

Vragen N-VA

- MB0-1MEH2EA-WT – BASISBEREIKBAARHEID (BBT, p. 65)

Een clustering van de uitgaven met betrekking tot de basisbereikbaarheid wordt voorzien onder dit begrotingsartikel. Het gaat onder andere over studies, ondersteuning, proefprojecten leerlingenvervoer, tevredenheidsonderzoek,... in het kader van basisbereikbaarheid. Daarnaast worden ook de uitgaven in het kader van het Masterplan Toegankelijkheid haltes en mobipunten voorzien op dit begrotingsartikel.

Graag een opsplitsing van deze uitgaven (studies, ondersteuning, proefprojecten leerlingenvervoer, tevredenheidsonderzoek, Masterplan Toegankelijkheid haltes en mobipunten)?

Antwoord: Er wordt een totaal bedrag van 8.760 keuro voorzien dat wordt onderverdeeld als volgt:

- 1.800 keuro Masterplan toegankelijkheid haltes en mobipunten;
- 370 keuro tevredenheidsenquête openbaar vervoer;
- 590 keuro IT-ondersteuning basisbereikbaarheid;
- 6.000 keuro studies en ondersteuning implementatie basisbereikbaarheid vervoerregio's

- MB0-1MFH2LA-WT – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID (BBT, p. 107)

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.

Antwoord: Op voorliggend begrotingsartikel worden een aantal subsidies voorzien:

- De basissubsidies voor erkende mobiliteitsverenigingen: Bond van trein-, tram- en busgebruikers, Fietzersbond, 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.
- 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.*

- MD0-9MHAPA-OW – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN (BBT, p. 124-125)

Dit ontvangstenartikel betreft allerhande ontvangsten die niet op andere begrotingsartikels kunnen worden aangerekend. Deze toevallige of uitzonderlijke ontvangsten zijn niet wettelijk of decretaal geregeld. Dit begrotingsartikel is een combinatie van verschillende 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 projecten

Daarnaast worden op dit artikel vanaf 2024:

- alle vorderingen en ontvangsten opgenomen in het kader van boetes en beteugelingen opgesteld door de Wegeninspectie en de politie.
- de retributies voor uitzonderlijk vervoer aangerekend.

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

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

- MB0-1MIH2SA-WT – HAVEN- EN WATERBELEID (BBT, p. 256)

Het betreft uitgaven in het kader van het haven- en waterbeleid:

- subsidies inzake hinterlandconnectiviteit, subsidies in het kader van hinterlandstrategie en modal shift;
- subsidies en studies in het kader van het haven- en waterbeleid;
- uitgaven in het kader van de uitwerking van de nieuwe havenstrategie;
- eventuele communicatie-initiatieven (zoals bv. In het verleden de havendag);
- procesmanager in het kader van de ontwikkeling van het havengebied Antwerpen;
- uitgaven voor juridische ondersteuning;
- allerhande werkingskosten.

Kan er een overzicht gegeven worden van de verschillende subsidies en het bedrag dat hiervoor telkens voorzien wordt?

Antwoord: *Onder voorliggend begrotingsartikel worden de subsidies in het kader van hinterlandconnectiviteit voorzien. De hubsubsidies binnenvaart en maritieme spoorwegsubsidies liepen af in 2023, waardoor in 2024 enkel vastleggingen volgen in het kader van de tweede call van het 'impulsprogramma binnenvaart'. Er is voor de nieuwe call een budget beschikbaar van 2,056 miljoen euro. Naar schatting kunnen bij een volgende call een drietal extra projecten gefinancierd worden. De uitvoering hiervan is afhankelijk van het aantal*

aanvragen door de begunstigen en de voortgang van de uitvoering van bepaalde projecten in het impulsprogramma.

- MB0-9MIHATY-OP – DE VLAAMSE WATERWEG (BBT, p. 247)
“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?

Antwoord: *De zaak werd terug geactiveerd voor het Hof van Beroep te Gent. Een verzoek tot vastlegging van de conclusiekalender en pleitdatum werd ingediend. Wij wachten momenteel nog op een antwoord van het Hof van Beroep.*

Vragen Vlaams Belang

MB0-1MDH2CA-WT - UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend begrotingsartikel worden de subsidies aan de LEM's voorzien. In afwachting van goedkeuring door de Vlaamse Regering van de nieuwe subsidieovereenkomsten wordt voor 2024 constant beleid opgenomen.

