



Vlaams
Parlement

ingediend op **63** (2014-2015) – Nr. 8
10 december 2015 (2015-2016)

Verslag

van het Rekenhof

over het verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Negende voortgangsrapportage

Documenten in het dossier:

- 63** (2014-2015) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Zevende voortgangsrapportage
- Nr. 2: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 3: Verslag
- Nr. 4: Verslag van de Vlaamse Regering – Achtste voortgangsrapportage
- Nr. 5: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 6: Verslag
- Nr. 7: Verslag van de Vlaamse Regering – Negende voortgangsrapportage

verzendcode: OPE



Rekenhof

Negende voortgangsrapportage over het Masterplan 2020



Verslag van het Rekenhof aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement
Goedgekeurd in de Nederlandse kamer van 4 december 2015

INHOUD

1	Inleiding	5
1.1	Situering	5
1.2	Voortgangsrapportages	5
1.3	Onderzoek door het Rekenhof	6
2	Informatiekwaliteit van de negende voortgangsrapportage	7
2.1	Algemeen	7
2.2	Doelstellingen en reikwijdte	7
2.3	Planning en voortgang	8
2.3.1	Planning van de werken	8
2.3.2	Stand van uitvoering	10
2.4	Kostprijs en financiering	11
2.4.1	Geraamde investeringskosten	11
2.4.2	Kostprijs van de uitgevoerde werken	11
2.4.3	Financiering	12
2.4.4	Meerjarenraming	13
2.5	Risicobeheersing	14
3	Conclusies	15
4	Aanbevelingen	15

1 Inleiding

1.1 Situering

De Vlaamse Regering heeft op 15 december 2000 het Masterplan Mobiliteit Antwerpen goedgekeurd, waarin een aantal verkeersinfrastructuurprojecten waren gepland voor de structurele verbetering van de mobiliteit in de Antwerpse regio. De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) werd als naamloze vennootschap van publiek recht opgericht¹ en zou instaan voor de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio.

Na de volksraadpleging van oktober 2009 over een bouwvergunning voor de Oosterweelverbinding heeft de Vlaamse Regering op 30 maart 2010 en op 29 september 2010 het bestaande Masterplan Antwerpen aangepast en uitgebreid tot het Masterplan 2020². De Vlaamse Regering opteerde voor een volledige tunnelvariant voor de Oosterweelverbinding in plaats van de vroegere tunnel-brug-combinatie³. Tolfinanciering en ESR-neutraliteit bleven behouden als essentiële randvoorwaarden voor de Oosterweelverbinding. Verder heeft de Vlaamse Regering enkele andere projecten van het oorspronkelijke Masterplan Antwerpen aangepast en in het Masterplan 2020 een aantal bijkomende projecten opgenomen. Zij heeft de verantwoordelijkheid voor de meeste projecten bij andere entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) van de Vlaamse overheid gelegd.

1.2 Voortgangsrapportages

Op 22 maart 2005 heeft de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement beslist de infrastructuurprojecten van de BAM periodiek en op gestructureerde wijze te volgen aan de hand van voortgangsrapportages⁴. Tot 2010 heeft de BAM vijftien voortgangsrapportages over het oorspronkelijke Masterplan Antwerpen aan de commissie voorgelegd, die werden becommentarieerd door het Rekenhof en besproken in de commissie⁵. Gelet op het grote financiële en maatschappelijke belang van het Masterplan 2020 zet de commissie de periodieke bijzondere informatievoorziening voort. De Vlaamse Regering heeft op basis van de nota van 28 september 2010 *Masterplan 2020 – bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen* een basisrapportage opgesteld als referentiedocument voor de commissie⁶. Tijdens de vorige regeerperiode zijn nog zes voortgangsrapportages over het Masterplan 2020 opgesteld⁷.

De halfjaarlijkse voortgangsrapportages moeten heldere, actuele en toetsbare informatie bevatten over de doelstellingen en reikwijdte, over de planning van voorbereiding en uit-

¹ Decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

² Beslissing Vlaamse Regering PV 2010/37 punt 1 van 29 september 2010 met nota van 28 september 2010 *Masterplan 2020, Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen* (VR 2010 2009 DOC.0891). De nota over het Masterplan 2020 is op 30 september 2010 toegelicht in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken en toegevoegd aan het commissieverslag, Stuk 54 (2009-2010) – Nr.11.

