 2022.

MB0-1MEH2EA-WT – BASISBEREIKBAARHEID

Inhoudelijke toelichting p. 59

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MBU-3MFH2LB-WT Naar MBU-3MFH2LB-WT	1.800 -1.800	1.800 -1.800	Er werden in 2022 middelen voorzien voor het masterplan Toegankelijkheid haltes. Deze middelen worden in 2023 teruggedraaid en dan terug voorzien, gelet op het tijdelijke karakter van deze middelen voor de looptijd van het masterplan.

Vraag: waarom worden deze subsidies teruggedraaid? Wat is de looptijd voor het masterplan?

Er wordt vanuit begrotingsartikel MBU-3MFH2LB-WT op het VIF gedurende 10 jaar een budget voorzien voor het Masterplan Toegankelijkheid. Gelet op het feit dat deze niet ercurrent worden voorzien, maar enkel gedurende de looptijd van het masterplan, wordt dit gevisualiseerd door het budget jaarlijks terug te draaien en vervolgens opnieuw te voorzien. De subsidies worden dus niet teruggedraaid. Het masterplan heeft als doel om tegen 2030 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net toegankelijk te maken, alsook 100% van de haltes aan een Hoppinpunt zelfstandig toegankelijk te maken voor mensen met een motorische en visuele beperking.

MB0-1MEH2EE-WT – COMBIMOBILITEITSFONDS p. 61

kredietevolutes:

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting

Antwoorden op de technische begrotingsvragen – BBT MOW 2023

Naar MBU-3MFH2LB-WT	-5.000	-5.000	In 2022 werden eenmalig 5 miljoen euro extra middelen uitgetrokken voor investeringen in Hoppinpunten. Dat wordt nu teruggedraaid en verhoogd tot 10 miljoen euro in 2023.
Van MBU-3MFH2LB-WT	10.000	10.000	
TOTAAL	5.000	5.000	

Vraag: Hoeveel Hoppinpunten wil men in 2023 met deze 10 miljoen € realiseren.

Er zijn voorafgaand aan de uitvoering op het terrein nog een aantal onzekerheden, waarmee rekening dient gehouden te worden. Zo dient een gedetailleerd studietraject i.f.v. het detailontwerp nog doorlopen te worden, hierbij wordt in concreet ingezoomd op de exacte plaatsgesteldheid (o.a. nader onderzoek naar de exacte eigendomsgrenzen, omgevingsvergunningsplicht, enz.). Hierdoor is het zicht op alle kosten nog niet in detail beschikbaar (bv. onteigeningskosten, kostprijs interactieve zuil ...). Het exacte programma voor 2023 wordt nog bepaald.

MB0-1MEH2EF-WT – COMBIMOBILITEIT p. 62

Korte inhoud begrotingsartikel:

Teneinde een landelijke spreiding van deelmobiliteit te ondersteunen, zullen er subsidies worden toegekend aan lokale besturen (in samenspraak met de vervoerregio's).

Kredietevolutie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2022	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2023	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Vraag: er zijn geen kredieten ingeschreven. Is er nog geen beslissing genomen aangaande de bedragen die men voor subsidies aan lokale besturen wil vrijmaken?

Klopt. Dit artikel wordt pro memoria voorzien. Momenteel verlopen de uitgaven in het kader van combimobiliteit voor subsidies aan de lokale besturen voor de aanleg van Hoppinpunten via het combimobiliteitsfonds.

Werkingsstoelage De Lijn p. 65

De stijging ten opzichte van BA2022 bedraagt 142.513 keuro. Waaronder:
+20.000 keuro om het aanbod van De Lijn op peil te kunnen houden

Vraag: kan hier meer duiding over gegeven worden ?

Het betreft hier een compensatie om het aanbod van De Lijn op peil te kunnen houden gezien de vervoerontvangsten nog niet terug het niveau van voor corona halen. Vanaf 2023 wordt de daling van de netto-vervoersopbrengsten niet langer gecompenseerd via een Coronaprovisie bij de Vlaamse Overheid.

MDU-3MHH2RE-WT – LEEFBAARHEIDSPROJECTEN OOSTERWHEEL p. 127

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de projecten aangerekend van de studies en werken die AWV uitvoert in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Vereffeningskalender		-21 650	In functie van de te verwachten vereffeningen van de lopende projecten wordt de vereffeningskalender bijgesteld.
TOTAAL -		21.650	

stedelijke zones rond de Antwerpse Ring.

Vraag: is er vertraging in de uitvoering van de leefbaarheidsprojecten ? Zo niet, waarom wordt het vereffeningskader bijgesteld?