Kredietevolucie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2023	15.920	15.920
<i>Index</i>	349	349
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2024	16.269	16.269
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevolucie:

Constant beleid, met uitzondering van indexatie ten belope van 349 keuro.

Vraag: wat houdt dit constant beleid in ?

Antwoord: In uitvoering van het LOM-LEM decreet ging de LOM-LEM structuur op de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge van start op 27 oktober 2014. De private LEM's zijn onder andere belast met de beveiligings- en brandweerdiensten, met inbegrip van de vogelwering. Conform artikel 66/30 §3 van het LOM-LEM decreet ontvangen de LEM's voor de uitvoering van deze taken een subsidie, en worden de wijze van berekening, de parameters en de betalingsmodaliteiten van deze subsidie vastgelegd in een overeenkomst. Vanuit bovenstaand begrotingsartikel worden dus de werkings- en investeringssubsidies in functie van de uitbating van de regionale luchthavens voorzien. Dit zowel voor de LEM's in Oostende-Brugge en Antwerpen als voor de luchthaven Kortrijk Wevelgem.

I. BELEIDSVELD II: GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

UITGAVENARTIKELN

MB0-1MEH2EA-WT - BASISBEREIKBAARHEID

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MB0-1MFH2LB-WT	1.800	1.800	Er werden in 2023 middelen voorzien voor het masterplan Toegankelijkheid haltes. Deze middelen worden in 2024 teruggedraaid en dan terug voorzien, gelet op het tijdelijke karakter van deze middelen voor de looptijd van het masterplan.
Naar MB0-1MFH2LB-WT	-1.800	-1.800	
Naar MB0-1MFH2LB-WT	-9.000	-9.000	Terugdraai middelen Hoppincentrale 2023
Van MB0-1MIH2TY-IS	1.320	1.320	Sluiswachters gedeeltelijke terugdraai 2023
Van MC0-1MIH2WX-IS	436	436	Veerdienst Sint Anna terugdraai 2023
Naar MB0-1MEH2EG-WT	-12.297	-12.297	Groeipad VOM afzonderen
Naar MB0-1MEH2EG-WT	-3.415	-3.415	Budget MAV/DAV afzonderen naar VOM
Naar MB0-1MEH2EG-WT	-2.686	-2.686	Werknemersvervoer afzonderen naar VOM
Naar MB0-1MEH2EG-WT	-113	-113	Budget Blue bike afzonderen naar VOM
TOTAAL	-25.755	-25.755	

Vraag: Waarom werden de middelen voor deze artikelen teruggeschroefd ?

Antwoord: De middelen in het kader van basisbereikbaarheid worden niet teruggeschroefd, maar nu de uitrol van basisbereikbaarheid in 2024 verder op kruissnelheid komt, worden de middelen voor het vervoer op maat afgezonderd op een apart begrotingsartikel (MB0-1MEH2EG-WT). Dit om de transparantie te verhogen over de uitgaven van vervoer op maat, waaronder ook het werknemersvervoer en de mobiliteitscentrales en diensten aangepast vervoer zitten. De middelen voor de exploitatie van de Hoppincentrale worden gecompenseerd van het departement MOW naar De Lijn, aangezien zij het contract met de exploitant overnemen en verder opvolgen.

MB0-1MEH2EE-WT – COMBIMOBILITEITSFONDS

Kredietevolucie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2023	14.390	19.262
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	5.000	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2024	19.390	19.262
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevolucie:

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MB0-1MFH2LB-WT	8.000	0	Verdere uitbouw netwerk hoppinpunten 2024
Naar MB0-1MFH2LB-WT	-3.000	-4.000	Terugdraai extra kredieten 2023
Van MB0-1MFH2LC-WT	0	4.000	Terugdraai eenmalige bijstelling interne compensatie VEK
TOTAAL	5.000	0	

Vraag: waarom werden de extra kredieten 2023 teruggedraaid ?

waarom werd een eenmalige bijstelling interne compensatie VEK teruggedraaid?

Antwoord: De kredieten uit 2023 worden teruggedraaid omdat het om eenmalige extra kredieten ging die binnen het beleidsdomein werden vrijgemaakt voor de uitrol van hoppinpunten. Ook in 2024 worden er zo eenmalige middelen voorzien ten belope van 8.000 keuro.

Het VEK wordt opgesteld in functie van de verwachte vereffeningen in 2024 en is dus afhankelijk van eerder opgestarte projecten. Op basis van de verwachte betaalkalender van deze projecten, wordt het VEK geraamd op 19.262 keuro, wat in lijn ligt met het geraamde VAK voor 2024.