³ Beslissing Vlaamse Regering PV 2010/36 punt 35 van 24 september 2010 over het tunnelconcept voor de Oosterweelverbinding, bijbehorende organisatorische implicaties en enkele wijzigingen aan het Masterplan 2020.

⁴ Stuk 268 (2004-2005) – Nr. 1, verslag hoorzitting, 25 maart 2005.

⁵ De commissieverslagen over de bespreking van de vijftien voortgangsrapportages van de BAM en de verslagen van het Rekenhof over de voortgangsrapportages zijn opgenomen in Stuk 268 (2004-2005) en in Stuk 54 (2009-2010). Bij de dertiende voortgangsrapportage heeft het Rekenhof een samenvattend overzicht van zijn vroegere bevindingen en aanbevelingen over de periode 2005-2009 aan zijn verslag toegevoegd.

⁶ Verslag van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020, basisrapportage, Stuk 63 (2010-2011) – Nr. 1.

⁷ Stuk 63 (2010-2011) – nrs. 4 tot 21.

voering, over de kostprijs, financiering en budgettaire weerslag en over de risicobeheersing van het Masterplan 2020 als geheel en van de daarin opgenomen infrastructuurprojecten ter verbetering van de mobiliteit in de Antwerpse regio.

1.3 Onderzoek door het Rekenhof

Op vraag van de parlementaire commissie beoordeelt het Rekenhof de informatiekwaliteit van de voortgangsrapportage. Het beoordeelt de relevantie, transparantie en betrouwbaarheid van de verstrekte informatie. Het Rekenhof valideert echter niet het realiteitsgehalte van de ramingen, de geschiktheid van de organisatie of methodiek, noch de kwaliteit of toereikendheid van de risicobeheersing.

Dit verslag bevat het commentaar van het Rekenhof bij de negende voortgangsrapportage over het Masterplan 2020, die op 4 december 2015 aan de commissie is voorgelegd. Die rapportage houdt rekening met de beslissingen die de Vlaamse Regering en de betrokken instanties tot begin november 2015 hebben genomen. Het verslag van het Rekenhof moet samen worden gelezen met de rapportage.

Het Rekenhof heeft onder meer de beschikbare documenten bij de BAM en andere entiteiten van het beleidsdomein MOW geanalyseerd. Het heeft van het management van de BAM, alsook van de ambtelijk coördinator bij het departement MOW, de projectleider voor de Oosterweelverbinding en de andere projectleiders de gevraagde mondelinge toelichtingen gekregen. Een concept van dit verslag is in het kader van de tegensprekelijke procedure op 1 december 2015 besproken met de ambtelijk coördinator, vertegenwoordigers van betrokken overheidsorganisaties en kabinetsmedewerkers. Het voorliggende verslag houdt rekening met hun reactie.

2 Informatiekwaliteit van de negende voortgangsrapportage

2.1 Algemeen

De gestructureerde projectfiches die voor de diverse projecten waren opgemaakt en toegevoegd aan de basisrapportage, bevatten informatie over de projectomschrijving, de kostprijs, het projectmanagement, de timing en het risicomanagement. De projectfiches met wijzigingen zijn opnieuw bijgevoegd bij de voortgangsrapportage. De relevante informatie uit de geactualiseerde projectfiches is in de tekst van de voortgangsrapportage verwerkt.

Sinds de vorige voortgangsrapportage van mei 2015 heeft de Vlaamse Regering het project *Verhoging bruggen over het Albertkanaal* als een pps-project conform het pps-decreet erkend. De Vlaamse Regering heeft nv De Scheepvaart ook de opdracht gegeven het project, na positief INR-advies over de ESR-neutraliteit, in de markt te plaatsen, in samenspraak met Via-Invest.

Op het Politiek Stuurcomité van 22 oktober en 23 november 2015 zijn onder meer de volgende punten behandeld: de aanstelling van een intendant voor leefbaarheidsprojecten, de planning van het Oosterweelproject, de minderhindermaatregelen, de mogelijkheid tot gedifferentieerde tolheffing, de heroriëntering van de bijdragen van de stad en de haven, en de prioriteitstelling van de Masterplanprojecten.

2.2 Doelstellingen en reikwijdte

In vergelijking met de vorige voortgangsrapportage zijn er geen beslissingen genomen die belangrijke wijzigingen van de doelstellingen of reikwijdte van de diverse infrastructuurprojecten inhouden.