Het bedrag van 21.650 keuro heeft betrekking op FFEU-projecten van AWV (begrotingsartikel MDU-3MHH2RC-WT) en is in de opmaak van het document foutief versprongen naar MDU-3MHH2RE-WT. Deze daling heeft te maken met het aflopen van projecten FFEU-projecten. Wat de leefbaarheidsprojecten betreft, zijn de vastleggingen bij AWV voor Ringpark Zuid de voorbije jaren gebeurd. De vereffeningen lopen nog in functie van de uitvoering, ook in 2023.

MDU-3MHH2RY-WT – DE WERKVENNOOTSCHAP pagina 129

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MDU-3MHH2RA-WT	-5.580	-5.580	Op basis van het projectenoverzicht van De Werkvennootschap wordt het bedrag dat voorzien moet worden voor de BTW bijgesteld. Hiervoor vindt een compensatie plaats van 5.580 keuro in VAK en VEK naar begrotingsartikel MDU-3MHH2RA-WT.

Antwoorden op de technische begrotingsvragen – BBT MOW 2023

Naar MB0-1MHH5RY-PA	-381	-381	Terugdraaien van de compensatie bij BA2022 van 381 keuro in VAK en VEK voor boscompensaties en verplaatsingen van leidingen naar MB0-1MHH5RY-PA.
TOTAAL	-5.961	-5.961	

Vraag: terugdraaien van 381 keuro in VAK en VEK voor boscompensaties en verplaatsingen van leidingen. Wat is de reden van het terugdraaien. MB0-1MHH5RY-PA

Graag een verklaring voor het bijstellen van het bedrag dat voorzien is voor de BTW; MDU-3MHH2RA-WT

Het bedrag van 381 keuro werd in 2022 voorzien voor boscompensaties en verplaatsingen van leidingen bij specifieke projecten van De Werkvennootschap. In 2023 is dit niet meer noodzakelijk, waardoor deze compensatie vanuit AWV wordt teruggedraaid.

Wat de BTW betreft, dient AWV jaarlijks een bedrag te voorzien aan BTW bij de overdracht van infrastructuurprojecten vanuit De Werkvennootschap aan AWV. Gelet op het feit dat er minder infrastructuurprojecten zullen overgeheveld worden in 2023 dan in 2022, kan AWV een deel van het bedrag aan BTW dat ze in 2022 voorzien hadden aan De Werkvennootschap terug compenseren naar hun eigen investeringskredieten. Dit is de gangbare praktijk die al enkele jaren wordt toegepast.

MB0-1MIH2TY-PA – DE VLAAMSE WATERWEG p. 143

Korte inhoud begrotingsartikel: Als gevolg van de niet-betaling van de rechten uit watervangen aangerekend aan de Haven van Brussel in uitvoering van het Samenwerkingsakkoord van 17 december 1991 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest blijft de thesauriepositie van het EVA De Vlaamse Waterweg NV in 2021 bezwaard. Het bedrag aan rechten die het agentschap De Vlaamse Waterweg NV voor 2023 zal derven wordt op 862.000 euro geraamd.

Kredietevolutie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2022	862	862
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2023	862	862
Aanwending VAK-ruiter		

Vraag: maakt de minister zich sterk dat de Vlaamse Waterweg deze middelen zal kunnen recupereren en dit gezien het vonnis van het Hof van Cassatie dat bij arrest van 14 september 2018, het arrest uitgesproken door het hof van beroep te Antwerpen deels vernietigd voor wat betreft haar uitspraak omtrent de vordering van DVWnv. Zij heeft de zaak doorverwezen naar het hof van beroep Gent.

Het Hof van Cassatie spreekt zich uit over de wettelijkheid van de in een procedure in laatste aanleg gewezen rechterlijke beslissing. Zij spreekt zich niet uit over de feiten/grond van de zaak. Door het Hof van Cassatie wordt enkel nagegaan of er in de aangevochten uitspraak een wet werd geschonden of een rechtsregel werd miskent. Als deze vraag bevestigend wordt beantwoord door het Hof van Cassatie, wordt de bestreden beslissing door haar hetzij volledig hetzij deels vernietigd en verwijst zij de zaak naar een ander rechtscollege. Het is de rechtbank naar wie het Hof van Cassatie de zaak heeft verwezen die dan opnieuw uitspraak zal doen over de grond van de zaak. Bij haar en niet bij het Hof van Cassatie ligt de beslissingsmacht om in alle onafhankelijkheid te oordelen over de gegrondheid van de eis. Zij geeft derhalve uitsluitend over de recupereerbaarheid van het door DVW gevraagde. Een jegens een gedingpartij uitgesproken negatief Cassatiearrest betekent dus niet dat ook diens vordering ten gronde dient te worden afgewezen. De vordering kan op zich nog altijd door de rechter ten gronde ingewilligd worden. Uiteraard zal De Vlaamse Waterweg er alles aan om in de gerechtelijke procedure de rechter er van te overtuigen om de vordering in te willigen.