MB0-1MEH2EF-WT - COMBIMOBILITEIT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Teneinde een landelijke spreiding van deelmobiliteit te ondersteunen, wordt de mogelijkheid geboden subsidies toe te kennen aan lokale besturen (in samenspraak met de vervoerregio's).

Kredietevolucie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2023	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2024	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevolucie:

Voorlopig wordt hier nog geen gebruik van gemaakt.

Vraag: wat is hiervan de reden ? Zijn lokale besturen van deze mogelijkheid op de hoogte ?

Antwoord: Dit begrotingsartikel werd enkele jaren geleden voorzien om deelmobiliteit bij lokale besturen te ondersteunen via subsidies. Ondertussen werd in het kader van de verdere uitrol van het vervoer op maat een budget ter beschikking gesteld per vervoerregio voor vervoer op maat, waardoor de financiering van deelsystemen ook werd voorzien. Dat zal dus niet via een apart subsidiemechanisme verlopen. Vandaar wordt op voorliggend begrotingsartikel geen budget geraamd.

VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ - DE LIJN

Ontvangsten:

Men verwacht een toename van de inkomsten met 4.550 keuro ten gevolge van de invoering van Basisbereikbaarheid.

Vraag: wat is de verklaring dat men verwacht meer inkomsten te ontvangen door het invoeren van Basisbereikbaarheid.

Antwoord:

Basisbereikbaarheid is vanaf juli 2023 gefaseerd uitgerold. Vanaf 6 januari is 89% van basisbereikbaarheid in voege. Gelet op deze verdere uitbreiding van het vraaggestuurd openbaarvervoeraanbod, wordt er dus een bijkomende toename van de ontvangsten met 4,55 miljoen euro verwacht.

MC0-1MIH2WX-IS - DAB VLOOT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de toelage aan DAB Vloot. Voor verdere detaillering wordt verwezen naar de begroting en artikelsgewijze bespreking hieronder van DAB Vloot.

Kredietevolutie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2023	29.267	29.267
<i>Index</i>	293	293
<i>Compensaties</i>	-436	-436
<i>Andere bijstellingen</i>	1.756	1.756
BO 2024	30.880	30.880
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
--------------	-----	-----	-------------

Naar MB0-1MEH2EA-WT	-436	-436	Dotatie veerdienst Sint Anna 2023
TOTAAL	-436	-436	

(duizend euro)

Vraag: waarom daalt de dotatie Veerdienst Sint Anna in 2023 ?

Antwoord: Naar aanleiding van structurele werken aan de Sint-Anna voetgangerstunnel werd vanuit MOW een tweede veerboot voorzien ter hoogte van de Sint-Anna veerdienst, die gedurende een periode van 1 jaar (april '22 – maart '23) bijkomend heeft gevaren. Om deze bijkomende dienstverlening te kunnen ondervangen werd de toelage van de DAB Vloot verhoogd met een bedrag van 1.742.000 euro op jaarbasis (= totale jaarlijkse kostprijs voor de bijkomende dienstverlening), pro rata verdeeld over de begrotingsjaren 2022 en 2023. Daarvan werd in de BA2023 voor het 1^e kwartaal van 2023 een bedrag van 436.000 euro voorzien op de toelage van DAB Vloot. Deze eenmalige middelen worden in 2024 teruggedraaid.

Anderzijds wordt er wel structureel een bedrag van 1,8 miljoen euro voorzien voor een extra veerdienst in Antwerpen, zodat de dienstverlening die het voorbije jaar voorzien werd ook in 2024 blijvend kan voorzien worden.

Vragen Groen

II. DE WERKVENNOOTSCHAP

1. In de geïntegreerde investeringsprogramma's (GIP) 2024 – 2026 worden voor 2024, 2025 en 2026 respectievelijk 216, 203 en 200 miljoen euro voorzien voor De Werkvennootschap. Dat is een substantiële afname t.o.v. het budget van 2021 (234 mio) en van 2023 (244 mio) maar een toename t.o.v. het budget van 2022 (168 mio).

- a. Kan de minister de daling van deze middelen verklaren?