Voor het Oosterweelproject blijft de reikwijdte ongewijzigd. Door de conceptaanpassingen tijdens de voorbije jaren zal de Oosterweelverbinding, die het noordelijke deel van de ring moet sluiten, grotendeels in tunnels lopen. Voor het geheel van de R1 hebben het Vlaams Gewest en de stad Antwerpen een aanpak afgesproken met het oog op een overkapping voor een betere leefbaarheid. De procedure voor aanstelling van een zogenaamde intendant voor de visieontwikkeling, voorbereiding en eventuele uitvoeringsbegeleiding voor de overkappingsprojecten voor de R1 loopt nog. Het bestek verduidelijkt de doelstellingen en randvoorwaarden voor de opdracht van de intendant en de samenwerking met de diensten van de Vlaamse overheid. De Oosterweelverbinding geldt als vertrekpunt voor de realisatie van de overkapping van de R1.

Voor de A102 en Rubis is de plan-MER-procedure met trechtering van de tracé- en ontwikkelingsalternatieven in augustus 2013 opgestart en nog steeds lopende. De beslissingen onder meer op basis van de resultaten van de plan-MER zullen bepalend zijn voor de reikwijdte en kostprijs van de A102 en Rubis.

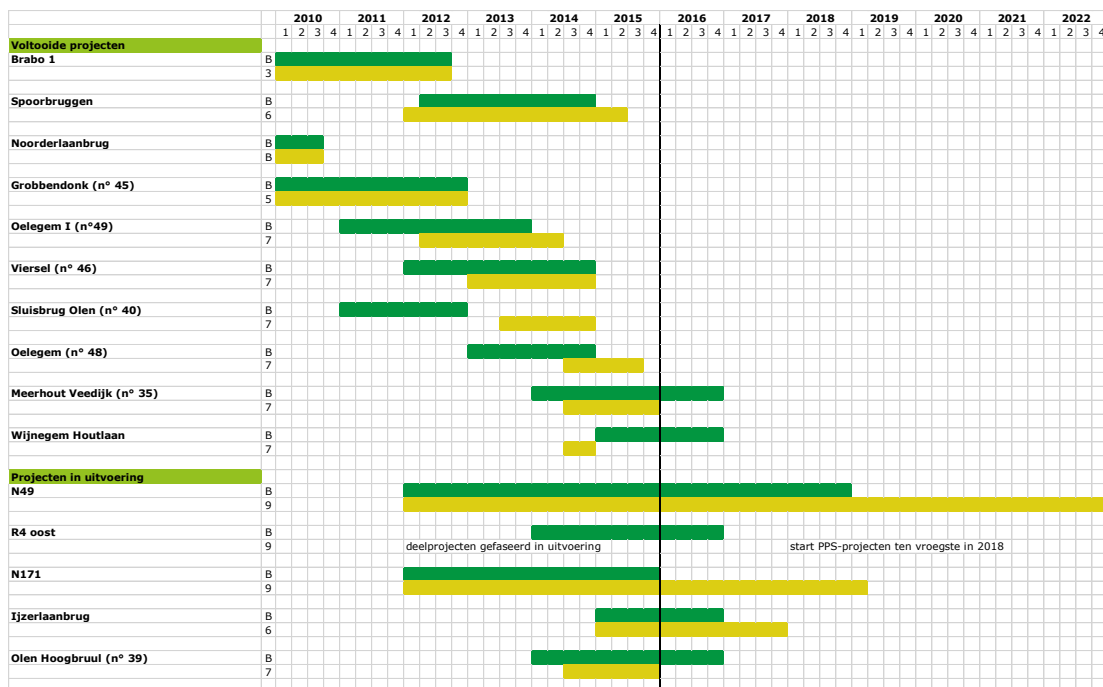
2.3 Planning en voortgang

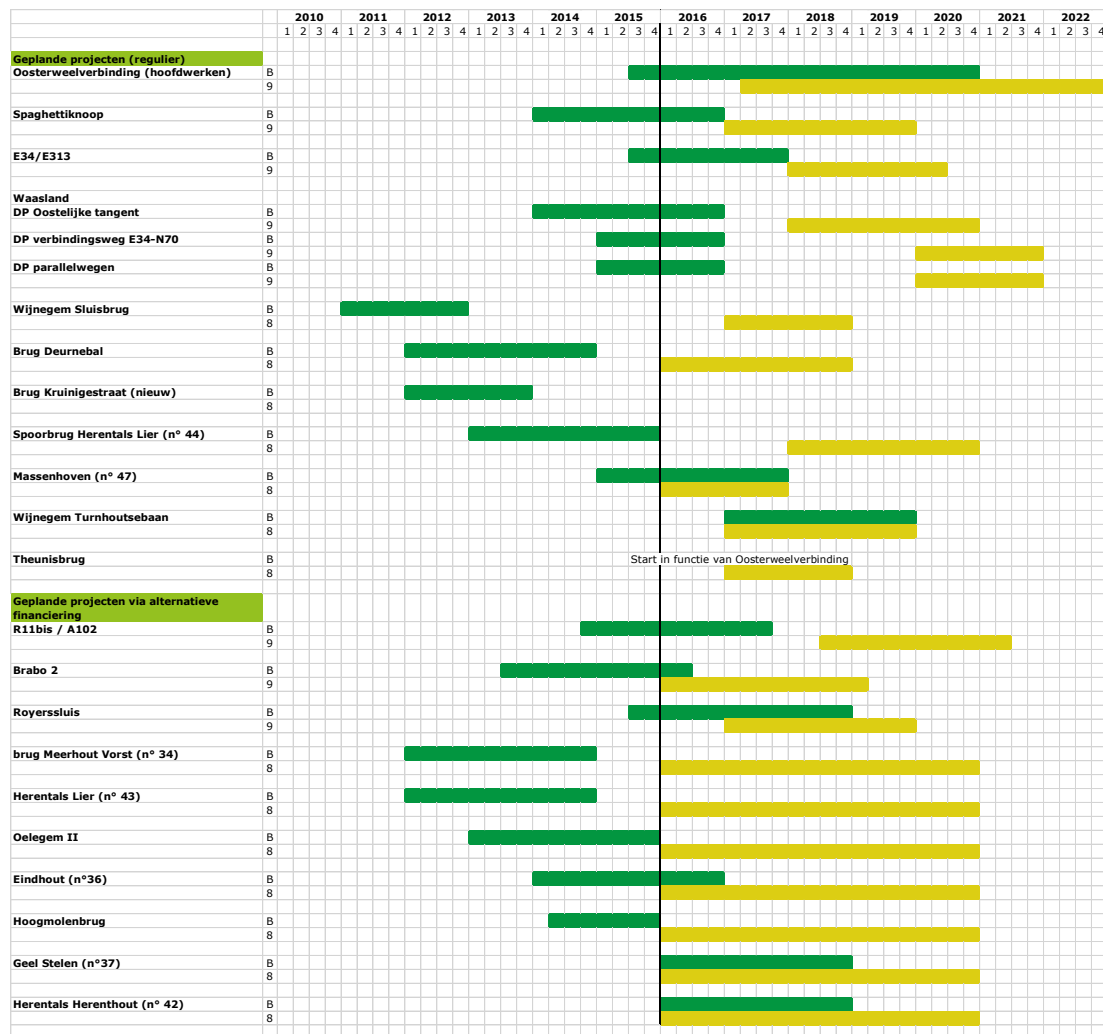
2.3.1 Planning van de werken