Antwoord: De Werkvennootschap beschikt over een basistoelage van 110 miljoen euro. Boven op deze toelage kan De Werkvennootschap de komende jaren nog rekenen op extra middelen en subsidies buiten het beleidsdomein (cfr. Middelen van het Koning Boudewijnfonds en EU Subsidies (EFRO)). Tot slot krijgt De Werkvennootschap van de verdeling van de investeringsmiddelen tussen de 85 en 87 miljoen euro per jaar. In de voorbijgaande jaren beschikte De Werkvennootschap nog over geruiterde middelen en kon er gerekend worden op middelen vanuit het verkeersveiligheidsfonds en Relancemiddelen.

- b. Kan de minister aangeven welke middelen er de volgende jaren voorzien zijn voor het Brabantnet, opgesplitst per jaar en per project?

Antwoord: Hierbij een opsplitsing van het project van Brabantnet per GIPnummer:

		2024	2025	2026
GIP001590/01	STUDIEKOSTEN BRABANTNET	2.170.000	2.334.000	25.000
GIP001590/02	INNAMES BRABANTNET (LUCHTHAVENTRAM)	10.276.104	17.688.667	
GIP001590/03	BBN - UITVOERING WERKEN NIET-AANNEMER RINGTRAMBUS	270.228	61.235	60.000
GIP001590/04	BBN - UITVOERING WERKEN NIET-AANNEMER SNELTRAM	140.000		
GIP001590/05	BBN - UITVOERING WERKEN NIET-AANNEMER LUCHTHAVENTRAM	730.000	435.000	385.000
GIP001591/01	BBN - RINGTRAMBUS		6.134.893	
GIP002620/01	BBN - LUCHTHAVENTRAM		2.972.768	
GIP003958/02	BBN: PRIJSHERZIENINGEN - LOPENDE WERVEN	500.000		
Totaal Brabantnet		14.086.332	29.626.563	470.000

- c. Kan de minister een overzicht geven, per jaar, hoeveel middelen reeds vastgelegd, vereffend en/of voorzien zijn voor het Ringfietspad?

Antwoord: Hieronder een overzicht van de vastleggingen en vereffeningen (zowel uitgevoerd als geraamd komende jaren).

in MEUR		VAK				
GipNummer	GipOmschrijving	2020	2023	2025	2026	2027
GIP001601/01	R0-N - FASE 1 - N8 + RFN8-F212 ZUIDELIJK DEEL	-	-	44,8	27,9	-
GIP001602/01	R0-N - QW-FR0 - A201K	11,7	0,3	-	-	-
GIP003151/01	R0-N - QW-FR0 - RINGFIETSPAD- VILVOORDE HAAREN	-	-	36,7	-	-
GIP003151/02	R0-N - QW-FR0 - RINGFIETSPAD- SEGMENT N8 - F212- NOORDELIJK DEEL	-	-	-	-	42,6
GIP003151/04	R0-N - QW-FR0 - RINGFIETSPAD- SEGMENT A12 - MEDIALAAN	-	-	-	13,9	-
GIP003151/05	R0-N - QW-FR0 - RINGFIETSPAD- SEGMENT MEDIALAAN - F23	-	-	-	7,7	-
GIP003399/01	R0-O - QW-FR0 - RINGFIETSPAD- SEGMENT E40-VIERARMEN	-	19,7	-	-	-
Totaal		11,7	20,0	81,5	49,6	42,6

VEK								
2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
-	-	-	4,5	17,9	28,0	22,3	-	-
2,5	8,5	1,1	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	18,0	10,0	8,7	-	-
-	-	-	-	-	-	1,3	21,3	20,0
-	-	-	-	-	13,9	-	-	-
-	-	-	-	-	7,7	-	-	-
-	-	2,3	11,8	5,6	-	-	-	-
2,5	8,5	3,4	16,3	41,5	59,6	32,3	21,3	20,0

Daarnaast zit nog een gedeelte van het Ringfietspad, zone Zaventem mee vervat in de DBFM.

- Het GIP 2023 voorzag 244 miljoen euro voor De Werkvennootschap. Kan de minister een overzicht geven van de mate waarin deze middelen respectievelijk reeds werden vastgelegd en vereffend?

Antwoord: Het GIP voorziet voor De Werkvennootschap 257 miljoen euro voor 2023. Hiervan is reeds 42% vastgelegd, oftewel 108,7 miljoen euro (situatie eind oktober). De projecten F212, het Ringfietspad segment E40-Vierarmen en verschillende quickwins van Spartacus Lijn 2 zullen vastgelegd worden in december. Dit is goed voor een bijkomende vastlegging van 88 miljoen euro. Daarnaast dienen nog vastleggingen rond innames en studies te gebeuren voor de laatste maanden.

III. DE VAK VAN HET VERKEERSVEILIGHEIDSFONDS

De VAK van het Verkeersveiligheidsfonds (MB0-1MHH4NA-WT, MB0-1MHH4NBWT en MB0-1MHH4NY-IS) dalen bij BO 2024 met 8,4 miljoen euro ten opzichte van BA 2023. "Dit is voornamelijk te wijten aan de geraamde minder ontvangsten uit verkeersboetes in 2024."

- Hoe vallen de verminderde ontvangsten uit verkeersboetes in 2024 te verklaren?
- Is dit een gevolg van een slechter inningspercentage?
- Of minder vaststellingen? Indien er minder vaststellingen zijn, is dit dan het gevolg van minder controles of omdat er minder overtredingen worden gemaakt?

Antwoord: De exacte verklaring voor de evolutie van de verkeersboetes, dewelke federaal worden verwerkt, is niet gekend. We zien wel dat er een effect is van de investeringen in trajectcontroles en van verkeersboetes op het gedrag van de weggebruikers. Ook is er een stijging waar te nemen van het aantal "kleine" snelheidsovertredingen, wat tot gevolg heeft dat het geïnde bedrag per boete lager ligt. Volgens de informatie van de FOD Justitie is er geen verslechtering van het

inningspercentage. Integendeel, dit steeg van 92% in 2019 tot meer dan 94% in 2023. De verklaring van de minderinkomsten uit verkeersovertredingen kan dus niet gevonden worden in het inningspercentage van de verkeersboetes.

IV. FIETSFRASTRUCTUUR

1. In de geïntegreerde investeringsprogramma's (GIP) 2024 – 2026 worden voor de jaren 2024, 2025 en 2026 respectievelijk 319, 305 en 308 miljoen euro voorzien voor fietsinfrastructuur. Dat is een substantiële afname t.o.v. het budget van 2021 (354 mio) en van 2022 (328 mio) maar een toename t.o.v. het budget van 2023 (302 mio).
 - a. Kan de minister de bedragen corrigeren voor inflatie ten aanzien van het jaar 2021, zodat een reële evolutie van de investeringen zichtbaar wordt?
 - b. Hoe kan de minister de daling van deze middelen verklaren?

Antwoord: In 2021 en 2022 werden er eenmalig extra middelen voorzien in het kader van Relance na de Coronacrisis. Het beleidsdomein MOW heeft hiertoe een bedrag van 885 miljoen euro extra gekregen, waarvan een bedrag van 252 miljoen euro werd voorzien voor fietsinvesteringen (96 miljoen in 2021 en 156 miljoen in 2022). Gelet op het feit dat deze middelen slechts eenmalig werden voorzien, dienen we hier abstractie van te maken voor de vergelijking met de volgende jaren.

Op basis van cijfers van statbel¹ bedroeg de gemiddelde inflatie in 2021 2,44%, in 2022 9,56% en in 2023 (voorlopig) 4,73%. Rekening houdend met een basisbedrag in 2021 van 258 miljoen euro (354 miljoen – 96 miljoen relance) zouden we zo voor 2024 op een bedrag gecorrigeerd voor inflatie van 303,27 miljoen euro komen. Het voorziene bedrag in 2024 ligt dus hoger dan de correctie voor inflatie. Daarbij dient zeker ook opgemerkt te worden dat de investeringskredieten van het beleidsdomein MOW (en de uitgaven in de begroting van de Vlaamse overheid in het algemeen) niet automatisch stijgen met de parameters voor inflatie. Dit betekent dus dat er binnen het beleidsdomein MOW een inspanning werd gedaan om te kunnen inzetten op extra investeringskredieten voor fietsinfrastructuur en er geen daling is in reële termen t.o.v. 2021 excl. relance.

2. Het GIP 2023 voorzag 302 miljoen euro voor fietsinfrastructuur. Kan de minister een overzicht geven van hoeveel van de mate waarin deze middelen respectievelijk reeds werden vastgelegd en vereffend?

¹ <https://statbel.fgov.be/nl/themas/consumptieprijsindex/consumptieprijsindex>

Antwoord: Op basis van de cijfers eind oktober bedragen de vastleggingen voor fietsinfrastructuur 201 miljoen euro.