De voortgangsrapportage bevat voor de individuele projecten informatie over de uitvoeringsplanning. Rekening houdend met het regeerakkoord zouden de volgende Masterplanprojecten prioriteit krijgen in de regeerperiode 2014-2019: Oosterweelverbinding, Brabo 2, en de alternatief te financieren Rubis, A102, R4-Oost, verhogen 15 Albertkanaalbruggen, (met een geraamd budget van samen 5.177,16 miljoen euro) alsook het onderzoek van de tramverlengingen Olympiade-Wilrijk, Mortsel-Kontich en Melsele-Beveren (met een geraamd budget van samen 307 miljoen euro).

Het Rekenhof stelt vast dat voorbereiding en de uitvoeringsplanning van diverse projecten stapsgewijs verder vertraging oplopen in vergelijking met de planning in de basisrapportage. De uitvoeringsplanningen in de projectfiches bij de opeenvolgende voortgangsrapportages zijn over het algemeen eerder optimistisch of volgens een optimaal scenario voorgesteld. De oorzaken van de vaak gestage vertraging zijn de onderschatting van de complexiteit en doorlooptijd van de voorbereidende studies en vergunningsprocedures, uiteenlopende projectambities, de juridische procedures, alsook de aanhoudende onzekerheid over budgettering of financiering. Voornamelijk projecten van pps-financiering hebben een langere voorbereidingstijd, zoals blijkt uit de onderstaande figuur.