V. DE LIJN

1. In de geïntegreerde investeringsprogramma's (GIP) 2024 – 2026 worden voor de jaren 2024, 2025 en 2026 respectievelijk 320 , 314 en 314 miljoen euro voorzien voor De Lijn. Dat is een substantiële afname t.o.v. het budget van 2021 (317 mio), 2023 (321 mio) en 2022 (309 mio).
 - a. Kan de minister de bedragen corrigeren voor inflatie ten aanzien van het jaar 2021, zodat een reële evolutie van de investeringen zichtbaar wordt?
 - b. Hoe kan de minister de daling van deze middelen verklaren?

Antwoord:

a. In 2021 en 2022 werden er eenmalig extra middelen voorzien in het kader van Relance na de Coronacrisis. Het beleidsdomein MOW heeft hiertoe een bedrag van 885 miljoen euro extra gekregen, waarvan een bedrag van 93 miljoen euro werd voorzien voor De Lijn (69 miljoen in 2021 en 24 miljoen in 2022). Gelet op het feit dat deze middelen slechts eenmalig werden voorzien, dienen we hier abstractie van te maken voor de vergelijking met de volgende jaren.

Op basis van cijfers van statbel² bedroeg de gemiddelde inflatie in 2021 2,44%, in 2022 9,56% en in 2023 (voorlopig) 4,73%. Rekening houdend met een basisbedrag in 2021 van 248 miljoen euro (317 miljoen – 69 miljoen relance) zouden we zo voor 2024 op een bedrag gecorrigeerd voor inflatie van 291,5 miljoen euro komen. Het voorziene bedrag in 2024 ligt dus hoger dan de correctie voor inflatie. Daarbij dient zeker ook opgemerkt te worden dat de investeringskredieten van het beleidsdomein MOW (en de uitgaven in de begroting van de Vlaamse overheid in het algemeen) niet automatisch stijgen met de parameters voor inflatie. Dit betekent dus dat er, dankzij de verhoging van de investeringsbudgetten van De Lijn met 120 miljoen euro die wordt voorzien in het ODC, een grote inspanning werd gedaan om te kunnen inzetten op extra investeringen in vnl. vergroening en instandhouding van tramsporen bij De Lijn.

b. De totale GIP-middelen van 2024 (-1 M€), 2025 (-7 M€) en 2026 (- 7 M€) dalen inderdaad enigszins ten opzichte van deze van 2023. Deze daling is voornamelijk te wijten aan een verschuiving van de middelen voor vergroening richting opex. Om ook de versnelde

² <https://statbel.fgov.be/nl/themas/consumptieprijnsindex/consumptieprijnsindex>

vergroening van de exploitanten te financieren, is er immers in het ODC een gelijkelijke verschuiving van capex (GIP) naar opex opgenomen.

2. Het GIP 2023 voorzag 321 miljoen euro voor De Lijn. Kan de minister een overzicht geven van hoeveel van deze middelen respectievelijk reeds werden vastgelegd en vereffend?

Antwoord: Het GIP 2023 ten bedrage van 321 miljoen euro is opgebouwd uit een gedeelte beschikbaarheidsvergoedingen en een gedeelte investeringsmiddelen:

	2023
Beschikbaarheidsvergoedingen	49
Investeringsbudget	272
TOTAAL	321

Van de 272 M€ aan investeringsbudget werd op datum van 17/11/2023 179 M€ vastgelegd, wat resulteert in een vastleggingspercentage van 66%.

In 2023 werd tot en met oktober 189 M€ vereffend (exclusief beschikbaarheidsvergoedingen). Vereffeningen van een jaar hebben hoofdzakelijk betrekking op voorgaande jaren, het is niet mogelijk om een opsplitsing te maken tussen het bedrag dat betrekking heeft op vastleggingen van 2023 of voorgaande jaren.

VI. CENTENBOEKJE 2024

1. Vastleggingskredieten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken dalen met 20,11%. Hoe verklaart de minister deze grote daling van de beleidsruimte?

Antwoord: Dit zoals ik eerder toelichtte is te wijten aan het wegvallen van de eenmalige stijging in beleidskredieten bij Lantis in 2023 voor een bedrag van meer dan één miljard euro. Dit voornamelijk voor de indexatie na prijsherzieningen voor de hoofdwerken van Oosterweel en een bijstelling omwille van PFAS-kosten. Zoals periodiek besproken in de voortgangsrapportering van Lantis, worden deze kosten opgevangen binnen het financieel model van Lantis en dus gefinancierd via tolinkomsten. Op vraag van het Rekenhof worden deze uitgaven in vastleggingskrediet wel opgenomen in de begroting van Lantis en geeft dit in jaren van vastlegging een grote fluctuatie in het budget.