Figuur 1 - Uitvoeringsplanning: basisrapportage (groen) versus voortgangsrapportages (geel)





Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding blijft de interne realisatieplanning met een beoogde bouwperiode van begin 2017 tot 2022 ongeveer gehandhaafd. Het Oosterweelproject splitst zich wel in vijf deelprojecten: Linkeroever, Scheldetunnel, Oosterweelknoop, kanaaltunnels en zone R1 Noord, die eventueel met afzonderlijke *Engineer & Construct*-formules (E&C) kunnen worden aanbesteed. Voor het bouwdok voor de tunnelelementen in Zeebrugge, het deelgebied Linkeroever en de deelgebieden op de rechteroever lopen de project-MER-studies.

De projectfiches bij de negende voortgangsrapportage vermelden de verschuivingen in de uitvoeringsplanning van individuele projecten, in vergelijking met de planningsinformatie uit de vorige rapportage.

De ombouw van de N49 verloopt in deelprojecten. De planning voor de voltooiing van het laatste deelproject is opgeschoven naar 2025. De vertraging wordt veroorzaakt door de nog te doorlopen studie-, goedkeurings-, vergunnings- en onteigeningsprocedures van de projecten, door de onzekerheid over het benodigde budget en door de noodzakelijke fasering van de realisatie.

De voortgangsrapportage wijst nogmaals op de afstemming van de uitvoeringsplanning van de Roverssluis met die van de Oosterweelverbinding.

De afwerking van de bestaande tunnel en de open helling aan de Turnhoutsepoort is, ter uitvoering van het regeerakkoord, onderzocht en zal worden uitgevoerd. Het bestek voor de werken wordt in februari 2016 gepubliceerd; de start van de werken is voorzien in augustus 2016. Het project maakt geen deel uit van het Masterplan 2020, maar is een minderhindermaatregel.

De stuurgroep Impact Management plant verschillende maatregelen om de mobiliteitshinder tijdens de werken van de Oosterweelverbinding en de andere werven te beperken. Het gaat zowel om infrastructurele maatregelen, optimalisatie van exploitatie als zachte flankerende maatregelen. De meeste maatregelen zijn nog in voorbereiding; de uitvoering is evenwel voorzien op korte termijn.

2.3.2 Stand van uitvoering

Voor een algemene stand van de gerealiseerde projecten verwijst het Rekenhof naar zijn controleverslag bij de achtste voortgangsrapportage.

De werken aan de IJzerlaanfietsbrug, de IJzerlaan en het IJzerlaankanaal zijn in het najaar gestart. De voorbereidende werken voor de Oosterweelverbinding ter hoogte van Schijnpoort (namelijk heraanleg van de Noordersingel, verplaatsing van nutsleidingen, verleggen van het Groot Schijn, heraanleg van het pompstation, aanleg van een parkeergebouw en verplaatsing van het containerpark) zijn aanbesteed en zullen begin 2016 starten.

Deelproject 2 van de doortrekking N171, namelijk de ontsluiting van de Rupelstreek, is uitgevoerd.

De opdracht Brabo 2 is gegund. De contracten zijn op 19 november 2015 gesloten met start van de werken in maart 2016. De schorsingsvorderingen tegen de stedenbouwkundige vergunning, die de stad Antwerpen in december 2014 heeft verleend, zijn afgewezen. De verzoekende partij heeft echter cassatieberoep ingesteld tegen die afwijzing en er loopt ook een vernietigingsprocedure.

Voor de tramlijnen naar Wilrijk en Mortsel-Kontich wordt de toewijzing van de studieopdracht voorzien in december 2015.

Voor de heraanleg van de R4-Oost heeft het Agentschap Wegen en Verkeer al twee knooppunten gerealiseerd en de werken voor een derde knooppunt zijn gestart. De overige knooppunten worden in opdracht van Via Invest voorbereid. De studie voor de opmaak van het referentieontwerp is gegund. De procedure om de opmaak van de project-MER toe te wijzen, is lopende.

De BAM, in samenwerking met Infrabel, heeft de spoorbruggen gerealiseerd en de eerste reeks fietspaden zijn ten dele in uitvoering.

De herbouw van de brug Olen-Hoogbuul is in uitvoering. Voor de drie bruggen die deel uitmaken van het pps-project cluster 1, is een bouwvergunningsaanvraag in september 2015 ingediend.

De bijkomende fietsroutes van het Masterplan 2020 zijn nog grotendeels in voorbereiding.

Van de quickwins, die zijn opgezet om op korte termijn bij te dragen tot een verbeterde mobiliteit, zijn er intussen 10 uitgevoerd, 12 andere zijn ingepland voor 2016.

2.4 Kostprijs en financiering

2.4.1 *Geraamde investeringskosten*

Het totaal van de geraamde investeringskosten voor het volledige Masterplan 2020, met uitzondering van het dynamisch verkeersmanagement, bedraagt bij de negende voortgangsrapportage 7.514,6 miljoen euro⁸. Voor de N49 zijn voor een aantal deelprojecten ramingen voor de onteigeningen opgenomen. De deelprojecten werden herclusterd, voor één deelproject werd gekozen voor een goedkoper alternatief en ook werd het forfait voor bijkomende kosten verlaagd van 30% tot 20%. Daardoor is de totale kostenraming in de negende voortgangsrapportage gedaald met ongeveer 8,3 miljoen euro.

De bedragen in de overkoepelende kostprijs tabel hebben verschillende prijspeilen voor de diverse projecten. Het betreft ramingen van een verschillend detailniveau, alsook al gegunde of uitgevoerde aanbestedingen. Voor de R11bis, de A102 en de E313/E34 zijn de ramingen afhankelijk van het project dat na de plan-MERs het meest wenselijk wordt geacht. Voor de R4-Oost zijn de ramingen gebaseerd op een reguliere aanbestedingswijze. De investeringskosten kunnen nog evolueren, rekening houdend met de pps-uitvoering, alsook met de extra kunstwerken die zijn vereist voor de aanleg van een fietssnelweg langs de R4-Oost⁹. De raming voor de brug Deurne-Bal steunt op het voorontwerp en werd niet geactualiseerd op basis van het verder uitgewerkte ontwerp en het bestek¹⁰.

De meerkost voor de verplaatsing van gasvervoerleidingen die interfereren met de herbouw van de bruggen over het Albertkanaal, wordt geraamd op 47,8% van de totale verplaatsingskosten met een maximum van 6,45 miljoen euro¹¹.

2.4.2 *Kostprijs van de uitgevoerde werken*

De projectfiches bij de negende voortgangsrapportage bevatten geen nieuwe informatie over de kostprijsevolutie van de uitgevoerde werken. Voor de projecten die in uitvoering zijn, zijn er geen belangrijke indicaties dat de werkelijke kostprijs sterk zou afwijken van de geraamde investeringskosten. Het Rekenhof wijst erop dat naarmate de uitvoering van de projecten vordert, eventuele meer- of minderkosten in de projectfiches of de overkoepelende kostprijs tabel tot uiting moeten komen opdat een vergelijking tussen de geraamde en de werkelijke investeringskost mogelijk is.

Voor de brugverhoging Oelegem I verhoogde de kostprijs met 0,35 miljoen euro en zijn er nog een aantal hangende verrekeringen, waarvan de impact op dit ogenblik nog niet bekend is.

⁸ In het totaalbedrag is de meerkost voor de verplaatsing van gasvervoerleidingen en voor sommige verrekeringen niet inbegrepen.

⁹ Fietssnelwegenplan Oost-Vlaanderen, 3 september 2015. Vermoedelijk zal de aanleg van die fietssnelweg ook extra kosten voor onteigeningen meebrengen. Dat is momenteel in onderzoek.

¹⁰ Volgens het bestek wordt de herbouw van de brug geraamd op 13,4 miljoen euro (vast gedeelte) en 2,4 miljoen euro voor de lokale verbreding van het kanaal (voorwaardelijk gedeelte).

¹¹ De fiches houden nog geen rekening met de meerkost.

2.4.3 *Financiering*

Oosterweelverbinding

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding zal het Vlaams Gewest via leningen geld ter beschikking stellen van de BAM. Na realisatie zal de BAM met de tolinkomsten van de verbonden toltunnelinfrastructuren de leningen terugbetalen. Volgens de negende voortgangsrapportage zijn de leningsovereenkomsten in voorbereiding.

De conformiteit van de gedifferentieerde tolheffing met de Europese tolrichtlijn is naar verluidt in orde. De BAM zal een officiële notificatie richten aan de Europese Commissie over de geplande toepassing van de tolheffing.

De geplande bijdragen van de stad en het havenbedrijf ten bedrage van 350 miljoen euro worden geheroriënteerd. Het Politiek Stuurcomité heeft die heroriëntering principieel goedgekeurd.

Pps-projecten

De financiering- en garantievoorzwaarden van de tramlijnprojecten Brabo 2 zijn in de aanloop naar de definitieve contrastsluiting aangepast om de beoogde ESR-neutraliteit van de alternatieve financiering te kunnen behouden. Het INR heeft een adviesvraag ingediend bij Eurostat met het oog op een definitief standpunt van Eurostat over de ESR-neutraliteit¹².