2. Vereffeningskredieten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken stijgen met 0,63%, maar aan de huidige gezondheidsindex (van 125,65 punten) betekent dat de facto een grote daling. Hoe verklaart de minister deze grote daling?

Antwoord: Vereffeningskredieten zijn het gevolg van vastleggingskredieten, en bij infrastructuurwerken meestal van vastleggingskredieten van de afgelopen jaren. Er wordt jaarlijks bij een begrotingsopmaak ingeschat wat de vereffeningen voor het volgende jaar zullen zijn per project voor de verschillende entiteiten.

Het klopt dat de inflatie een impact heeft op de beleidsmarge van de Vlaamse overheid, en dus ook het beleidsdomein MOW, aangezien de uitgavenkredieten niet automatisch of in dezelfde mate stijgen als de inflatie. Maar de reeds aangegane engagementen (vastleggingen) zullen wel leiden tot vereffeningen en hiervoor wordt voldoende vereffeningskrediet voorzien.

3. Wat valt er onder de 9 miljoen euro investeringen in nieuw beleid voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken?

Antwoord: In uitvoering van het Vlaams Regeerakkoord worden voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) bij BO 2024 opnieuw bijkomende VAK en VEK ingeschreven:

- 7 miljoen euro voor de verdere realisatie van vervoer op maat (MB0-1MEH2EG-WT).
- 2 miljoen euro aan bijkomend exploitatiebudget voor De Lijn (MB0-1MEH2ED-WT).

4. Hoe staat het momenteel met de wetgeving betreffende de premie voor elektrische auto's? Zou de minister de meest recente versie van de tekst kunnen verstrekken?

Antwoord: Het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de Zero Emissie premie werd op 10 november voor de eerste maal principieel goedgekeurd³.

VII. BIJKOMENDE VRAAG

- Welke maatregelen zijn er voorzien in uw budget om overstromingen en wateroverlast te vermijden, graag opgesplitst per bekken. Graag in een meerjarenperspectief: periode 2019 - 2028.

³ <https://beslissingenvlaamse regering.vlaanderen.be/?search=Invoering%20premie%20voor%20zero-emissievoertuigen>

In de **eerste tabel** is voor DVW een overzicht gegeven van de VAK voor de **Business-driver Waterbeheersing in de periode 2018 – 2026**.

De bedragen betreffen investeringen in Sigmaplan (Schelde bekken), Dender en Maas en diverse investeringen (waaronder o.a. pompen, Ijzerbekken, ...)

De tabel omvat :

- de gerealiseerde VAK voor Waterbeheersingsinvesteringen in de periode 2018 – 2022.
- het in het programma 2023 voorziene budget voor Waterbeheersing (dat allicht integraal zal worden toegewezen)
- het bedrag dat voorzien is in het GIP 2024
- de bedragen die (voorlopig) voorzien in 2025 en 2026
- voor 2027 en 2028 wordt, voor zover het globale budget ongewijzigd blijft, eenzelfde bedrag van 55 mio voorzien

Duiding bij de cijfers :

- in de periode 2021 – 2023 lagen de vastleggingen in Waterbeheersing beduidend hoger dan voorheen.
Dit heeft te maken met de extra middelen die werden toegewezen (Relance + extra middelen in het kader van de BO 2023)
- ook bij de BO 2024 werd een extra budget van 46 mio euro aan DVW toegewezen
- voor het indicatieve GIP 2025 en 2026 wordt het budget voor Waterbeheersing herleid tot 55 mio.
Een hoger bedrag is, rekening met de beschikbare budgettaire enveloppe, niet haalbaar.

In de **tweede tabel** zijn voor dezelfde periode aangegeven :

- de bedragen die op het GIP waren/zijn voorzien voor **waterbeheersings-gerelateerde projecten op de business-driver Structureel Onderhoud**
- de bedragen die waren/zijn voorzien op het GIP en op het Onderhoudsprogramma waren/zijn voorzien voor het uitvoeren van **onderhoudsbaggerwerken**

* cijfers VAK op Business

Driver Waterbeheersing in
mEur.

Onderdeel	VAK						Voorzien	Op ontwerp GIP 24-26		
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	VAK	2024	2025	2026
Sigmaplan	62	74,2	42	63	65,5	107,3		66,9	45	45
Waterbeheer Dender	7,5	6,1	6,8	6,9	14	8,5		15,8	0,5	8
Waterbeheersing Maas	2,2	1,5	0,1	1,3	1,4	2,6		12,4	0,4	0
Diverse Waterbeheer	3,2	0,9	1,2	22,4	10,1	3,6		7,4	9,1	2

Totaal	75	82,7	50,1	93,6	91	122	102,5	55	55
---------------	-----------	-------------	-------------	-------------	-----------	------------	--------------	-----------	-----------

*Cijfers VAK - BD Instandhouding
relevant rubrieken in mEur.