Het is nog altijd de bedoeling het project R4-Oost ESR-neutraal te realiseren. In de voorbereiding van het pps-dossier wordt rekening gehouden met de recente standpunten van Eurostat.

Voor de cluster Albertkanaalbruggen heeft de Vlaamse Regering op 17 juli 2015 de erkenning als Vlaams pps-project gegeven¹³, waardoor een aantal juridische faciliteiten worden gegeven. De Scheepvaart heeft op 1 oktober 2015 het ontwerp van de DBFM-overeenkomst voor advies over de ESR-neutraliteit aan het INR voorgelegd.

De projecten Rubis en A102 zijn nog onvoldoende voorbereid om de beoogde alternatieve financiering te beoordelen.

Het havenbedrijf heeft voorgesteld 34 miljoen euro bij te dragen in de renovatie van de Royerssluis. Het betreft 15% van de kostprijs van de 27m-variant en de integrale meerkost van de 36m-variant. De ESR-neutraliteit van de voorgestelde pps-constructie, waarbij het Vlaams Gewest na oplevering gedurende 20 jaar ongeveer 9 miljoen euro beschikbaarheidssubsidies zou betalen, is nog in onderzoek.

¹² Brief van het INR aan minister Weyts van 7 juli 2015.

¹³ Beslissing van de Vlaamse Regering van 17 juli 2015, nota VR 2015 1707 DOC.0780-1BIS.

2.4.4 Meerjarenraming

De Vlaamse Regering heeft op 20 november 2015 een geactualiseerde meerjarenraming aan het Vlaams Parlement voorgelegd. De geplande investeringsuitgaven voor het Oosterweelproject zijn als volgt verwerkt in de budgettaire ramingen voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken:

	<i>(in miljoen euro)</i>					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Betaalkredieten MOW bij constant beleid	3.290,4	3.605,4	3.799,5	3.755,0	3.757,6	3.556,4
Waarvan rente-uitgaven Oosterweel		2,2	15,0	37,8	64,0	89,1
Waarvan bouw-kost Oosterweel		388,0	568,5	567,8	567,1	368,4

De Vlaamse Regering maakt daarmee duidelijk dat ze bijkomende middelen wil uittrekken voor de realisatie van de Oosterweelverbinding.

De geraamde investeringskost van de Oosterweelverbinding rekent de Vlaamse Regering niet mee om de beschikbare beleidsruimte te bepalen omdat ze het project als een zichzelf terugbetalende investering beschouwt. De toelinkomsten waarmee de investering moet worden terugverdiend, blijken niet uit de voorgelegde meerjarenraming, aangezien die inkomsten zich na de tijdsperiode van de meerjarenraming situeren, namelijk vanaf 2022.

In de mate dat de meerjarenraming zich zal omzetten in machtigende jaarlijkse begrotingen, maakt de Vlaamse Regering daarmee ook duidelijk dat de geplande niet-Oosterweelprojecten van het Masterplan 2020 wellicht enkel binnen de huidige beschikbare marges van constant beleid kunnen worden gerealiseerd. Het Rekenhof heeft niet kunnen nagaan welke projecten van het Masterplan 2020 al zijn opgenomen in de investeringsprogramma's van het departement en de betrokken agentschappen. Zekerheid over de beschikbaarheid van de nodige budgetten zal blijken uit de samenlezing van de goedgekeurde jaarlijkse begrotingen en de goedgekeurde investeringsprogramma's. Het Politiek Stuurcomité heeft recent aan het departement MOW de opdracht gegeven in samenspraak met alle actoren de prioritering van de Masterplanprojecten uit te werken en een onderbouwd voorstel voor te leggen aan het volgende Politiek Stuurcomité.

De verwerking van het Oosterweelproject in de meerjarenraming heeft een negatieve invloed op het ESR-vorderingensaldo van de Vlaamse overheid in de periode 2017-2021. Voor 2017 daalt het verwachte ESR-vorderingensaldo van 253,9 miljoen euro naar -136,3 miljoen euro vanwege de Oosterweelinvestering. Voor 2018 daalt het ESR-vorderingensaldo van -357,3 miljoen euro tot -940,7 miljoen euro. Tot 2021 is er een jaarlijkse verslechtering van 457,5 à 631,1 miljoen euro. Het Rekenhof beveelt aan dat de Vlaamse overheid zich houdt aan het afgesproken begrotingstraject bij de realisatie van het Oosterweelproject.