VAK

Voorzien
VAK

Op ontwerp GIP 24-26

Onderdeel	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Structureel onderhoud sluizen, oevers en waterbeheersing	11,9	11	13,8	10,9	20,4	15,9	14,2	22,4	22,3
Onderhoudsbaggerwerken IP	10,7	10,2	7,5	7,5	7,8	4,5	7,5	6,5	6,5
Onderhoudsbaggerwerken OHP	9,6	8,1	7,2	6	7	7	7	7	7
Totaal	32,2	29,3	28,5	24,4	35,2	27,4	28,7	35,9	35,8

Vragen Vooruit

MB0-1MEH2EE-WT - Combimobiliteitsfonds p.69

Voor de verdere uitbouw van Hoppinpunten werd 8.000 k euro compensatie voorzien in de VAK, we zien deze niet terug in de VEK, wat is reden hiervoor?

Antwoord: Voor het VEK wordt telkens bij de begrotingsopmaak een vereffeningskalender opgesteld in functie van de uitvoering van de projecten. Op basis van de vastleggingen van voor 2024 en de geraamde vastleggingen in 2024 wordt ingeschat dat er een VEK-bedrag van 19,2 miljoen euro nodig is. Hierdoor is een bijstelling in VEK van 8 miljoen euro in 2024 niet nodig, aangezien het VEK al bijna op hetzelfde niveau als het VAK ligt.

MB0-1MEH2EW-IS - VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN - VERVOER OP MAAT p.71

We lezen bij de toelichting van de compensaties “Terugdraai eenmalige compensatie leerlingenvervoer in 2023 naar VOM”, kan u hierover meer informatie verschaffen? Wat betekent dit concreet?

Antwoord: In 2023 werden eenmalig 12 miljoen euro VOM middelen ingezet voor leerlingenvervoer, gelet op de gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid. Nu de uitrol van basisbereikbaarheid in 2024 verder op kruissnelheid komt, worden de middelen voor het vervoer op maat afgezonderd op een apart begrotingsartikel, enerzijds voor de uitgaven van het departement (MB0-1MEH2EG-WT) en anderzijds voor de uitgaven aan De Lijn (MB0-1MEH2EW-IS). Dit om de transparantie te verhogen over de uitgaven van vervoer op maat. De middelen van vervoer op maat worden dus gecentraliseerd en dan in functie van de keuzes van de vervoerregio's toegewezen aan de correcte uitvoerder van het vervoer op maat (bijvoorbeeld De Lijn).

MB0-1MEH2EC-WT p.110

We lezen ‘terugdraaiing investeringen stationsomgeving Mechelen’ wat is de reden hiervoor?

Antwoord: De Vlaamse Regering sloot in 2008 een samenwerkingsovereenkomst af met de NMBS betreffende de financiering van de wegenisinfrastructuur bij het project stationsomgeving Mechelen. Hiertoe diende de Vlaamse overheid tot en met 2023 jaarlijks een bedrag van 10 miljoen euro te betalen aan de NMBS. In 2024 dient het restsaldo voorzien te worden. Dit wordt ingeschat op 1,93 miljoen euro, waardoor het verschil van 8,07 miljoen euro teruggedraaid kan worden en niet meer moet voorzien worden in 2024.

MD0-1MHH2RA-WT p110

We lezen “Extra investeringen conform het GIP van het beleidsdomein MOW, waaronder grotendeels investeringen in fiets” wat verklaart hier het grote verschil tussen VAK en VEK?

Antwoord: Voor het VEK wordt telkens bij de begrotingsopmaak een vereffeningskalender opgesteld in functie van de uitvoering van de projecten. Op basis van de vastleggingen van voor 2024 en de geraamde vastleggingen in 2024 wordt ingeschat dat er een VEK-bedrag van 489 miljoen euro nodig is op het vermelde begrotingsartikel. Het klopt dat dit lager ligt dan het voorziene VAK in 2024, maar bij infrastructuurprojecten is er meestal een langere doorlooptijd waardoor de extra investeringen van 2024 (gunning in 2024) pas zullen vereffend worden in de jaren na 2024.