De meerjarenraming maakt verder ook niet duidelijk in welke mate de impact van het Oosterweelproject op het ESR-vorderingensaldo is afgetoetst of besproken met de andere overheden in het licht van de verdeling van de begrotingsdoelstellingen. In het stabiliteitsprogramma van België voor 2015-2018 en in de algemene toelichtingen bij de begrotingen 2015 en 2016 heeft de Vlaamse Regering zich geëngageerd tegen 2017 opnieuw een begroting in evenwicht in te dienen en dat aan te houden in 2018. De voorliggende meerjarenraming 2016-2021 van de Vlaamse overheid noodzaakt nieuwe afspraken in het kader van het stabi-

liteitsprogramma of van het convergentietraject dat België ten aanzien van de Europese budgettaire doelstellingen zou moeten nakomen. Dat sluit aan bij het standpunt van de Europese Commissie in haar herfstrapport over het ontwerpbegrotingsplan 2016 van België¹⁴. Het ontwerpbegrotingsplan wordt als *grotendeels voldoende* beschouwd om tegemoet te komen aan de Europese begrotingsdoelstellingen op middellange termijn. De Europese Commissie wijst er echter op dat de verschillende overheden de nodige maatregelen moeten nemen om dat te kunnen handhaven.

Het kabinet van de Vlaamse minister van Begroting heeft een voorlopige argumentatienota opgesteld voor het niet meerekenen van de bouwkost voor Oosterweel voor het bepalen van de beschikbare beleidsruimte in de meerjarenraming 2016-2021. Een werkgroep zal de argumentatie nog verder uitdiepen. Het Rekenhof spreekt zich voorlopig niet uit over deze argumentatie.

2.5 Risicobeheersing

Voor het Oosterweelproject vermeldt de voortgangsrapportage de belangrijke risico's. Zij licht de risico's en beheersmaatregelen inzake planning, technische realisatie en organisatie toe. Zij wijst erop dat het risicobeheersingsproces momenteel voldoet, maar dat het een permanent aandachtspunt is opdat het ook in de volgende fasen effectief zou zijn.

De projectfiches van de overige projecten van het Masterplan 2020 bevatten nagenoeg geen nieuwe informatie over risicobeheersing.

¹⁴ Commission Opinion of 16.11.2015 on the Draft Budgetary Plan of Belgium (C(2015) 8100 final).

3 Conclusies

De informatie in de negende voortgangsrapportage over het Masterplan 2020 is onderbouwd of steunt op toelichtingen die het Rekenhof van de projectverantwoordelijken heeft ontvangen. Volgens het Rekenhof is de informatie in de voortgangsrapportage over het algemeen voldoende actueel en relevant.

De Vlaamse Regering heeft de bouw- en rentekost voor het Oosterweelproject verwerkt in de meerjarenraming 2016-2021 en daarmee perspectief geboden voor bijkomende budgettaire middelen voor de realisatie van de Oosterweelverbinding, die volgens de Vlaamse Regering later kunnen worden terugverdiend met de beoogde tolinkomsten. De overige investeringen van het Masterplan 2020 moeten worden uitgevoerd binnen de marges van constant beleid. De bijkomende budgettaire middelen voor het Oosterweelproject hebben een negatieve impact op het ESR-vorderingensaldo van de Vlaamse overheid. Het afgesproken begrotingstraject van de Vlaamse Regering komt hierdoor in het gedrang.

Voor de meeste projecten loopt de uitvoeringsplanning steeds verder uit. De complexiteit van de procedures, de onzekerheid over de nodige financiële middelen en de onderlinge afstemming van projecten zijn daar de oorzaken van.

4 Aanbevelingen

- Het Rekenhof beveelt aan dat de Vlaamse overheid zich houdt aan het afgesproken begrotingstraject bij de realisatie van het Oosterweelproject.
- De Vlaamse Regering moet de impact van het Oosterweelbudget op het ESR-vorderingensaldo van de Vlaamse overheid zo nodig afstemmen met de andere regeringen in het kader van een eventuele bijsturing of nuancering van het stabiliteitsprogramma van België.
- De beleidsvoerders en leidend ambtenaren moeten de nodige maatregelen nemen om de uitvoeringsplanning van de projecten nauwer te beheersen. De voortgangsrapportage moet belangrijke of aanhoudende vertragingen duiden.